



# Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Opolskiego

Wersja do konsultacji społecznych

**Luty, 2014 r.**

## Spis treści

<b>Część tekstowa Planu .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Przedmiot opracowania .....</b>	<b>4</b>
1.1. Cel opracowania .....	4
1.2. Zakres planu .....	4
1.3. Definicje i określenia .....	6
<b>2. Metodologia tworzenia planu .....</b>	<b>8</b>
<b>3. Charakterystyka społeczno – gospodarcza obszaru objętego planem.....</b>	<b>10</b>
3.1. Informacje ogólne o powiecie opolskim .....	10
3.2. Demografia .....	10
3.3. Gospodarka .....	12
3.4. Sfera społeczna.....	14
3.5. Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład Powiatu Opolskiego .....	14
<b>4. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze powiatu opolskiego.....</b>	<b>17</b>
4.1. Komunikacja miejska w Opolu .....	17
4.2. Regionalny osobowy transport kolejowy .....	18
4.3. Regionalny osobowy transport drogowy .....	20
4.3.1. Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Opolskiego .....	25
<b>5. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem .....</b>	<b>26</b>
5.1. Zagospodarowanie przestrzenne .....	26
5.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi. ....	27
5.3. Układ drogowy .....	30
5.4. Transport indywidualny.....	33
5.5. Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych na obszarze powiatu opolskiego .....	34
5.6. Wpływ transportu na środowisko .....	35
5.6.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego .....	35
5.6.2. Emisja spalin .....	35
5.6.3. Emisja hałasu .....	39
<b>6. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym.....</b>	<b>41</b>
6.1. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych .....	41
6.2. Najważniejsze generatory ruchu w powiecie opolskim .....	43
<b>7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu .....</b>	<b>44</b>

7.1.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....	44
7.2.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu w publicznym transporcie zbiorowym uwzględniające infrastrukturę transportową .....	46
7.3.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych .....	46
<b>8. Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej .....</b>		<b>48</b>
8.1.	Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej .....	48
8.2.	Punktualność kursowania .....	50
8.3.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napętnienie pojazdu .....	51
8.4.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów .....	51
8.5.	Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych .....	52
8.5.1.	Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych .....	53
8.5.2.	Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych .....	54
8.6.	Standard w zakresie ochrony środowiska .....	55
8.6.1.	Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego .....	55
8.6.2.	Wymogi stosowania ekologicznych napędów w pojazdach publicznego transportu zbiorowego .....	56
<b>9. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym .....</b>		<b>57</b>
9.1.	Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym .....	57
9.2.	Wybór operatora .....	62
9.3.	Przygotowywanie oferty przewozowej .....	65
9.4.	Zasady projektowania rozkładów jazdy .....	66
9.5.	Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów .....	68
<b>10. Przewidywane finansowanie usług przewozowych .....</b>		<b>70</b>
10.1.	Formy i źródła finansowania usług przewozowych .....	70
10.2.	Rentowność linii komunikacyjnych .....	74
<b>11. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera .....</b>		<b>75</b>
11.1.	Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach .....	75
11.2.	Informacja pasażerska w pojazdach .....	77
11.3.	Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem .....	77
<b>12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....</b>		<b>78</b>
12.1.	Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego .....	78
12.2.	Kształtowanie węzłów przesiadkowych kolej/ autobus miejski / autobus regionalny .....	79

---

12.3.	Integracja taryfowa transportu publicznego.....	82
12.4.	Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych .....	83
	<b>Akty prawne przytoczone w opracowaniu .....</b>	<b>84</b>
	<b>Dokumenty źródłowe .....</b>	<b>85</b>
	<b>Spis tabel .....</b>	<b>86</b>
	<b>Spis rysunków .....</b>	<b>87</b>
	<b>Część graficzna Planu.....</b>	<b>88</b>
	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej .....	88

## Część tekstowa Planu

### 1. Przedmiot opracowania

#### 1.1. Cel opracowania

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest zapewnienie możliwości organizacji efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze powiatu opolskiego, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju transportu. Opierają się one na podniesieniu znaczenia mobilności komunikacyjnej dla rozwoju społeczno – gospodarczego, przy uniknięciu negatywnych skutków niekontrolowanego rozwoju transportu indywidualnego. Dodatkowymi celami planu jest zapewnienie odpowiedniego standardu usług transportowych, poprzez:

- dostosowanie ich do rzeczywistych potrzeb pasażerów,
- zapewnienie odpowiedniej dostępności dla osób niepełnosprawnych,
- integrację systemów taryfowo – biletowych,
- redukcję negatywnego oddziaływania na środowisko,
- redukcję zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa mieszkańców,
- zwiększenie efektywności ekonomicznej transportu osób.

Wychodząc z analiz zapotrzebowania na usługi transportu publicznego, jak również uwzględniając możliwości finansowe samorządu, plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przedstawia gwarantowane standardy usług transportu publicznego, sposoby zarządzania nim oraz możliwości rozwoju. **Dokument poddany zostanie pod konsultacje społeczne, podczas których mieszkańcy powiatu będą mieli możliwość wnoszenia uwag do treści niniejszego opracowania.**

Plan po uchwaleniu przez Radę Powiatu Opolskiego będzie stanowić akt prawa miejscowego.

#### 1.2. Zakres planu

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje powiat, liczący co najmniej 80 000 mieszkańców — w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, a także powiat, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców — w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze<sup>1</sup>.

Zakres rzeczowy planu obszarowo obejmuje teren powiatu opolskiego, składającego się z 13 gmin.

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 9, ust. 1, pkt 1.



Rys. 1.2.1. Położenie powiatu opolskiego na tle Polski.<sup>2</sup>

Przedmiotowo zaś niniejszy dokument obejmuje<sup>3</sup>:

- 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym,
- 2) 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,
- 3) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- 4) planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
- 5) zasady organizacji rynku przewozów,
- 6) organizację systemu informacji dla pasażera,
- 7) przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- 8) planowane kierunki rozwoju transportu publicznego.

Przy opracowywaniu planu uwzględniono:

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

Zagadnienia przedstawione w Planie przedstawiają aktualną sytuację w transporcie publicznym w powiecie opolskim, charakterystykę funkcjonującego systemu transportowego i jego infrastruktury oraz zapotrzebowanie na usługi przewozowe. W oparciu o powyższą diagnozę dla powiatu opolskiego określono standard komunikacyjnej obsługi pasażerów, który powinien być gwarantowany przez organizatora, zasady organizacji rynku przewozów i systemu informacji pasażerskiej oraz finansowanie transportu publicznego. Przedstawione propozycje kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu opolskiego, mają na celu poprawę atrakcyjności transportu publicznego.

<sup>2</sup> <http://pl.wikipedia.org/>

<sup>3</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 12.

### 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, wojewódzkie i międzywojewódzkie<sup>4</sup>,
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
  - miasta i gminy,
  - miast, albo
  - miast i gmin sąsiadujących,jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego<sup>5</sup>,
- **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 umowie<sup>6</sup>,
- **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 1370/2007<sup>7</sup>,
- **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 służbami<sup>8</sup>,
- **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

<sup>4</sup> *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 3

<sup>5</sup> *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 4

<sup>6</sup> *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 8

<sup>7</sup> *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 9

<sup>8</sup> 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)

towarów<sup>9</sup>, 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, wojewódzkie i międzywojewódzkie<sup>10</sup>,
- **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 dostępu<sup>11</sup>,
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej<sup>12</sup>,
- **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, który przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej<sup>13</sup>,
- **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 i międzywojewódzkie<sup>14</sup>,
- **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 zbiorowego<sup>15</sup>.

<sup>9</sup> Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326), art. 107 ust. 1.

<sup>10</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 4 ust. 1 pkt 10

<sup>11</sup> *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 11

<sup>12</sup> *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 14

<sup>13</sup> *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 24

<sup>14</sup> *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 25

<sup>15</sup> *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 26

## 2. Metodologia tworzenia planu

Plan jest dokumentem składającym 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"> <li>– informacje ogólne o powiecie opolskim, jego demografia, gospodarka i sfera społeczna,</li> <li>– informacje ogólne o gminach leżących na terenie powiatu opolskiego</li> </ul>	3
2	Opis istniejącej sieci komunikacyjnej na obszarze powiatu opolskiego, w tym: <ul style="list-style-type: none"> <li>– linie komunikacji miejskiej w Opolu,</li> <li>– regionalny osobowy transport kolejowy,</li> <li>– regionalny osobowy transport drogowy,</li> <li>– linie powiatowe.</li> </ul>	4
3	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem, w tym: <ul style="list-style-type: none"> <li>– zagospodarowanie przestrzenne powiatu opolskiego,</li> <li>– jego układ drogowy,</li> <li>– transport indywidualny,</li> <li>– ruch na drogach wojewódzkich i krajowych,</li> <li>– wpływ transportu na środowisko.</li> </ul>	5
4	Ocena i prognozy potrzeb przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> <li>– lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej.</li> </ul>	6
5	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w tym preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych.	7
6	Przewidywane finansowanie usług przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> <li>– formy i źródła finansowania usług przewozowych,</li> <li>– rentowność linii komunikacyjnych.</li> </ul>	10
7	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o	8

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
	charakterze użyteczności publicznej oraz pożądany standard usług przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> <li>– uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych,</li> <li>– ustalenie standardu jakościowego uwzględniającego potrzeby środowiskowe.</li> </ul>	
8	Zasady organizacji rynku przewozów i planowania oferty przewozowej, w tym: <ul style="list-style-type: none"> <li>– aspekty prawne,</li> <li>– przewidywany tryb wyboru operatora,</li> <li>– zasady przygotowywania oferty przewozowej,</li> <li>– projektowanie systemu taryfowo-biletowego.</li> </ul>	9
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.	12

Źródło: opracowanie własne.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy krajowego planu transportowego<sup>16</sup>. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego w momencie sporządzenia niniejszego dokumentu nie został uchwalony.

<sup>16</sup> Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 roku sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z dnia 23.10.2012, poz. 1151)

### 3. Charakterystyka społeczno – gospodarcza obszaru objętego planem

#### 3.1. Informacje ogólne o powiecie opolskim

Powiat opolski położony jest w południowo-zachodniej Polsce. Jego siedzibą jest miasto Opole będące stolicą województwa opolskiego. Powiat opolski znajduje się na obszarze Niziny Śląskiej i Równiny Opolskiej, w mezoregionie Pradolina Wrocławska. W skład powiatu wchodzi trzynaście gmin, w tym trzy miejsko - wiejskie: Niemodlin, Ozimek, Prószków oraz dziesięć wiejskich: Chrzastowice, Dąbrowa, Dobrzeń Wielki, Komprachcice, Łubniany, Murów, Popielów, Tarnów Opolski, Tułowice oraz Turawa. Powiat opolski graniczy z powiatami: brzeskim, kluczborskim, krapkowickim, namysłowskim, nyskim, oleskim, prudnickim, strzeleckim oraz miastem Opole. Trzy gminy powiatu opolskiego: Dąbrowa, Dobrzeń Wielki i Komprachcice zawarły Porozumienia Międzygminne z miastem Opolem dotyczące organizacji linii komunikacji miejskiej.

Opole pełni rolę głównego ośrodka administracji, gospodarki, nauki, kultury i usług dla Powiatu opolskiego oraz całego województwa (m. in. w dziedzinie szkolnictwa, również wyższego, kultury, lecznictwa i in.). Wiodącą funkcją miasta jest wielobranżowy przemysł, w szczególności materiałów budowlanych (głównie cementowy).

Powierzchnia Powiatu opolskiego wynosi 1587 km<sup>2</sup>. Przez jego teren przepływa kilka rzek i potoków, z których największe to Odra i jej dopływ prawobrzeżny Mała Panew.

Na terenie Powiatu opolskiego nie ma portu lotniczego – najbliższe porty lotnicze znajdują się w sąsiednich województwach – w województwie dolnośląskim lotnisko Wrocław-Strachowice (88 km), a w województwie śląskim lotnisko Katowice-Pyrzowice (84 km). W promieniu 400 km znajduje się 6 stolic krajów europejskich: Warszawa 275 km, Praga 256 km, Bratysława 288 km, Berlin 374 km, Budapeszt 363 km, Wiedeń 297 km.

Przez teren Powiatu opolskiego przebiegają ważne szlaki komunikacyjne: drogowe m.in. autostrada A4 oraz drogi krajowe nr 45, 46, 94, kolejowe: Wrocław – Opole - Katowice, Opole – Jelcz – Wrocław, czy Nysa – Opole – Częstochowa.

Powiat opolski utrzymuje kontakty partnerskie z niemieckimi powiatami Saalfeld – Rudolstadt, Rhein – Pfalz, Peine oraz ukraińskim powiatem Dolina.

#### 3.2. Demografia

Powiat opolski zamieszkuje 133,2 tys. mieszkańców (stan w dniu 30 czerwca 2013 r.), w tym 64,6 tys. mężczyzn i 68,6 tys. kobiet. Gęstość zaludnienia wynosi 84 osoby na 1 km<sup>2</sup>.

Tab. 3.2.1. Wskaźniki demograficzne powiatu opolskiego na tle województwa opolskiego.

L.p.	Wskaźnik	2000	2005	2010	2012
1.	Ludność [tys. os.]	137,1	135,1	133,1	133,3
	- w województwie opolskim	1072,1	1048,6	1018,5	1 010,2
2.	Osoby pracujące [tys. os.]	47,7	47,2	51,8	51,9
	- w województwie opolskim	398	351	362	361
3.	Osoby w wieku przedprodukcyjnym [tys. os.]	32,7	25,8	22,4	21,8
	- w województwie opolskim	199,4	158,3	139,0	135,1
4.	Osoby w wieku produkcyjnym [tys. os.]	84,9	88,1	89,1	88,9
	- w województwie opolskim	716,2	724,2	702,2	690,1
5.	Osoby w wieku poprodukcyjnym [tys. os.]	18,4	21,2	21,7	22,5
	- w województwie opolskim	155,0	164,9	176,0	185,0
6.	Stopa bezrobocia [%]	b.d.	16,8	13,1	13,5
	- w województwie opolskim	b.d.	18,7	13,6	14,2
7.	Przyrost naturalny [na 1000 mieszkańców]	b.d.	-0,125	-0,053	-0,061
	- w województwie opolskim	0	-0,9	-0,7	-1,2
8.	Saldo migracji [na 1000 mieszkańców]	0,3	0,5	0,5	0,6
	- w województwie opolskim	-3,7	-3,2	-1,8	-2,2

Źródło: <http://www.stat.gov.pl/gus>.

Saldo migracji powoduje trwałe dodatnie saldo zmian ludności powiatu opolskiego:

Tab. 3.2.2. Zmiany demograficzne powiatu opolskiego

L.p.	Wskaźnik	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1.	Urodzenia	953	975	947	1088	1093	1123	1142	1139
2.	Zgony	1078	1081	1093	1131	1130	1176	1159	1200
3.	Napływ ludności	1222	1358	1634	1272	1334	1336	1264	1258
4.	Odływ ludności	732	816	888	751	708	809	815	697
5.	Saldo zmian	365	436	600	478	589	474	432	500

Źródło: <http://www.stat.gov.pl/gus>.

Tendencja ta wpływa na prognozowane nieznaczne zmniejszanie się liczby ludności powiatu.

Tab. 3.2.3. Prognozowana liczba mieszkańców powiatu opolskiego.

Rok	2013	2015	2020	2030
		prognoza z 2011r.		
Liczba ludności (w tys. os.), w tym:	133,2	133,6	133,0	131,1
- w wieku przedprodukcyjnym (0 – 17)	21,7	20,6	20,3	18,7
- w wieku produkcyjnym (18-59/64)	88,7	88,8	85,3	79,0
- w wieku poprodukcyjnym (60+/65+)	22,8	24,1	27,4	33,4

Źródło: <http://www.stat.gov.pl/gus>.

### 3.3. Gospodarka

W powiecie opolskim działa prawie 12 tys. podmiotów gospodarczych. Osoby pracujące stanowią 15,4% ogółu mieszkańców (jest to 66,5% osób w wieku produkcyjnym), a osoby w wieku produkcyjnym – 66,0%. Stopa bezrobocia kształtuje się na poziomie ponad 13%, obecnie wykazując lekką tendencję wzrostową.

Tab. 3.3.1. Struktura zatrudnienia w powiecie opolskim w 2012 roku.

Wyszczególnienie	Ogółem	w tym:		
		Przemysł, budownictwo	Handel i usługi niefinansowe	Usługi finansowe
Osoby pracujące	20 543	11 147	3 456	209
Udział [%]	100,00	24,12	1,06	74,81

Źródło: Rynek Pracy w Województwie Opolskim w 2012 r., Urząd Statystyczny w Opolu, 2013.

Przemysł stanowi najważniejszą gałąź struktury gospodarczej powiatu opolskiego, gdzie zatrudnienie znajduje około połowa mieszkańców. Do najważniejszych pracodawców należy Elektrownia Opole S.A. Ponadto ważną rolę pełnią zakłady z branży przemysłu maszynowego i hutniczego. Na obszarze powiatu funkcjonują m.in. KNAUF Bełchatów, Huta Szkła „Jedlice”, Przedsiębiorstwo „LABTAR”, „Konstrukcje Stalowe” Sp. z o.o. Obecność dużych, wiodących zakładów przemysłowych umożliwia rozwój drobnych firm kooperujących. Na terenie powiatu znajdują się również liczne małe zakłady rzemieślnicze, handlowe i usługowe.

W 2011 r. dochody budżetu Powiatu Opolskiego wyniosły 69,6 mln zł (co w przeliczeniu na 1 mieszkańca daje około 520 zł), a wydatki – 80,5 mln zł (w przeliczeniu na 1 mieszkańca – około 605 zł).

Tab. 3.3.2. Podstawowe dane budżetowe powiatu opolskiego dotyczące transportu miejskiego.

L.p.	Wyszczególnienie	2009	2010	2011	2012
1.	Dochody powiatu ogółem [mln zł]	57,7	66,9	69,6	72,5
2.	Wydatki powiatu ogółem [mln zł] w tym:	58,7	71,6	80,5	73,8
3.	w Dziale Transport i łączność [mln zł]	10,5	6,7	5,6	6,3

Źródło: Sprawozdania roczne z wykonania budżetów Powiatu Opolskiego za lata 2009, 2010, 2011, 2012.

Ponadto powiat pozyskał środki unijne w wysokości 442,2 mln zł na projekty realizowane w ramach programów operacyjnych do końca 2011 r.

Tab. 3.3.3. Wartość całkowita oraz dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej projektów realizowanych w ramach NSRO 2007-2013<sup>17</sup> na terenie powiatu opolskiego do końca 2011 r.

L.p.	Program operacyjny	Wartość ogółem [mln zł]	w tym: dofinansowanie ze środków UE [mln zł]	Udział środków UE [%]	Wartość ogółem w przeliczeniu na 1 mieszkańca [zł]
1	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko	389,4	220,6	56,6%	2 579
2	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka	92,7	35,5	38,3%	379
3	Program Operacyjny Kapitał Ludzki	30,7	20,6	67,1%	369
4	Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego	323,4	160,1	50,0%	6 345
<b>Programy operacyjne ogółem</b>		<b>836,2</b>	<b>442,2</b>	<b>53,0%</b>	<b>6280</b>

Źródło: [http://www.stat.gov.pl/vademecum/vademecum\\_opolskie/portrety\\_miast/powiat\\_opolski.pdf](http://www.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_opolskie/portrety_miast/powiat_opolski.pdf).

<sup>17</sup> Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 - dokument opracowany w celu realizacji w latach 2007-2013 na terytorium Polski polityki spójności ekonomicznej i społecznej Unii Europejskiej.

### 3.4. Sfera społeczna

Na terenie powiatu opolskiego znajdują się szkoły podstawowe, gimnazja, licea ogólnokształcące, szkoły techniczne oraz szkoły policealne. W roku szkolnym 2011/2012 w szkołach podstawowych uczyło się ponad 6,2 tys. uczniów, w szkołach gimnazjalnych – ponad 3,3 tys. oraz w ponadgimnazjalnych – ponad 1,2 tys.<sup>18</sup>.

Tab. 3.4.1. Edukacja w powiecie opolskim w roku szkolnym 2011/2012.

Placówka	Liczba placówek [szt.]	Liczba uczniów [os.]
Przedszkola (placówki)	57	3219
Przedszkola (oddziały)	148	
Szkoły podstawowe	60	6414
Gimnazja	25	3568
Szkoły zasadnicze (zawodowe)	4	336
Szkoły artystyczne	7	723
Licea ogólnokształcące	8	678
Licea profilowane	-	-
Technika	3	224
Szkoły policealne	3	300
Szkoły dla dorosłych	3	84

Źródło: <http://www.stat.gov.pl/gus>.

Na terenie powiatu opolskiego znajduje się 55 zakładów opieki zdrowotnej oraz funkcjonują również cztery stacjonarne placówki pomocy społecznej, w których w 2011 roku przebywało 401 osób. Przez powiat opolski przebiegają szlaki turystyczne (również rowerowe) z obiektami kultury materialnej: pałace i ogrody, kilkusetletnie obiekty sakralne, obiekty obronne i mieszkalne, obiekty infrastruktury komunalnej oraz inne zabytki (w łącznej ilości ponad 100 szt. wpisanych do rejestru Narodowego Instytutu Dziedzictwa).

### 3.5. Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład Powiatu Opolskiego

Na terenie powiatu opolskiego znajdują się 3 gminy miejsko- wiejskie oraz 10 gmin wiejskich.

Gminy miejsko – wiejskie:

- Niemodlin,

<sup>18</sup> <http://www.stat.gov.pl/gus>.

- Ozimek,
- Prószków,

Gminy wiejskie:

- Chrzastowice,
- Dąbrowa,
- Dobrzeń Wielki,
- Komprachcice,
- Łubniany,
- Murów,
- Popielów,
- Tarnów Opolski,
- Tułowice,
- Turawa.

Gminy powiatu opolskiego korzystając z bliskości miasta wojewódzkiego, a także autostrady A4 starają się przyciągać inwestycje, głównie o charakterze przemysłowym. Rolnictwo również stanowi ważną część ich gospodarki, chociaż obszary omawianych gmin posiadają słabe gleby przy dość dużej lesistości terenów (ok. 44% terenu powiatu opolskiego jest zalesiona, co daje szansę rozwoju agroturystyki). Bliskie sąsiedztwo Opola sprzyja inwestowaniu w budownictwo mieszkaniowe. Głównymi użytkownikami gruntów rolnych są rolnicy indywidualni. Produkcja rolnicza ukierunkowana jest głównie na chów trzody chlewnej i bydła oraz uprawę roślin o niewielkich wymaganiach glebowych.

Gminy wchodzące w skład powiatu opolskiego są powiązane z Opolem, które pełni dla nich rolę centralnego ośrodka o charakterze dydaktycznym, naukowym, gospodarczym, kulturalnym, leczniczym, usługowym.

Informacje o gminach zestawiono w kolejnej tabeli.

Tab. 3.5.1. Informacje o gminach wchodzących w skład powiatu opolskiego.

L.p.	Wyszczególnienie	Chrzęsto- wice 	Dąbrowa 	Dobrzeń Wielki 	Kompra- chcice 	Łubniany 	Murów 	Niemodlin 	Ozimek 	Popielów 	Prószków 	Tarnów Opolski 	Tułowice 	Turawa 
1	Powierzchnia [km <sup>2</sup> ]	82,35	130,79	91,00	55,91	126,05	160,02	183,14	125,67	176,00	121,00	81,80	81,25	172,10
2	Ludność, w tym:	6743	9579	14437	11102	9587	5573	13556	20080	8208	9790	9692	5280	9664
3	- mężczyźni	3306	4698	6916	5328	4643	2703	6726	9765	3997	4669	4668	2553	4677
4	- kobiety	3437	4881	7521	5774	4944	2870	6830	10315	4211	5121	5024	2727	4987
5	Gęstość zaludnienia [os./1 km <sup>2</sup> ]	82	73	159	199	76	35	74	160	47	81	118	65	56
6	Osoby w wieku przedprodukcyjnym	873	1309	1881	1381	1307	671	2060	2380	1067	1259	1328	745	1286
7	Osoby w wieku produkcyjnym	4663	6697	10268	7765	6656	3869	9370	14286	5633	6834	6768	3733	6654
8	Osoby w wieku poprodukcyjnym	1207	1573	2288	1965	1624	1033	2126	3414	1508	1697	1596	802	1724
9	Osoby pracujące [tys. os.], w tym:	0,716	0,752	4,367	0,651	1,066	0,853	1,970	5,057	0,600	1,231	1,218	1,062	1,000
9a	-przemysł, budownictwo [tys. os.]	0,201	0,074	2,770	0,267	0,562	0,524	0,615	3,931	0,243	0,450	0,544	0,649	0,317
9b	-rolnictwo, leśnictwo [tys. os.]	0,273	0,346	0,981	0,297	0,309	0,220	0,754	0,786	0,311	0,548	0,441	0,096	0,314
9c	-usługi [tys. os.]	0,242	0,332	0,616	0,087	0,195	0,109	0,601	0,340	0,046	0,233	0,233	0,317	0,369
10	Przyrost naturalny [na 1000 ludn.]	1	-3	12	-8	-11	-12	12	-20	-10	-14	2	4,4	-24
11	Saldo migracji [na 1000 ludn.]	26	76	55	68	60	-7	-38	-43	-6	-27	3	-23	56

Źródło: <http://www.stat.gov.pl/gus>.

## 4. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze powiatu opolskiego

### 4.1. Komunikacja miejska w Opolu

Na obszarze powiatu opolskiego funkcjonuje 6 linii komunikacji miejskiej w Opolu, uruchamianych na podstawie stosownych porozumień zawartych pomiędzy miastem Opole a gminami Dobrzeń Wielki, Dąbrowa i Komprachcice. Wszystkie linie łączą Opole z miejscowościami w gminach ościennych. Wyłącznym operatorem połączeń jest należący w 100% do miasta Opola Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. w Opolu z siedzibą przy ul. Luboszyckiej 19.

Pięć linii (nr 8, 10, 13, 16, 21) ma charakter połączeń miejsko-podmiejskich, co oznacza że obsługują głównie przewozy wewnątrzmijskie, a dodatkowo realizują funkcje dowozowe z obszarów podmiejskich do Opola. Linia 80 to linia typowo podmiejska, która nie odgrywa roli w przewozach wewnątrzmijskich w Opolu.

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Biuro Organizacji Transportu Zbiorowego Urzędu Miasta Opola, które ma decydujący wpływ na trasy linii w obszarze administracyjnym miasta, natomiast trasy przebiegu oraz liczba kursów na liniach obsługujących obszary Gmin objętych porozumieniami międzygminnymi ustalane są z samorządami tych gmin. Partycypują one w kosztach komunikacji miejskiej realizowanej na swoim terenie.

Tab. 4.1.1. Aktualny przebieg linii komunikacji podmiejskiej obsługiwanych przez MZK Sp. z o. o. w Opolu (stan na 02.01.2014).

Nr linii	Trasa podstawowa i trasy dodatkowe	Liczba połączeń w dzień roboczy/sobota/niedziela	Uwagi
8	Opole Grotowice – Chmielowice – Osiny – Komprachcice – Ochodze/ Polska Nowa Wieś – Wawelno	27/10/9	
10	Opole Witosza C.H. – Czarnowąsy	24/12/11	
13	Opole Pużaka – Sławice	8/0/0	
16	Opole pl. Kopernika – Żerkowice – Mechnice – Chróścina – Wawelno	12/0/0	Linia kursuje tylko w dni robocze
21	Opole Wschodnia – Krzanowice - Czarnowąsy	19/16/15	
80	Domecko (Pucnik) – Dziekaństwo - Chmielowice – Opole Nysy Łużyckiej - Rondo	4/0/0	Linia kursuje tylko w dni robocze

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy MZK Sp. z o.o.

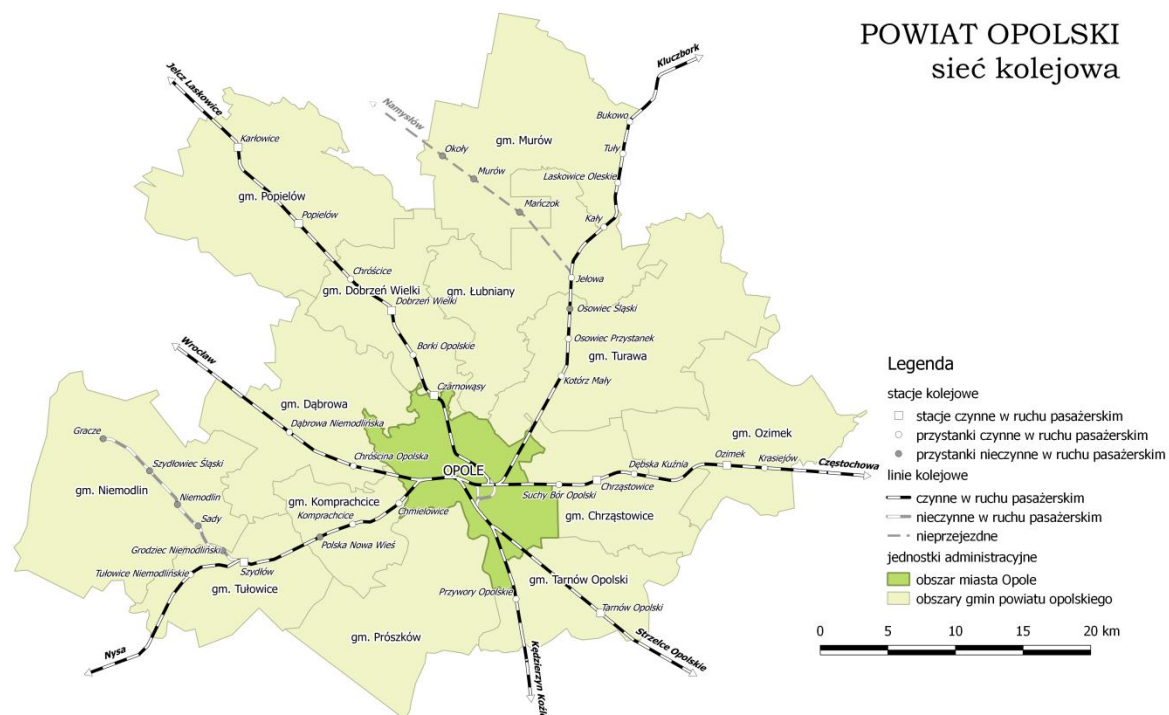
## 4.2. Regionalny osobowy transport kolejowy

Opole jest jednym z ważniejszych węzłów kolejowych w południowo-zachodniej części Polski. Przez teren powiatu przebiega 8 linii kolejowych, w obrębie których funkcjonuje 9 stacji kolejowych, 1 posterunek odgałęźny i 27 przystanków kolejowych (10 przystanków jest nieczynnych).

Tab. 4.2.1. Linie kolejowe na terenie powiatu opolskiego (stan na dzień 02.01.2014).

Nr linii	Nazwa linii	Obiekty pasażerskie na terenie powiatu opolskiego	Uwagi
132	Bytom – Wrocław Główny	Tarnów Opolski, Chróścina Opolska, Dąbrowa Niemodlińska	Łączy największe miasta południowej Polski. Wchodzi w skład głównej, międzynarodowej linii kolejowej E30 i CE30
136	Kędzierzyn Koźle – Opole Groszowice	Przywory Opolskie	Wchodzi w skład głównej, międzynarodowej linii kolejowej E30
144	Tarnowskie Góry – Opole Główne	Krasiejów, Ozimek, Dębska Kuźnia, Chrząstowice, Suchy Bór Opolski	Obecnie modernizowana do prędkości 160 km/h w związku z planem wykorzystania dla połączeń Wrocław-Warszawa
277	Opole Groszowice – Wrocław Brochów	Czarnowąsy, Borki Opolskie, Dobrzeń Wielki, Chróścice, Popielów, Karłowice	W ruchu pasażerskim czynny odcinek Opole Wschodnie – Wrocław Brochów (tylko 1 połączenie osobowe relacji Opole Główne – Jelcz Laskowice). Wchodzi w skład głównej, międzynarodowej linii kolejowej CE30 (dedykowanej dla ruchu towarowego)
287	Opole Zachodnie – Nysa	Chmielowice, Komprachcice, Polska Nowa Wieś, Szydłów, Tułowice Niemodlińskie	Przystanek Polska Nowa Wieś jest nieczynny
293	Jełowa – Kluczbork	Jełowa, Kały, Laskowice Oleskie, Tuły, Bukowo	Kursują pociągi regionalne łączące Opole i Kluczbork
301	Opole Główne – Namysłów	Kotórz Mały, Osowiec Przystanek, Osowiec Śląski, Jełowa, Mańczok, Murów, Okoły	Kursują pociągi regionalne łączące Opole i Kluczbork. Przystanek Osowiec Śląski jest nieczynny. Na odcinku Jełowa – Namysłów linia nieprzejezdna.
329	Szydłów – Gracze	Szydłów, Grodziec Niemodliński, Sady, Niemodlin, Szydłowice Śląski, Gracze	Tylko ruch pociągów towarowych do kamieniołomu w Graczach

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów PKP PLK S.A.



Rys. 4.2.1. Schemat linii kolejowych przebiegających przez obszar powiatu opolskiego. Źródło: opracowanie własne.

Kolejowe przewozy pasażerskie na liniach węzła opolskiego są oferowane przez 2 operatorów / przewoźników kolejowych:

- Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (pociągi kategorii Regio i InterRegio),
- PKP Intercity S.A. (pociągi kategorii TLK, EIC) – kursują bez zatrzymania na przystankach i stacjach w powiecie opolskim.

Tab. 4.2.2. Relacje i liczba pociągów REGIO kursujących po liniach kolejowych w powiecie opolskim w dni robocze (stan na 02.01.2014).

Linia	Relacja	Liczba uruchamianych pociągów regionalnych		
		Dzień roboczy	sobota	niedziela
132	Tarnów Opolski - Dąbrowa Niemodlińska	30	16	16
136	Przywory Opolskie – Opole Groszowice	15	5	5
144	Krasiejów – Opole Główne	9	6	6
277	Opole Groszowice – Karłowice	1	0	0
287	Opole Zachodnie – Tułowice Niemodlińskie	8	6	6
293	Jełowa – Kały	6	5	5
301	Opole Główne – Jełowa	6	5	5
329	Szydłów – Lipowa Śląska	0	0	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie [www.pkp.pl](http://www.pkp.pl).

### 4.3. Regionalny osobowy transport drogowy

W powiecie opolskim najwięcej połączeń uruchamianych jest przez Opolskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej S.A. (OPKS S.A.). OPKS posiada 3 dworce autobusowe – w Opolu (ul. 1 Maja 4, w bezpośrednim sąsiedztwie Dworca Gł. PKP), w Niemodlinie i w Ozimku oraz zajezdnię w Opolu przy ul. Rodziewiczówny 1. OPKS obsługuje przede wszystkim linie lokalne i regionalne oraz przewozy szkolne w powiecie opolskim. Wykonuje z Opola 177 kursów w dni robocze w roku szkolnym. Większość połączeń autobusowych kursuje tylko w dni nauki szkolnej. W soboty OPKS S.A. wykonuje z Opola tylko 58 kursów, a w niedziele jeszcze mniej – 19 kursów. OPKS S.A. swoim taborem obsługuje codziennie tylko 1 kurs dalekobieżny – do Łodzi. Pozostałe 53 połączenia dalekobieżne z opolskiego dworca PKS należą do innych przedsiębiorstw PKS z różnych rejonów Polski, korzystających z opolskiego dworca na podstawie umów z OPKS S.A.

Tab. 4.3.1. Lista połączeń regionalnych z Opola wykonywane przez Opolskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej (stan na 02.01.2014).

Relacja	Liczba połączeń w dzień roboczy	Liczba połączeń w dzień wolny od pracy	Uwagi
Opole - Bierdzany	8	4	
Opole - Brynica	4	0	
Opole - Dąbrowska Łubniański	11	2	
Opole - Dębiniac	6	1	
Opole - Dobrodzień	1	0	
Opole - Grodziec	15	7	p. Ozimek
Opole - Jaśkowice	10	3	
Opole - Jełowa	15	4	
Opole - Karłowice	3	0	p. Popielów
Opole - Karłowice	4	1	p. Lubienie
Opole - Krapkowice	11	4	p. Rogów Opolski
Opole - Krapkowice	19	9	p. Kąty Opolskie
Opole - Mąkoszyce	2	0	p. Popielów
Opole - Mąkoszyce	2	0	p. Lubienice
Opole - Młodnik	1	0	
Opole - Skorogoszcz	6	0	p. Narok
Opole - Niemodlin	8	5	p. Dąbrowa, Wrzoski
Opole - Niemodlin	5	1	p. Chróścina Opolska
Opole - Ozimek	2	0	szkolny
Opole - Skorogoszcz	7	5	p. Karczów
Opole - Wawelno	9	4	
Opole - Stare Budkowice	1	1	
Opole - Lipowa	1	0	
Opole - Nysa	4	1	
Opole - Ozimek	15	7	p. Dębska Kuźnia
Opole - Wołczyn	3	0	
Opole - Dobrzeń wielki	0	0	
Opole - Skarbiszów	0	0	
Opole - Chróścice	1	0	

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy OPKS S.A.

Tab. 4.3.2. Lista połączeń regionalnych do Opola wykonywane przez Opolskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej (stan na 02.01.2014).

Relacja	Liczba połączeń w dzień roboczy	Liczba połączeń w dzień wolny od pracy	Uwagi
Bierdzany - Opole	9	4	
Brynica - Opole	5	0	
Dąbrówka Łubniańska - Opole	6	1	
Dębiniec - Opole	5	1	
Dobrodzień - Opole	1	0	
Grodziec - Opole	15	7	p. Ozimek
Jaśkowice - Opole	9	3	
Jełowa - Opole	9	4	
Karłowice - Opole	3	0	p. Popielów
Karłowice - Opole	3	2	p. Lubienie
Krapkowice - Opole	15	3	p. Rogów Opolski
Krapkowice - Opole	13	5	p. Kąty Opolskie
Mąkoszyce - Opole	1	0	p. Popielów
Mąkoszyce - Opole	2	0	p. Lubienice
Młodnik - Opole	1	0	
Skorogoszcz - Opole	1	0	p. Narok
Niemodlin - Opole	9	4	p. Dąbrowa, Wrzoski
Niemodlin - Opole	5	2	p. Chróstina Opolska
Niemodlin - Opole	1	0	p. Sokolniki
Ozimek - Opole	2	0	szkolny
Popielów - Opole	1	0	
Skorogoszcz - Opole	8	5	p. Karczów
Wawelno - Opole	9	5	
strzeleczy - Opole	1	0	
Nysa - Opole	4	1	
Ozimek - Opole	15	7	p. Dębska Kuźnia
Wołczyn - Opole	3	0	
Dobrzeń Wielki - Opole	1	0	
Narok - Opole	1	0	
Skarbiszów - Opole	1	0	

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy OPKS S.A.

OPKS do Opola wykonuje 167 kursów w dni robocze w roku szkolnym. Większość połączeń kursuje tylko w dni nauki szkolnej. W Soboty OPKS S.A. wykonuje do Opola tylko 41 kursów, w niedziele jeszcze mniej tylko 8 kursów.

Tab. 4.3.3. Lista połączeń regionalnych obsługiwanych przez Opolskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej (stan na 02.01.2014).

Relacja	Liczba połączeń w dzień roboczy	Liczba połączeń w dzień wolny od pracy	Uwagi
Ozimek - Mnichus	4	0	
Ozimek - Krzyżowa	3	0	
Niemodlin - Grodziec Drugi	1	0	
Niemodlin - Niemodlin	1	0	
Sarny Wielkie - Niemodlin	1	0	
Rutki - Niemodlin	1	0	
Krasna Góra - Niemodlin	1	0	

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy OPKS S.A.

OPKS obsługuje także połączenia, które nie docierają do stolicy województwa. Należą do nich trasy w ramach linii dowozowych do miejscowości będących siedzibami gmin. Przeważnie jest to para kursów wykonywana w godzinach szczytów komunikacyjnych – porannego i popołudniowego. Na terenie Opola oprócz dworca autobusowego funkcjonują jeszcze inne przystanki komunikacji zamiejskiej, na których zatrzymują się autobusy OPKS S.A. i pozostałych przewoźników mających zgodę na korzystanie z nich.

Oprócz Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego Sp. z o.o. i Opolskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej S.A. na opolskim rynku przewozów regionalnych działają przewoźnicy wywodzący się z dawnych Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej (m. in. Arriva Sp. z o.o. – oddziały w Prudniku i Kędzierzynie Koźlu, PKS w Kluczborku Sp. z o.o., PKS Sp. z o.o. w Brzegu, PKS w Strzelcach Opolskich S.A.).

Tab. 4.3.4. Lista połączeń regionalnych na terenie powiatu opolskiego obsługiwanych przez różnych przewoźników spoza powiatu opolskiego (stan na 02.01.2014).

Przewoźnik	Relacja	ilość połączeń w dzień roboczy	ilość połączeń w dzień wolny od pracy
Przewóz Osób Fart	Kluczbork - Opole	13	9
Usługi Transportowe Beata Aleksandra Jeziorowska	Olesno - Opole	3	0
Gintrans	Namysłów - Opole	9	3
Arriva	Prudnik - Opole	17	7
Arriva	Kędzierzyn Koźle - Opole	2	0
PKS Namysłów	Namysłów - Opole	14	6
PKS Lubliniec	Olesno - Opole	2	1
PKS Lubliniec	Lubliniec - Opole	4	1
PKS Nysa	Nysa - Tułowice	3	3
PKS Nysa	Nysa - Opole	14	2
PKS Kluczbork	Kluczbork - Opole	20	3
PKS Kluczbork	Kluczbork - Stare Budkowice	2	0
PKS Głubczyce	Głubczyce - Opole	12	4
PKS Głubczyce	Kietrz - Opole	2	0
PKS Głubczyce	Branice - Opole	1	1
PKS Głubczyce	Pilsz - Opole	1	1
PKS w Strzelcach Opolskich	Strzelce Opolskie - Opole	10	4

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy przewoźników.

Tab. 4.3.5. Lista połączeń regionalnych na terenie powiatu opolskiego obsługiwanych przez różnych przewoźników spoza powiatu opolskiego (stan na 02.01.2014).

Przewoźnik	Relacja	Liczba połączeń w dzień roboczy	Liczba połączeń w dzień wolny od pracy
Przewóz Osób Fart	Opole - Kluczbork	13	9
Usługi Transportowe Beata Aleksandra Jeziorowska	Opole - Olesno	3	0
Gintrans	Opole - Namysłów	9	3
Arriva	Opole - Prudnik	17	7
Arriva	Opole - Kędzierzyn Koźle	2	0
Arriva	Niemodlin - Prudnik	2	1
PKS Namysłów	Opole - Namysłów	14	6
PKS Lubliniec	Opole - Olesno	2	1
PKS Lubliniec	Opole - Lubliniec	4	1
PKS Nysa	Tułowice - Nysa	3	3
PKS Nysa	Opole - Nysa	13	4
PKS Kluczbork	Opole - Kluczbork	20	3
PKS Kluczbork	Stare Budkowice - Kluczbork	1	0
PKS Głubczyce	Opole - Głubczyce	12	4
PKS Głubczyce	Opole - Kietrz	1	0
PKS w Strzelcach Opolskich	Opole - Strzelce Opolskie	10	4

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy przewoźników.

Usługi transportowe wykonują również prywatni przewoźnicy. Jest też kilka firm konkurujących z Opolskim PKS i kolejną na rynku pasażerskich przewozów lokalnych, realizując je głównie minibusami. Największą z nich są Komercyjne Linie Autobusowe LUZ Sp. z o.o.

LUZ uruchamia 10 linii autobusowych łączących Opole z miejscowościami położonymi we wschodniej części powiatu opolskiego oraz w powiatach krapkowickim, oleskim i strzeleckim, tj. do Dańca, Dylaków, Grodzca, Kamienia Śląskiego, Krośnicy, Ligoty Turawskiej, Miedzianej, Strzelec Opolskich, Ozimka i Zębówic.

Tab. 4.3.6. Lista połączeń wykonywanych do Opola przez Komercyjne Linie Autobusowe LUZ (stan na 02.01.2014).

Relacja	ilość połączeń w dzień roboczy	ilość połączeń w dzień wolny od pracy
Daniec - Opole	11	0
Dylaki - Opole	7	0
Grodziec - Opole	18	8
Kamień Śląski - Opole	13	8
Krośnica - Opole	4	0
Ligota Turawska - Opole	12	5
Miedziana - Opole	7	0
Ozimek - Szczedrzyk - Opole	9	6
Strzelce Opolskie - Opole	14	5
Zębówice - Opole	7	2

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy Komercyjnych Linii Autobusowych LUZ.

Tab. 4.3.7. Lista połączeń wykonywanych z Opola przez Komercyjne Linie Autobusowe LUZ (stan na 02.01.2014).

Relacja	Liczba połączeń w dzień roboczy	Liczba połączeń w dzień wolny od pracy
Opole - Daniec	11	0
Opole - Dylaki	7	0
Opole - Grodziec	18	9
Opole - Kamień Śląski	13	8
Opole - Krośnica	4	0
Opole - Ligota Turowska	11	5
Opole - Miedziana	7	0
Opole - Szczedrzyk - Ozimek	8	6
Opole - Strzelce Opolskie	14	5
Opole - Zębówice	6	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy Komercyjnych Linii Autobusowych LUZ.

#### 4.3.1. Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Opolskiego

Starosta Opolski wydał dwa zezwolenia na regularny przewóz osób w transporcie drogowym. Obejmują one przede wszystkim kursy uruchamiane w dni robocze w okresie nauki szkolnej, dedykowane dla uczniów szkół. Trasy tych linii przebiegają na obszarze dwóch gmin, tj. Dąbrowa i Komprachcice (2 linie).

Tab. 4.3.1.1. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Opolskiego.

Numer linii komunikacyjnej			3071	3074
Trasa przejazdu linii			Prądy - Siedliska - Wawelno - Chróścina Opolska	Dąbrowa - Sokolniki - Wawelno - Siedliska
Przewoźnik			Opolskie PKS S. A.	Opolskie PKS S. A.
Linia kursów linii z podziałem na kierunki	Dzień roboczy w okresie nauki szkolnej	tam	1	2
		powrót	1	1
		suma	2	3
	Dzień roboczy wolny od nauki szkolnej	tam	-	2
		powrót	-	1
		suma	-	3
	Sobota	tam	-	1
		powrót	-	1
		suma	-	2
	Niedziela	tam	-	-
		powrót	-	-
		suma	-	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy otrzymanych z Powiatu Opolskiego.

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

### 5.1. Zagospodarowanie przestrzenne

Sieć osadnicza powiatu opolskiego jest ściśle związana z hydrografią i pedogeografią (rozmieszczenie i zmienność pokryw glebowych). Rozwinęła się ona wzdłuż rzek, w szczególności wzdłuż Odry i Małej Panwi, gdzie występują mady, będące dobrymi glebami pod uprawę, determinowało rozwój wsi oraz miast. Kompleksy leśne, położone na gorszych jakościowo glebach tworzą anekumeny.

Powiat opolski dzieli się na 13 gmin, wśród których wyróżnić można 10 gmin wiejskich i 3 gminy miejsko-wiejskie. Ponadto wewnątrz powiatu znajduje się enklawa w postaci miasta Opole, będącego miastem na prawach powiatu.

Charakterystyka zagospodarowania przestrzennego gmin wchodzących w skład powiatu opolskiego:

- Gmina Niemodlin, znajdująca się w południowo - zachodniej części powiatu, jest gminą miejsko - wiejską z siedzibą w mieście Niemodlin. Gmina ma charakter rolniczy (ok 61% pokrycia terenu). Do ważniejszych miejscowości należą Niemodlin, Gracze, Grabin. Sektor przemysłowy to głównie wydobywanie materiałów skalnych (bazaltu).
- Gmina Tułowice znajduje się w południowo-zachodniej części powiatu. Głównym ośrodkiem gminy są Tułowice. Gmina ma głównie charakter przemysłowy (zakłady ceramiczne i żeliwne w Tułowicach, oddział Kopalni Odkrywkowych Surowców Drogowych w Niemodlinie w Ligocie Tułowickiej). Większość gminy to obszary leśne dominujące w jej wschodniej części.
- Gmina Prószków znajduje się w południowej części powiatu. Większość terenu to obszary rolnicze, co determinuje charakter gminy. Najważniejszym ośrodkiem gminy jest Prószków, będący jego siedzibą. W północnej części gminy znajduje się Kopalnia Odkrywkowa Folwark. Południową część gminy przecina autostrada A4.
- Gmina Tarnów Opolski znajduje się w południowo-wschodniej części powiatu. Ponad 40% gminy to obszary rolnicze, drugie tyle to obszary Leśne. Głównym ośrodkiem jest Tarnów Opolski, kolejnym – Nakło. Na południe od Tarnowa znajduje się Kopalnia Odkrywkowa Wapnia.
- Gmina Chrzastowice znajduje się w centralnej części powiatu. Najważniejszymi ośrodkami gminy są Chrzastowice i Dębska Kuźnia. Gmina ma charakter rolniczy, nie ma tu znaczących zakładów przemysłowych.
- Gmina Ozimek jest gminą miejsko-wiejską położoną na wschodzie powiatu. Ozimek jest znaczącym w powiecie ośrodkiem przemysłowym, głównie hutniczym. Tereny rolnicze rozciągają się wzdłuż rzeki Mała Panew, reszta obszaru gminy to tereny leśne. W Krasiejowie znajduje się JuraPark, będący ważną atrakcją turystyczną gminy.
- Gmina Turawa znajduje się w centralnej części powiatu. Dominującym elementem pokrycia gminy są kompleksy leśne poprzecinane terenami rolniczymi. Najważniejszym ośrodkiem jest Turawa, położona nad Małą Panwią w bezpośrednim sąsiedztwie sztucznego Jeziora

Turawskiego. Tereny wodne to 12% powierzchni gminy i stanowią ważną atrakcję turystyczną.

- Gmina Łubniany położona jest na północ od miasta Opole. Głównymi ośrodkami gminy są Łubniany i Luboszyce. Gmina ma charakter rolniczy, na jej obszarze nie znajdują się większe zakłady przemysłowe. Północny rejon i fragment centralnej części gminy to zwarte kompleksy leśne.
- Gmina Murów położona w północnej części powiatu, to głównie obszary zwartej pokrywy leśnej. Najważniejszym ośrodkiem jest Murów, gdzie znajdują się zakłady przeróbki drewna.
- Gmina Dobrzeń Wielki położona jest na północy-zachód od Opola, wzdłuż prawego brzegu Odry. Południowa część gminy to tereny rolnicze, gdzie znajdują się najważniejsze ośrodki – Dobrzeń Wielki i Czarnowąsy. Przemysłowy charakter gminie nadaje Elektrownia Opole w Brzeziu, będąca jednym z większych pracodawców w regionie oraz zabezpieczeniem energetycznym województwa opolskiego. Północne tereny gminy to obszary leśne.
- Gmina Popielów znajduje się w północno-zachodniej części powiatu, na prawym brzegu Odry. Najważniejszymi ośrodkami są Popielów i Karłowice. Południowa i zachodnia część gminy to tereny rolnicze, zaś północno-wschodnia – obszary leśne.
- Gmina Dąbrowa położona jest na zachodzie powiatu opolskiego na południe od Odry. Najważniejszymi ośrodkami w gminie są Dąbrowa i Chróścina. Gmina ma charakter rolniczy, większość obszaru jest przeznaczona pod uprawę, jednakże, zachodnia część to obszary leśne. Przez południową część gminy przebiega autostrada A4, na której znajduje się węzeł „Prądy”.
- Gmina Komprachcice jest położona na południowy-zachód od Opola. Większość gminy to obszary rolnicze. Głównym ośrodkiem są Komprachcice. Bliskość Opola powoduje proces semiurbanizacji Chmielowic i Osin, a także Komprachcic. W południowej części gminy znajduje się lotnisko sportowe.

## 5.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

### Powiązania z Krajowym Planem Transportowym

- sieć kolejowa województwa opolskiego charakteryzuje się jedną z największych gęstości,
- Opole występuje w Krajowym Planie Transportowym, jako potencjalny punkt, gdzie konieczne jest zapewnienie skomunikowania pociągów różnych kategorii; wskazano organizację przesiadek z pociągów międzywojewódzkich do regionalnych na liniach Opole – Kluczbork i Opole – Nysa, które przebiegają przez miejscowości na terenie powiatu opolskiego,
- w województwie opolskim zaobserwowano wyższy od przeciętnego w skali kraju udział liczby dojeżdżających do pracy w liczbie pracowników najemnych,
- w transporcie autobusowym województwo opolskie charakteryzuje się jedną z mniejszych ilości linii krajowych (458), z kolei w transporcie międzynarodowym – jedną z większych wartości w skali kraju (20).

### **Powiązania z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030**

- wskazany został opolski obszar funkcjonalny, obejmujący swoim zasięgiem miasto Opole oraz większość gmin wchodzących w skład powiatu opolskiego (Chrząstowice, Dąbrowa, Dobrzeń Wielki, Komprachcice, Łubniany, Niemodlin, Ozimek, Prószków, Tarnów Opolski, Turawa),
- w skali obszarów funkcjonalnych dużych i średnich ośrodków problemy transportowe są obecnie jedną z głównych barier rozwojowych, gdyż stanowią one istotne ograniczenie przestrzennego zwiększenia rynków pracy; ponadto pośrednio z powodu braku rozwiązań w zakresie transportu publicznego sprzyjają niekontrolowanej suburbanizacji,
- w celu poprawy dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego planuje się doprowadzić do obligatoryjnej współpracy gmin w obszarach funkcjonalnych w zakresie transportu miejskiego i podmiejskiego oraz rozwój systemów „parkuj i jedź”.

### **Powiązania ze Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)**

- w 2010 na odcinku Zgorzelec – Opole Zachodnie osiągalna była prędkość 160 km/h (w całej Polsce łącznie 6,7% długości eksploatowanych, głównych szlaków kolejowych) – na wskazanym odcinku znajdują się dwa przystanki kolejowe w powiecie opolskim – Chróstina Opolska oraz Dąbrowa Niemodlińska,
- region południowy (Kraków - Katowice - Opole - Wrocław) charakteryzuje się zwartą, dobrą dostępnością do miast wojewódzkich pod kątem sieci drogowej.

### **Powiązania ze Strategią Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku**

- poprawa parametrów technicznych dróg wojewódzkich,
- budowa i modernizacja dróg lokalnych prowadzących do centrów miast i miejscowości, a także dróg wyższego rzędu,
- poprawa dostępności komunikacyjnej do istniejących i projektowanych terenów inwestycyjnych,
- likwidacja „wąskich gardeł” na drodze alternatywnej do A4,
- usuwanie niedoborów przepustowości infrastruktury kolejowej,
- organizacja na obszarze aglomeracji opolskiej zintegrowanego systemu transportu zbiorowego oraz ścieżek rowerowych,
- budowa nowych drogowych przepraw mostowych w celu likwidacji „wąskich gardeł” i zatorów w skomunikowaniach wewnętrznych i zewnętrznych aglomeracji opolskiej,
- tworzenie nowoczesnych rozwiązań i technik zarządzania i monitorowania ruchu, w tym Inteligentnych Systemów Transportowych,
- budowa zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej, na który składają się nowoczesne i ekologiczne pojazdy, przyjazna infrastruktura przystankowa i parkingowa (typu parkuj i jedź), sprawna organizacja ruchu, zintegrowany system dróg rowerowych oraz kompleksowa informacja pasażerska,
- opracowanie i wdrożenie rozwiązań zachęcających do korzystania z komunikacji zbiorowej i zwiększenia mobilności pracowników, młodzieży szkolnej, rodzin z dziećmi i niepełnosprawnych.

### Powiązania z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego

- przewidziano budowę obwodnic o parametrach technicznych klasy GP w ciągu drogi krajowej nr 94 relacji Krzywa – Balice, m. in. dla miejscowości powiatu opolskiego: Skarbiszów, Karczów, Walidrogi, Nakło,
- w przypadku rezygnacji z działań podjętych na rzecz budowy drogi S46 po nowym śladzie planuje się przebudowę drogi krajowej nr 46 relacji Kłodzko – Szczekociny do parametrów klasy GP wraz z budową obwodnic miejscowości: Niemodlin, Sosnówka, Lędziny, Dębska Kuźnia, Grodziec. Istotnym zadaniem jest budowa obwodnicy Niemodlina,
- budowa obwodnic miejscowości w ciągu drogi krajowej nr 45 : Zawada, Boguszyce, Żlinice,
- w celu usprawnienia powiązania komunikacyjnego planuje się dostosowanie drogi wojewódzkiej nr 414 do parametrów technicznych klasy G, wraz z budową obwodnic miejscowości: Winów, Górki, Chrzęszczyce,
- w celu usprawnienia połączenia przedmiotowych ośrodków miejskich z autostradą A4, planuje się dostosowanie drogi wojewódzkiej nr 423 do parametrów technicznych klasy G, wraz z budową obwodnic miejscowości: Grotowice, Przywory,
- dla usprawnienia połączenia między Opolem, a Namysławem w tym z miejscowościami Czarnowąsy, Dobrzeń Wielki i Dobrzeń Mały planuje się dostosowanie drogi do parametrów klasy G, wraz z budową obwodnic miejscowości: Czarnowąsy, Borki, Dobrzeń Mały, Dobrzeń Wielki, Kup,
- przebudowa dróg wojewódzkich: wraz z budową obwodnic:
  - nr 405 relacji Niemodlin – Korfantów, wraz z budową obwodnicy miejscowości Tułowice,
  - nr 457 relacji Brzeg – Dobrzeń Wielki, wraz z budową obwodnic miejscowości: Pisarzowice, Kościerzycy, Popielów, Stare Siołkowice, Chróstyce, Dobrzeń Wielki,
  - nr 463 relacji Bierdzany – Ozimek – Zawadzkie, wraz z budową obwodnic miejscowości: Bierdzany, Ligota Turawska, Kadłub Turawski, Ozimek,
- przebudowa niektórych dróg powiatowych – szczególnie tych, które odgrywają istotne znaczenie w obsłudze transportowej województwa opolskiego,
- planowana jest budowa mostu w miejscowości Dobrzeń Mały w ciągu drogi wojewódzkiej nr 465 relacji Żelazna – Dobrzeń Mały (w miejscu starego promu),
- poza planowanymi kierunkami rozwoju komunikacji kolejowej na priorytetowych szlakach transportowych, należy prowadzić działania ukierunkowane na utrzymanie i modernizację regionalnej sieci połączeń kolejowych, opartej na drugorzędnych liniach kolejowych: nr 287 relacji Opole Zachodnie – Nysa; liniach znaczenia miejscowego: nr 301 relacji Opole – Namysłów,
- organizacja na obszarze aglomeracji opolskiej zintegrowanego systemu transportu zbiorowego,
- stworzenie węzłów przesiadkowych,
- opracowanie zintegrowanego rozkładu jazdy,
- wprowadzenie systemu „jednego biletu” na różne rodzaje transportu.

### 5.3. Układ drogowy

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

- autostrada A4 relacji: Zgorzelec (kontynuacja na terytorium Niemiec – autostrada A4 w kierunku Drezna) – Bolesławiec (autostrada A18, węzeł Krzyżowa) – Legnica – Wrocław (Autostradowa Obwodnica Wrocławia A8, węzeł Wrocław Południe – Opole – Gliwice (autostrada A1, węzeł Gliwice Sośnica) – Katowice (DK 86, węzeł Katowice Murckowska) – Kraków – Tarnów – Rzeszów (dalej do przejścia granicznego z Ukrainą – Korczowa – Krakowiec). Obecnie w budowie pozostają jeszcze dwa odcinki: węzeł Tarnów Północ – węzeł Dębica Wschód oraz węzeł Rzeszów Wschód – węzeł Jarosław Zachód. Odcinek autostrady przebiegający przez powiat opolski na całej długości jest płatny dla wszystkich pojazdów;
- droga krajowa nr 45 relacji Zabelków (DK 78 do przejścia granicznego z Republiką Czeską w Chałupkach) – Racibórz – Krapkowice – Dąbrówka (autostrada A4) – Opole – Kluczbork – Wieluń – Złoczew (DK14 do Łodzi);  
w Opolu DK45 przebiega ulicami: Krapkowicką, Prószkowską, Wróblewskiego, Wojska Polskiego, Hallera, Domańskiego, Partyzancką, Obwodnicą Północną (Powstańców Warszawskich), Oleską;
- droga krajowa nr 46 relacji Kłodzko (DK8 do przejścia granicznego Kudowa Zdrój oraz DK 33 do przejścia granicznego Boboszów, oba z Republiką Czeską) – Nysa – Prądy (autostrada A4) – Opole – Lubliniec – Częstochowa – Szczekociny (DK78 do Chmielnika);  
w Opolu DK46, przebiega ulicami: Obwodnicą Północną (Powstańców Warszawskich), Częstochowską;
- droga krajowa nr 94 będąca alternatywą dla autostrady A4, relacji Zgorzelec (autostrada A4) – Bolesławiec – Krzywa (autostrada A4, A18) – Legnica – Prochowice – Wrocław (autostrada A4, A8) – Brzeg – Opole – Strzelce Opolskie – Pyskowice – Wieszowa (autostrada A1) – Bytom – Będzin – Dąbrowa Górnicza (obwodnica GOP) – Kraków (autostrada A4) – Wieliczka – Bochnia – Brzesko – Tarnów (autostrada A4, DK4 na Ukrainę);  
w Opolu DK94 przebiega ulicami: Obwodnicą Północną (Powstańców Warszawskich), Strzelecką;
- droga wojewódzka nr 385 łącząca DK 46 (okolice Jaszowic) z przejściem granicznym z Czechami – Tłumaczów – Otovice). Przebiega przez takie miejscowości jak: Grodków – Ząbkowice Śląskie – Nowa Ruda;
- droga wojewódzka nr 405 łącząca Niemodlin z Korfantowem. Łączna długość DW 405 wynosi 19 km i przebiega ona w całości na terenie województwa opolskiego;
- droga wojewódzka nr 413 łącząca Ligotę Prószkowską z DW 429. Droga, której łączna długość wynosi 4,8 km w całości leży na terenie powiatu opolskiego;
- droga wojewódzka nr 414 łącząca Opole z Prudnikiem i umożliwiającą wyjazd z centrum Opola w kierunku zachodnim do dróg krajowych 45, 46, 94, w mieście przebiega ulicami Prószkowską, Niemodlińską, Wrocławską;
- droga wojewódzka nr 423 łącząca Obwodnicę Północną Opola z centrum miasta, Gogolinem (autostrada A-4) i Kędzierzynom-Koźlem, w mieście przebiega ulicami Częstochowską, Ozimską, H. Kołłątaja – 1 Maja / W. Reymonta, A. Struga, J. Walecki, Marka z Imielnicy, J. Popiełuszki, W. Gorzołki / Oświęcimską;

- droga wojewódzka nr 429 łącząca Wawelno z Prószkowem oraz DK 45. łączna długość drogi to 19,5 km, w całości położona jest na terenie powiatu opolskiego. Prowadzi kolejno przez miejscowości Wawelno (DW 435) – Polska Nowa Wieś – Komprachcice – Ochodze – Prószków (DW 414);
- droga wojewódzka nr 435 łącząca śródmieście z DK46 i autostradą A4 (węzeł Prądy) oraz DK94 na obszarze dzielnicy Grudzice, w mieście przebiega ulicami Niemodlińską, Obwodnicą Śródmiejską (Nysy Łużyckiej, Batalionów Chłopskich, Bohaterów Monte Cassino, Plebiscytową, Fabryczną), Armii Krajowej, Obrońców Stalingradu, Strzelecką;
- droga wojewódzka nr 454 łącząca Obwodnicę Śródmiejską z Obwodnicą Północną oraz Namysłowem, w Opolu przebiega od pl. Konstytucji 3 Maja ulicami Budowlanych i Sobieskiego;
- droga wojewódzka nr 457 łącząca Pisarzowice z Dobrzaniem Wielkim. Droga o łącznej długości 30 km przebiega w całości na terenie województwa opolskiego. Prowadzi z Pisarzowic kolejno przez: Kościerzycę – Nowe Kolnie – Stobrawę – Stare Kolnie – Popielów – Stare Siołkowice – Chróścice – Dobrzeń Wielki;
- droga wojewódzka nr 458 łącząca Obórki z Popielowem. Droga o długości 31 km w całości ulokowana jest na terenie województwa Opolskiego. Prowadzi kolejno przez miejscowości: Obórki – Jankowice Wielkie – Czeska Wieś – Michałów – Ptakowice – Kantorowice – Lewin Brzeski – Skorogoszcz – Popielów (powiat opolski);
- droga wojewódzka nr 459 łącząca Obwodnicę Północną Opola ze Skorogoszczą (DK94) przez Sławice, na terenie Opola przebiega ul. Partyzancką;
- droga wojewódzka nr 461 o łącznej długości 14,5 km, biegnie w całości przez powiat opolski. łączy następujące miejscowości: Kup – Brynica – Łubniany – Dąbrówka Łubniańska – Jełowa;
- droga wojewódzka nr 463 łącząca Bierdzany z Zawadzkiem. Droga o długości 38 km przebiega w dużej mierze przez powiat opolski łącząc następujące miejscowości: Bierdzany (DK 45) – Ligota Turawska – Kadłub Turawski – Dylaki – Antoniów – Ozimek (DK 46) – Kolonowskie – Zawadzkie (DW 901);
- droga wojewódzka nr 464 o długości 9,5 km, leżąca w całości na terenie powiatu opolskiego, łącząca miejscowości Narok i Chróścice;
- droga wojewódzka nr 465 łącząca Żelazną z Dobrzaniem Małym. Droga na całej długości (2,5 km) leży na terenie powiatu opolskiego;
- droga wojewódzka nr 494 przebiega przez województwa opolskie i śląskie. łączy Częstochowę z DK 45 w Bierdzanach. Prowadzi kolejno przez miejscowości: Częstochowa (DK 43, DK 46) – Wręczyca Wielka – Truskolasy – Olesno (województwo opolskie) – Bierdzany (powiat opolski).

Na obszarze powiatu opolskiego przebiegają 104 drogi powiatowe, zarządzane przez Zarząd Dróg Powiatowych w Opolu. Ich przebieg ilustruje kolejny rysunek, na którym przedstawiono także drogi o kategoriach krajowej i wojewódzkiej.



#### 5.4. Transport indywidualny

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

W dwóch ostatnich dekadach wyraźnie wzrosła liczba samochodów jeżdżących po Polsce i województwie opolskim. W Polsce w 2012 roku było zarejestrowanych 24 875 tys. pojazdów samochodowych, w tym 18 744 tys. samochodów osobowych, 2 920 tys. samochodów ciężarowych, 99,9 tys. autobusów. W województwie opolskim było zarejestrowanych 682,1 tys. pojazdów samochodowych, w tym 536,5 tys. samochodów osobowych, 67,6 tys. samochodów ciężarowych i 2,4 tys. autobusów<sup>19</sup>.

W powiecie opolskim liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w latach 2010 – 2012 wzrosła o 9,5% (Tab. 5.4.1.).

Tab. 5.4.1. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie opolskim w latach 2010 – 2012.

Rok	Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych	Wskaźnik motoryzacji /1000 mieszkańców
2010	69 199	519,86
2011	73 048	548,42
2012	75 770	568,46

Źródło: <http://www.stat.gov.pl/gus>.

Obecnie występuje swoista „spirala” zachowań społecznych: przyrost liczby samochodów w mieście wpływa na większe zatłoczenie w ruchu drogowym, co z kolei wymusza rozbudowę układu drogowego oraz przeznaczanie coraz większej powierzchni na miejsca postojowe i parkingi. Wygoda (nawet względna) w poruszaniu się i parkowaniu przyczynia się do przyrostu liczby pojazdów.

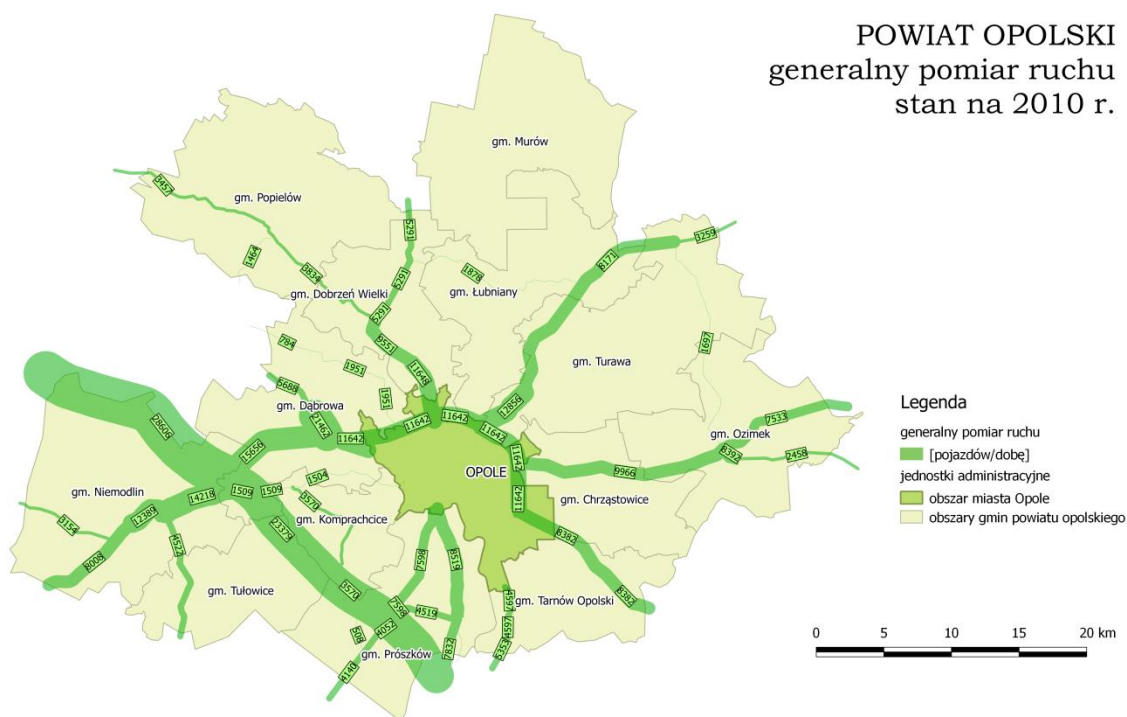
Do transportu indywidualnego należy zaliczyć także ruch rowerowy, popularny wśród mieszkańców małych miejscowości, natomiast w średnich i dużych wykorzystywany głównie w aspekcie rekreacyjnym. Zwiększenie roli komunikacji rowerowej w transporcie powiatowym wymaga stworzenia systemu tras rowerowych oraz odpowiednio zabezpieczonych miejsc do parkowania, w szczególności przy obiektach o charakterze użyteczności publicznej takich jak dworce i przystanki transportu publicznego.

<sup>19</sup> Transport - wyniki działalności w 2012 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2013, s. 132-133.

## 5.5. Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych na obszarze powiatu opolskiego

Na drogach krajowych i wojewódzkich, z wyłączeniem miast na prawach powiatu, regularnie co pięć 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 badanie przeprowadzone w 2010 r.

Najbardziej obciążonymi ciągami drogowymi w rejonie powiatu opolskiego<sup>20</sup> są przede wszystkim: autostrada A4 (28 606 pojazdów/dobę na odcinku Węzeł Przylesie – Prądy) drogi krajowe nr 45 (12 856 pojazdów/dobę na odcinku Opole - Zawada), 46 (15 656 pojazdów /dobę na odcinku Prądy - Wrzoski), 94 (21 462 pojazdów/dobę na odcinku Karczów - Wrzoski) oraz drogi wojewódzkie nr 414 (11 287 pojazdów/dobę na odcinku Wrzoski – Opole) i 454 (11 648 pojazdów/dobę na odcinku Opole – Borki). Natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich powiatu opolskiego przedstawia rys. 5.5.1.



Rys. 5.5.1. Generalny Pomiar Ruchu dla dróg krajowych i wojewódzkich powiatu opolskiego. Źródło: opracowanie własne.

Średni Dobowy Ruch na drogach krajowych w Polsce wynosił 9 888 poj./dobę, w tym na drogach krajowych nie będących ciągami dróg międzynarodowych – 7 097 poj./dobę. Natężenie ruchu dobowego na drogach krajowych nr 45, 46 i 94 na wszystkich odcinkach sąsiadujących z Opolem jest większe od średniej województwa opolskiego<sup>21</sup>, przy czym jest największe na odcinku Karczów –

<sup>20</sup> Dane z GPR2010.

<sup>21</sup> Na drogach krajowych w województwie opolskim SDR wyniósł 8 684 poj./dobę. Wskaźnik wzrostu natężenia ruchu 2010/2005 wyniósł 1,17.

Wrzoski znajdujący się w przebiegu dróg krajowych nr 46 i 94 (338% średniej województwa, 217% średniej krajowej).

- Średni Dobowy Ruch na drogach wojewódzkich w Polsce wynosił 3 398 poj./dobę, a wskaźnik wzrostu ruchu 2010/2005 - 1,23 (dla województwa opolskiego odpowiednio 3 264 poj./dobę i 1,18). Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich nr 414, 423 i 454 na odcinkach sąsiadujących z Opolem jest większe od średniej województwa opolskiego (największe dla drogi wojewódzkiej nr 454 na odcinku Opole – Borki 357% średniej oraz drogi wojewódzkiej nr 414 na odcinku Wrzoski – Opole 346% średniej).

## **5.6. Wpływ transportu na środowisko**

### **5.6.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego**

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

Transport drogowy jest jednym z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza, stanowiących zagrożenie dla środowiska przyrodniczego, zdrowia, a nawet życia człowieka. Wskutek spalania paliw w silnikach pojazdów do powietrza trafiają: tlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory, w tym wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne oraz cząstki stałe i metale ciężkie.

Oddziaływanie transportu kolejowego na środowisko sprowadza się przede wszystkim do emisji hałasu i drgań oraz zanieczyszczeń (z pojazdów o napędzie spalinowym), jest jednakże nieporównywalnie mniejsze niż w przypadku transportu drogowego.

Wielkość emisji spalin, wygenerowanej przez transport, określa wartość liniowej emisji gazów i cząstek stałych. W 2012 roku z dróg województwa opolskiego wyemitowano łącznie 20% zanieczyszczeń gazowych i pyłu<sup>22</sup> w całkowitej emisji zanieczyszczeń. Udział transportu jest drugim co do wielkości źródłem zanieczyszczeń po procesach spalania poza przemysłem (głównie gospodarstwa domowe). Transport jest także odpowiedzialny za emisję większości tlenków azotu, przy czym wskaźnik ten wzrasta na obszarach silnie zurbanizowanych oraz o największym zagęszczeniu drogowych szlaków komunikacyjnych.

### **5.6.2. Emisja spalin**

W granicach powiatu opolskiego znajduje się dobrze rozwinięta sieć dróg i systemów komunikacyjnych. Skutkuje to zanieczyszczeniami komunikacyjnymi, które mają duży wpływ na jakość powietrza atmosferycznego. Do substancji mających negatywny wpływ na środowisko, które emitowane są przez środki transportu można zaliczyć: dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen oraz

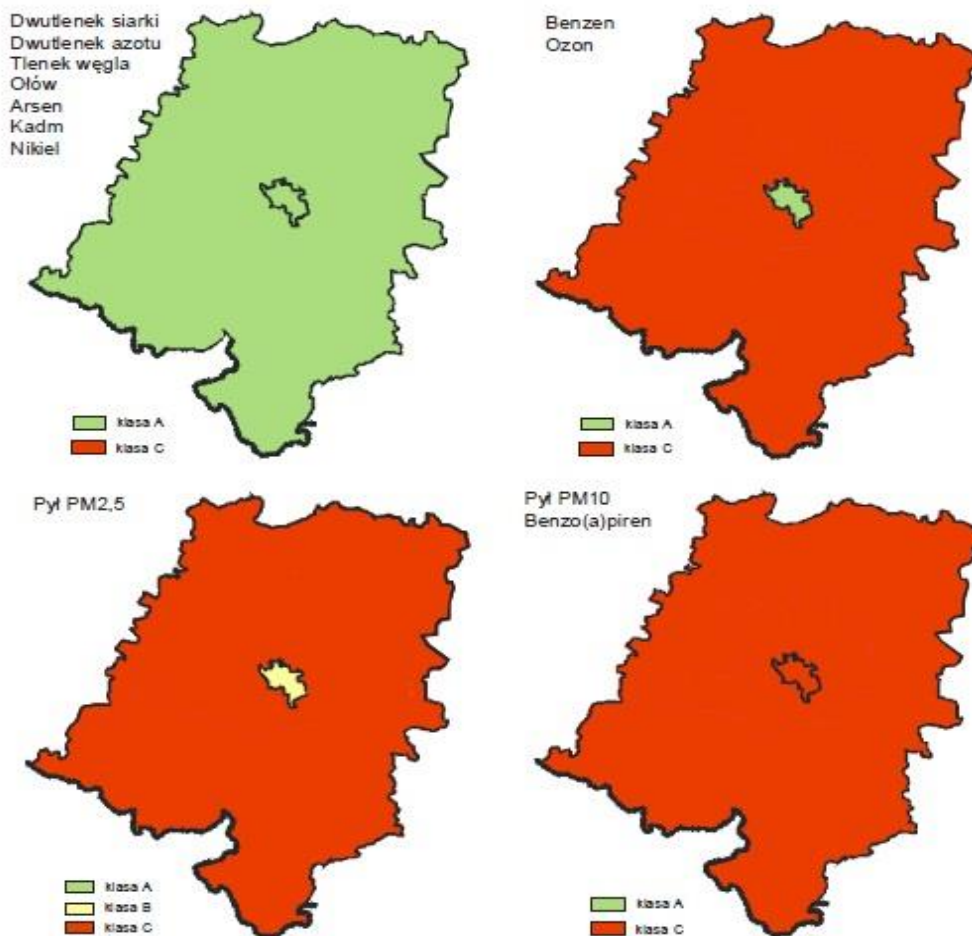
<sup>22</sup> Raport o stanie środowiska województwa opolskiego w 2012 roku, WIOŚ Opole 2013

pyłu. Na podstawie Oceny jakości powietrza w województwie opolskim za 2012 rok, powiat opolski będący częścią strefy opolskiej (kod PL1602), w której dokonano pomiaru zanieczyszczeń, wymaga wdrożenia naprawczych programów ochrony powietrza z uwagi na występowanie na obszarze strefy opolskiej przekroczenia średniodobowej wartości dopuszczalnej pyłu zawieszonego PM 10 z ponadnormatywną częstością oraz rocznej wartości dopuszczalnej (klasa C). Podobne przekroczenia dotyczą pyłu PM<sub>2,5</sub>, benzo(a)pirenu, benzenu i ozonu. Pozostałe ww. substancje zostały zakwalifikowane do klasy A, w której poziom stężeń zanieczyszczeń nie przekraczał poziomów dopuszczalnych.

Tab. 5.6.2.1. Wyniki klasyfikacji strefy opolskiej dla wybranych substancji.

Lp.	Nazwa zanieczyszczenia	Symbol klasy wynikowej dla zanieczyszczenia w strefie opolskiej	Poziom stężenie zanieczyszczenia	Wymagane działania
1	Dwutlenek azotu NO <sub>2</sub>	A	nie przekraczający poziomu dopuszczalnego	- utrzymanie stężeń zanieczyszczenia poniżej poziomu dopuszczalnego oraz próba utrzymania najlepszej jakości powietrza zgodnej ze zrównoważonym rozwojem
2	Tlenek węgla CO			
3	Dwutlenek siarki SO <sub>2</sub>			
4	Pył zawieszony PM 10	C	powyżej poziomu dopuszczalnego	-określenie obszarów przekroczeń poziomu dopuszczalnego oraz poziomu dopuszczalnego powiększonego o margines tolerancji  - opracowanie programu ochrony powietrza POP w celu osiągnięcia poziomu dopuszczalnego w wyznaczonym terminie
5	Pył PM 2,5			
6	Benzo(a)piren			
7	Ozon			
8	Benzen			

Źródło: Ocena Jakości Powietrza w Województwie Opolskim za rok 2012.



Rys. 5.6.2.1. Wynikowe klasy stref dla poszczególnych zanieczyszczeń w każdej strefie, uzyskane w ocenie rocznej dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony zdrowia. Źródło: Stan środowiska w województwie opolskim w roku 2012.

Tab. 5.6.2.2. Wyniki pomiarów stężeń dwutlenku azotu w powiecie opolskim w 2012 roku.

Lokalizacja stanowisk pomiarowych	Stężenie NO <sub>2</sub> µg/m <sup>3</sup>		
	Średnie roczne	W sezonie grzewczym	W sezonie pozagrzewczym
Niemodlin, ul. Podwale	15,7	20,5	10,8
Komprachcice, ul. Kolejowa	16,2	21,3	11,0
Dobrzeń Wielki, ul. Namysłowska	16,7	22,5	10,9
Ozimek, Plac Wolności	16,6	23,2	9,9
Prószków ul. Opolska	20,4	26,3	14,5
1 – godzinna wartość dopuszczalna	200 µg/m <sup>3</sup> z dopuszczalną częstotliwością przekroczeń – 18 razy w roku		
Roczna wartość dopuszczalna	40 µg/m <sup>3</sup>		

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Stan środowiska w województwie opolskim w roku 2012”.

Tab. 5.6.2.3. Wyniki pomiarów stężeń dwutlenku siarki w powiecie opolskim w 2012 roku.

Lokalizacja stanowisk pomiarowych	Stężenie SO <sub>2</sub> µg/m <sup>3</sup>		
	Średnie roczne	W sezonie grzewczym	W sezonie pozagrzewczym
Niemodlin, ul. Podwale	3,6	6,2	1,0
Komprachcice, ul. Kolejowa	6,8	11,1	2,5
Dobrzeń Wielki, ul. Namysłowska	4,5	7,1	1,8
Ozimek, Plac Wolności	5,1	7,7	2,5
Prószków ul. Opolska	7,0	11,7	2,3
1 – godzinna wartość dopuszczalna	350 µg/m <sup>3</sup> z dopuszczalną częstością przekroczeń – 24 razy w roku		
24 - godzinna wartość dopuszczalna	125 µg/m <sup>3</sup> Z dopuszczalną częstością przekroczeń – 3 razy w roku		

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Stanu środowiska w województwie opolskim w roku 2012”.

Tab. 5.6.2.4. Wyniki pomiarów stężeń benzenu w powiecie opolskim w 2012 roku.

Lokalizacja stanowisk pomiarowych	Stężenie C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> µg/m <sup>3</sup>		
	Średnie roczne	W sezonie grzewczym	W sezonie pozagrzewczym
Dobrzeń Wielki, ul. Namysłowska	1,1	1,7	0,5
Prószków ul. Opolska	1,2	1,7	0,6
Roczna wartość dopuszczalna	5 µg/m <sup>3</sup>		

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Stanu środowiska w województwie opolskim w roku 2012”.

W kolejnej tabeli zestawiono określone europejskim standardem emisji spalin dopuszczalne wartości emisji do atmosfery: tlenków azotu (NO<sub>x</sub>), węglowodorów (HC), tlenków węgla (CO) oraz cząstek stałych (PM). Standardy te dotyczą nowych pojazdów sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej, w szczególności: samochodów osobowych i ciężarowych, autobusów, ciągników i maszyn rolniczych, kolejowych pojazdów trakcyjnych oraz statków śródlądowych.

Tab. 5.6.2.5. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO.

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

Źródło: <http://www.ngk.de/pl/>.

W ostatnich latach popularność zdobywają napędy alternatywne, bazujące na technologiach hybrydowych, sprężonym gazie ziemnym CNG oraz ciekłym gazie ziemnym LNG.

### 5.6.3. Emisja hałasu

W powiecie opolskim głównym źródłem hałasu jest przemysł oraz transport. W przypadku tego drugiego, hałas jest emitowany przede wszystkim przez ruch drogowy oraz kolejowy.

W tabeli 5.6.3.1. przedstawiono dopuszczalne wartości poziomu hałasu w środowisku<sup>23</sup> generowane przez transport.

<sup>23</sup> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2007 Nr 120, poz. 826).

Tab. 5.6.3.1. Dopuszczalny poziom hałasu.

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

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

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

Stan klimatu akustycznego wokół dróg krajowych i wojewódzkich w powiecie opolskim ulega ciągłym zmianom, spowodowanych wzrostem liczby pojazdów samochodowych, a co za tym idzie wzrostem natężenia ruchu, co pogarsza sytuację akustyczną przyległych terenów. Równocześnie zauważalny jest znaczny postęp prac związany z budową nowych odcinków dróg, odnowy nawierzchni, jak również budowy elementów ochrony środowiska ograniczających propagację hałasu (ekrany akustyczne). Alternatywą dla wzrastającego ruchu samochodowego, może być racjonalny rozwój transportu zbiorowego. Sprawnie funkcjonująca sieć połączeń w publicznym transporcie zbiorowym może spowodować zmianę zachowań społecznych, polegającą na wyborze środków komunikacji zbiorowej zamiast samochodu. Taka zmiana przełoży się na zmniejszenie ruchu samochodowego, zanieczyszczenia powietrza oraz spadku poziomu hałasu.

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

### 6.1. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Potrzeby przewozowe na obszarze objętym niniejszym planem kształtują się w przybliżeniu podobnie jak w innych powiatach okalających miasta na prawach powiatu. Najważniejszymi cechami systemu transportu publicznego w powiecie opolskim są:

- realizacja większości potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu opolskiego w transporcie publicznym przez 3 systemy komunikacji zbiorowej – komunikację miejską w Opolu, komunikację kolejową organizowaną przez Województwo Opolskie oraz regionalny transport drogowy (na liniach komercyjnych o znaczeniu podmiejskim i wojewódzkim),
- funkcjonowanie podmiejskich linii komunikacji miejskiej z Opola tylko do wybranych miejscowości w niektórych gminach ościennych posiadających stosowne porozumienia międzygminne z miastem Opole,
- występowanie bariery terenowej w postaci Odry, która wyklucza obecnie możliwość prowadzenia przewozów w transporcie publicznym pomiędzy niektórymi sąsiednimi gminami – na terenie powiatu opolskiego nie znajdują się przeprawy mostowe przez rzekę Odrę,
- większość regionalnych połączeń kolejowych posiada substytucyjne połączenia w transporcie drogowym, za wyjątkiem linii w kierunku Nysy przez Tułowice.

Największe wielkości potoków pasażerskich występują na liniach komunikacyjnych z Opola do miejscowości w powiecie opolskim oraz pozostałych miast w województwie opolskim, tj.:

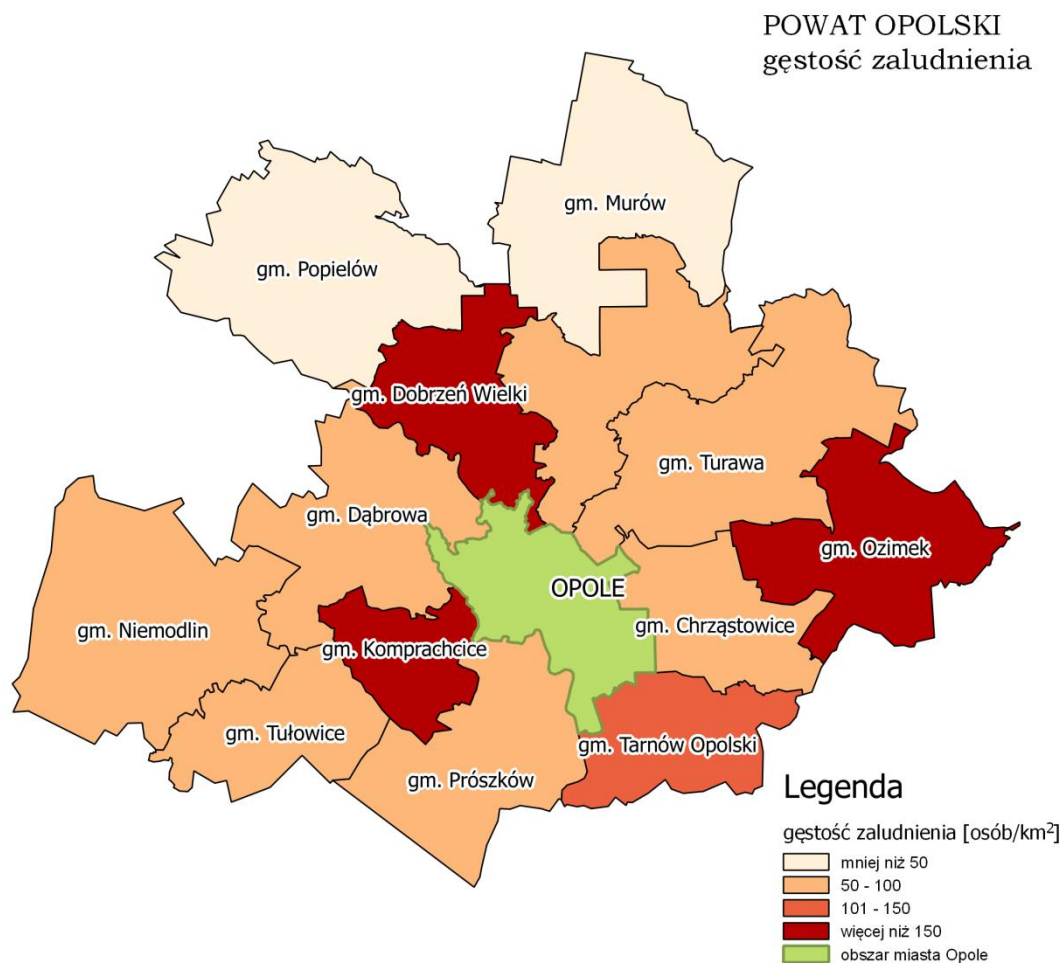
- Opole – Ozimek (– Grodziec),
- Opole – Kluczbork,
- Opole – Czarnowąsy – Dobrzeń Wielki,
- Opole – Namysłów,
- Opole – Tarnów Opolski,
- Opole – Niemodlin (- Nysa),
- Opole – Krapkowice (przez Winów i Przywory),
- Opole – Polska Nowa Wieś.

Zapotrzebowanie na przewóz osób w transporcie publicznym w powiecie opolskim wynika m.in. z:

- liczby mieszkańców (najwyższa w gminach Ozimek, Dobrzeń Wielki, Niemodlin) – szczegółowe dane zestawiono w tabeli 3.5.1.,
- gęstości zaludnienia (najwyższa w gminach Ozimek, Komprachcice, Dobrzeń Wielki) – wartości tego wskaźnika przedstawiono w postaci kartogramu na kolejnym rysunku,
- generatorów ruchu, do których zaliczane są także obiekty o charakterze użyteczności publicznej – ich silna koncentracja cechuje miejscowości będące siedzibami gmin; generatory ruchu w powiecie opolskim zostały wskazane na mapie w punkcie 6.2.

Kluczowymi czynnikami kształtującymi potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu opolskiego są funkcje pełnione przez największy ośrodek miejski w województwie, czyli miasto Opole. W mieście tym zlokalizowanych jest wiele ośrodków edukacji, administracji oraz zakładów pracy,

determinujących codzienne, obowiązkowe podróże. Z tego powodu najczęściej podróży odbywa się pomiędzy miejscowościami powiatu opolskiego i miastem Opolem.



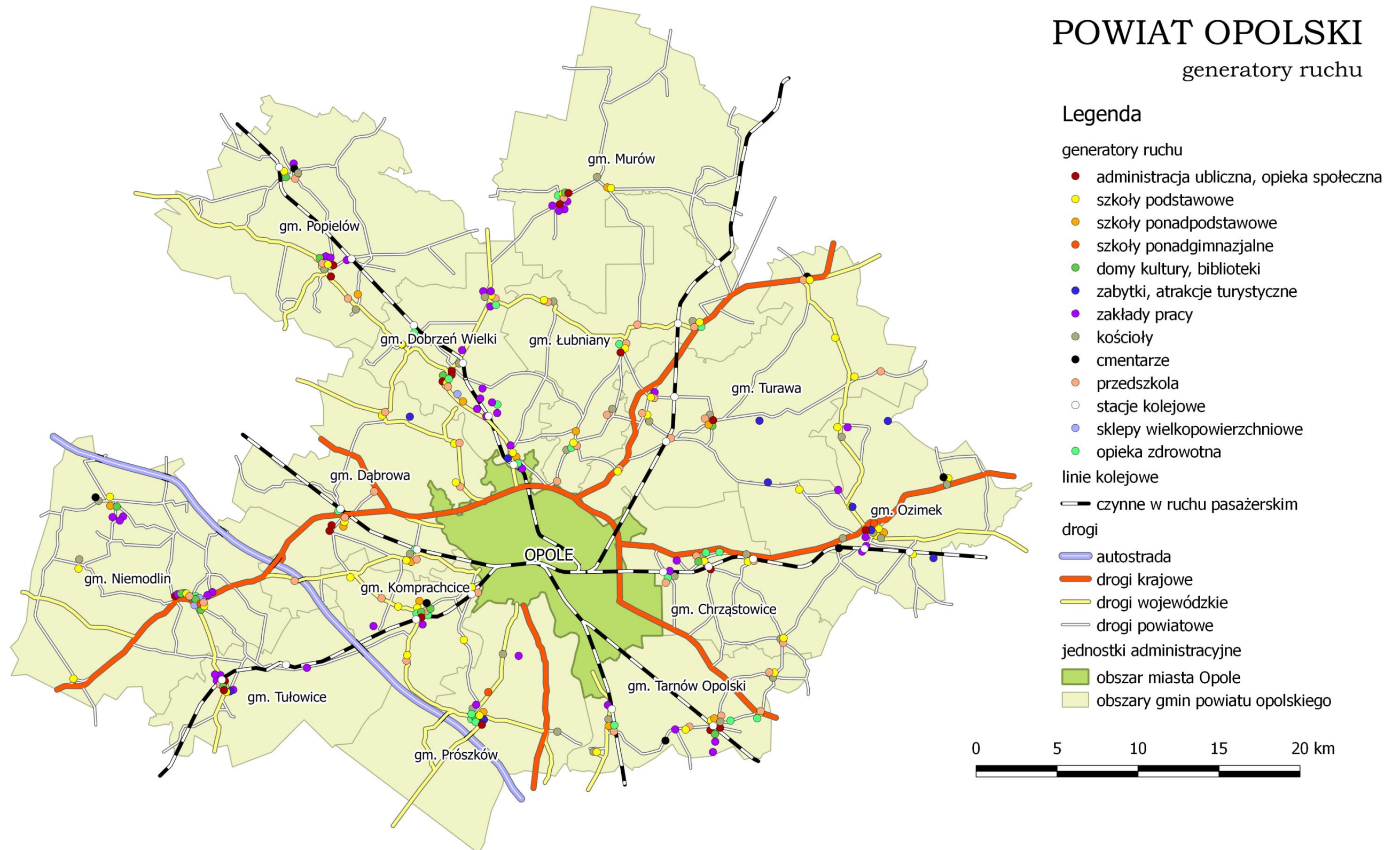
Rys. 6.1.1. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu opolskiego.

Poprawne rozpoznanie potrzeb przewozowych realizowane na bieżąco w postaci badań napętnień poszczególnych kursów linii komunikacyjnych służyć powinno określaniu częstotliwości kursowania oraz wielkości taboru autobusowego, jaki należy stosować na poszczególnych liniach komunikacyjnych.

Przewiduje się, iż skala i rodzaje potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu opolskiego w przyszłości nie ulegną większym zmianom, ze względu na prognozowane przez Główny Urząd Statystyczny utrzymanie podobnej liczby ludności (szerzej w punkcie 3.2.).

## 6.2. Najważniejsze generatory ruchu w powiecie opolskim

Na poniższym rysunku przedstawiono lokalizację podstawowych obiektów, będących generatorami podróży w transporcie publicznym na terenie powiatu opolskiego.



Rys. 6.2.1. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze powiatu opolskiego. 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

Wybór przez podróżnych rodzaju środka transportu z jakiego skorzystają w podróży zależy od subiektywnej oceny dostępnych poszczególnych środków transportowych. W tym przypadku należy zwrócić uwagę, że pewne rodzaje środków transportu publicznego nie są dostępne na niektórych obszarach. W najgorszym przypadku, wybrane miejscowości mogą być pozbawione dostępu do jakiegokolwiek transportu zbiorowego, a ich mieszkańcy są skazani wyłącznie na transport indywidualny (samochód osobowy, rower, itp.) Temu ostatniemu przypadkowi sprzyja prowadzenie pro-motoryzacyjnej polityki transportowej, która ogranicza lub minimalizuje potoki pasażerskie w transporcie zbiorowym, a to prowadzi do ograniczenia oferty przewozowej, a nawet całkowitą likwidację transportu zbiorowego na pewnych obszarach. W interesie publicznym jest ograniczenie takich tendencji, poprzez realizację odmiennej polityki transportowej, opartej na strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. W jej ramach powinny być stosowane rozwiązania i narzędzia ograniczające natężenie ruchu w transporcie indywidualnym oraz podnoszące atrakcyjność systemu publicznego transportu zbiorowego.

Wybór rodzaju środka transportu jest dokonywany na podstawie mierników jakości, które w porównaniu z postulatami przewozowymi danego podróżnego, służą do oceny poszczególnych środków transportu pod kątem najefektywniejszego odbycia podróży. Najważniejsze z nich to:

- bezpośredniość połączeń,
- częstotliwość,
- dostępność,
- informacja,
- koszt,
- niezawodność funkcjonowania,
- czas podróży,
- prędkość,
- punktualność,
- rytmiczność,
- komfort podróży.

Istotnym miernikiem obecnych preferencji transportowych mieszkańców powiatu opolskiego jest wskaźnik motoryzacji, który zgodnie z wartościami przedstawionymi w rozdziale 5.4. niniejszego planu kształtował się w roku 2012 na poziomie 568 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, co jest wartością znacznie przekraczającą ówczesną średnią krajową (486 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców). Z tego względu należy stwierdzić, że obecnie najbardziej preferowanym rodzajem środka transportu w podróżach mieszkańców powiatu opolskiego jest własny samochód osobowy.

Poniżej wymieniono szereg działań, które wpisują się w strategię zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego., Mają one wpływ na lepsze ocenianie publicznego transportu zbiorowego przez podróżnych, a tym samym ulepszają jego jakość i potencjał oraz umożliwiają wzrost liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową:

- poprawa oferty przewozowej (większa liczba kursów, lepsze dopasowanie oferty do potrzeb przewoźnych),
- zwiększenie liczby przystanków komunikacyjnych,
- układ linii autobusowych o czytelnych przebiegach,
- oznaczenia handlowe linii komunikacyjnych ułatwiające identyfikację połączeń,
- rozkłady jazdy o prostym do zapamiętania stałoodstępowym 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,
- pełna i czytelna informacja pasażerska o sieci publicznego transportu zbiorowego, przebiegach tras, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadkowych, 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 tabor przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych,
- tabor z niską emisją 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 wyżej wymienionych działań może doprowadzić do degradacji systemu transportowego spowodowanej przez niekontrolowany wzrost liczby pojazdów samochodowych użytkujących układ drogowy. Wówczas preferencje mieszkańców będą jeszcze bardziej korzystne dla transportu indywidualnego niż ma to miejsce obecnie. Konsekwencją tej zmiany będzie zwiększenie kongestii i pogorszenie warunków ruchu na drogach. Implementacja kompleksowych rozwiązań z zakresu planowania, organizowania i zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego, które zostały zawarte w niniejszym dokumencie, mogą zaowocować zrównoważeniem układu transportowego, zwiększając rolę i wykorzystanie środków komunikacji zbiorowej. Konsekwencją realizacji zaproponowanych działań będzie zmniejszenie natężenia ruchu samochodów indywidualnych, co skutkować będzie podniesieniem płynności ruchu.

## 7.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu w publicznym transporcie zbiorowym uwzględniające infrastrukturę transportową

Ze względu na infrastrukturę transportową istniejącą w powiecie opolskim 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 Opolskie, jest preferowany na trasach:
  - Komprachcice – Szydłów – Tułowice,
  - Ozimek – Krasiejów,
  - Jełowa – Bukowo,
- „mieszane” (oba są dostępne) rodzaje środków transportu: pociąg regionalny, autobus regionalny i w niektórych przypadkach autobus komunikacji miejskiej, organizowanej przez Miasto Opole (ten ostatni tylko tam, gdzie to zostało oznaczone):
  - Opole – Chrzastowice – Ozimek,
  - Opole – Jełowa,
  - Opole – Tarnów Opolski,
  - Opole – Przywory,
  - Opole – Dąbrowa (na odcinku Opole – Chróstina wspólnie z komunikacją miejską),
  - Opole – Dobrzeń Wielki – Karłowice (na odcinku Opole – Czarnowąsy wspólnie z komunikacją miejską),
  - Opole – Komprachcice (wspólnie z komunikacją miejską),
- autobus komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Opole:
  - trasy wymienione w rozdziale 4.1.
- autobus regionalny:
  - wszystkie wyżej nie wymienione a planowane trasy komunikacyjne, przebiegające przez powiat opolski, a których poprowadzenie umożliwi istniejąca infrastruktura drogowa.

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

Na terenie powiatu opolskiego 16,7% (tj. 10 150 osób) ogółu mieszkańców posiada orzeczenie o niepełnosprawności<sup>24</sup>. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym jest zapewnienie im dostępu do publicznego transportu zbiorowego. Zadanie to należy wykonywać na dwóch płaszczyznach. Pierwsza z nich to udostępnienie publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych poprzez likwidację barier infrastrukturalnych (takich jak np. wysokie krawężniki etc.). Druga płaszczyzna to zapewnienie środków transportu zbiorowego spełniającego wymogi dla osób niepełnosprawnych. Powinno się dążyć do wprowadzania do ruchu, na liniach autobusowych, nowych pojazdów niskopodłogowych lub niskowejściowych.. Za standard dotyczący taboru autobusowego należy uznać konieczność wyposażenia go w platformę ułatwiającą wprowadzenie wózka oraz miejsce

<sup>24</sup> Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011, Bank Danych Lokalnych GUS (www.stat.gov.pl).

przeznaczone dla niego. Ponadto autobusy powinny być wyposażone w sprawny system informacji wizualnej (dla osób niesłyszących lub słabosłyszących) oraz system informacji dźwiękowej (dla osób niedowidzących i ociemniałych). Im większa liczba autobusów tego typu obsługujących linie o charakterze użyteczności publicznej, tym jego większa dostępność dla osób niepełnosprawnych. Pewne obszary powiatu opolskiego są obsługiwane głównie przez transport kolejowy, za którego organizację odpowiedzialne jest Województwo Opolskie (zgodnie z definicją ustawową są to przewozy wojewódzkie). Część taboru kolejowego jest przystosowana do obsługi podróżnych niepełnosprawnych (wszystkie spalinowe zespoły trakcyjne zakupione przez Samorząd Województwa Opolskiego do obsługi linii Opole – Tułowice – Nysa i Opole – Jełowa – Kluczbork i niektóre elektryczne zespoły trakcyjne obsługujące pozostałe linie kolejowe przebiegające przez powiat opolski).

Reasumując, podstawowe preferencje osób niepełnosprawnych wobec publicznego transportu zbiorowego dotyczą zwiększenia liczby pojazdów posiadających ułatwienia dla niepełnosprawnych. Ostatecznym efektem działań organizatora wychodzących naprzeciw preferencjom tych osób powinno być osiągnięcie wysokiego udziału pojazdów tego typu w skali sieci komunikacyjnej. Warto zaznaczyć, że nie tylko osoby niepełnosprawne oczekują możliwości podróżowania pojazdami niskopodłogowymi z poprawnie działającą informacją pasażerską. Mając to wszystko na uwadze organizator publicznego transportu zbiorowego może realizować następujące zadania w ramach utrzymywania i polepszania dostępności osób niepełnosprawnych do publicznego transportu zbiorowego:

- obsługa linii komunikacyjnych przez pojazdy niskopodłogowe lub niskowejściowe, przystosowane do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej,
- maksymalizacja wykorzystania pojazdów niskopodłogowych lub niskowejściowych,
- oznaczanie w rozkładach jazdy kursów pojazdów niskopodłogowych lub niskowejściowych.

W rozdziale 8.5. i jego podrozdziałach 8.5.1. i 8.5.2. określono standardy dotyczące taboru i infrastruktury transportowej, których spełnienie znacząco ułatwi korzystanie z publicznego transportu zbiorowego osobom o ograniczonej sprawności ruchowej.

## 8. Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

### 8.1. Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

W powiecie opolskim, poza kilkoma wyjątkami nie występują linie autobusowe, których trasy przebiegu zawierają się wyłącznie w granicach powiatu ziemskiego. Dla zdecydowanej większości linii komunikacyjnych początek trasy znajduje się na obszarze miasta Opola.

Linie autobusowe łączące Opole z obszarem powiatu opolskiego w ramach tej samej sieci komunikacyjnej mogą teoretycznie funkcjonować według trzech wariantów organizacyjnych.

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

Ten sam system linii komunikacyjnych z racji, że trasa każdej linii przekracza przynajmniej jedną granicę powiatu, prawnie przynależy do wojewódzkiego systemu transportu publicznego zarządzanego przez województwo samorządowe. Jeżeli Województwo Opolskie umieści te linie w swoim planie transportowym to jednocześnie zobowiązane będzie do zapewnienia ich finansowania. Koszty funkcjonowania biletów ulgowych wynikających z uregulowań ustawowych będą finansowane z budżetu państwa. Dopłaty z tytułu stosowania tych ulg najczęściej stanowią od 15 do 30 % wartości wpływów ze sprzedaży biletów. W niniejszym rozwiązaniu Powiat Opolski również nie wykonuje większości zadań organizatora transportu publicznego.

Istnieje możliwość zawarcia porozumienia pomiędzy Powiatem Opolskim a miastem Opole w zakresie organizacji transportu publicznego łączącego miejscowości powiatu ziemskiego z Opolem. Wówczas wszystkie linie przebiegające z obszaru miasta do powiatu będą wchodziły w skład komunikacji powiatowej zarządzanej przez wskazanego w porozumieniu lidera porozumienia, który pełnił będzie rolę organizatora przewozów międzypowiatowych. Koszty funkcjonowania biletów ulgowych wynikających z uregulowań ustawowych będą finansowane z budżetu państwa. Różnica pomiędzy kosztami obsługi linii komunikacyjnych a wpływami z biletów powiększonymi o dopłaty z budżetu centralnego z tytułu stosowania ulg ustawowych powinna być pokrywana przez partnerów porozumienia. Gminy mogą udzielać pomocy publicznej powiatom na finansowanie komunikacji powiatowej przebiegającej przez obszar tych gmin.

Niezależnie od powyższego, linie komunikacyjne wybiegające poza obszar miasta i powiatu opolskiego należeć będą do wojewódzkiego lub krajowego systemu transportu publicznego. Porozumienia międzygminne mogą zawierać gminy położone w różnych powiatach. Porozumienie miasta Opola i Powiatu Opolskiego w zakresie organizacji transportu publicznego można rozszerzać o pozostałe powiaty.

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

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

Jeżeli wskazane w powiatowym planie transportowym linie komunikacyjne zawierać się będą w wojewódzkim planie transportowym to obowiązki organizatora przewozów i jednostki finansującej te linie dotyczyć będą samorządu województwa. W zakresie pozostałych linii, które nie zostaną ujęte w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa opolskiego, Powiat Opolski zawrze porozumienie z miastem Opole w zakresie ich organizacji. Jednak w przypadku, gdy wpływy ze sprzedaży biletów powiększone o dopłaty z budżetu centralnego z tytułu stosowania ulg ustawowych będą niższe od kosztów eksploatacji tych linii, zostaną one uruchomione tylko w przypadku pozyskania dodatkowej pomocy publicznej z budżetów zainteresowanych gmin.

Realizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planowane jest na obszarze powiatu opolskiego. Dopuszczalne jest wykonywanie niniejszych usług na obszarze powiatów, z którymi Powiat Opolski będzie posiadał porozumienia powiatowe na organizację zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego (np. z Opolem – miastem na prawach powiatu). Powiatowe przewozy pasażerskie będą organizowane tylko w transporcie drogowym.

Powiat Opolski gwarantować będzie dostęp do usług o charakterze użyteczności publicznej na liniach komunikacyjnych wskazanych w Planie, których trasy przebiegają wewnątrz granic powiatu. Pozostałe linie o charakterze użyteczności publicznej, których trasy rozpoczynają się będą w miejscowościach w powiecie opolskim, a kończą w Opolu mogą być uruchomione, jeśli:

- na tych trasach nie będą organizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej przez Województwo Opolskie,
- Powiat Opolski zawrze porozumienie powiatowe z miastem Opole na wspólną organizację powiatowych przewozów pasażerskich (liderem porozumienia może być miasto Opole lub Powiat Opolski),
- deficyt finansowy funkcjonowania linii komunikacyjnych na terenie powiatu opolskiego będzie pokrywany przez gminy, przez które przebiegać będą przedmiotowe linie.

Planowane jest uruchamianie 3 linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, które będą uruchamiane wewnątrz granic powiatu opolskiego. Organizacja kolejnych 26 linii komunikacyjnych będzie możliwa po zawarciu stosownych porozumień z miastem Opole po zapewnieniu współfinansowania połączeń przez gminy na obszarze powiatu opolskiego.

W kolejnej tabeli zestawiono listę linii komunikacyjnych w planowanej sieci komunikacyjnej Powiatu Opolskiego. Dopuszcza się możliwość uruchamiania kursów skróconych w zależności od zapotrzebowania na przewozy.

Szczegółowe przebiegi tras zostały zaprezentowane w części graficznej niniejszego Planu.

Tab. 8.1.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Oznaczenie linii komunikacyjnej	Relacja	Uwagi
36	Chróstcina – Prądy	organizacja przez Powiat Opolski
49	Niemodlin – Szydłów	
59	Niemodlin – Tułowice	
8	Opole – Ochodze / Wawelno	organizacja przez Powiat Opolski po zawarciu stosownego porozumienia z miastem Opole oraz zapewnieniu finansowania kosztów przewozów o charakterze użyteczności publicznej przez gminy, przez obszar których przebiegać będzie dana linia komunikacyjna (o ile koszty funkcjonowania linii przewyższą wartość przychodów z tytułu sprzedaży biletów)
10	Opole – Czarnowąsy	
13	Opole – Sławice	
16	Opole – Wawelno	
21	Opole – Czarnowąsy	
22	Opole – Kąty Opolskie	
23	Opole – Narok	
25	Opole – Jaśkowice	
26	Opole – Zimnice Wielkie	
27	Opole – Mnichus	
29	Opole – Skarbiszów	
30	Opole – Karłowice	
31	Opole – Raszowa	
32	Opole – Tarnów Opolski – Miedziana	
39	Opole – Niemodlin – Gracze	
40	Opole – Dębiniec	
41	Opole – Ligota Turawska	
50	Opole – Młodnik	
51	Opole – Dylaki	
60	Opole – Brynica	
61	Opole – Turawa – Ozimek	
71	Opole – Bierdzany	
80	Opole – Pucnik	
81	Opole – Dąbrówka Łubniańska	

Źródło: opracowanie własne.

## 8.2. Punktualność kursowania

Dla połączeń w powiatowych przewozach pasażerskich należy przyjąć wskaźnik punktualności równy maksymalnej odchyłce od rozkładu jazdy (podstawowego, bądź zarządzonego na okoliczność remontów) jako przyspieszenie do 1 minuty i opóźnienie do 5 minut (za wyjątkiem sytuacji niezależnych od przewoźnika – np. zator na drodze). W przypadku odwołania kursu (np. w przypadku awarii pojazdu) należy zapewnić pojazd zastępczy.

### 8.3. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napętnienie pojazdu

Należy przyjąć wskaźniki komfortu podróży jako stopień zapełnienia pojazdu nie większy niż 100% zajętych wszystkich miejsc siedzących przewidzianych przez producenta oraz 50% zajętych miejsc stojących. Po przekroczeniu napętnień granicznych danego 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 ewentualnie podniesienia częstotliwości kursowania linii komunikacyjnej.

### 8.4. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

Zdefiniowano minimalny standard podróży środkami publicznego transportu zbiorowego w zakresie ich wyposażenia. Z racji specyfiki konstrukcji pojazdów autobusowych przyjęto podział ze względu na ich wewnętrzne wyposażenie.

Przyjęte minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów wynikają m.in. z obecnych trendów przewozowych obserwowanych przy zakupach nowego taboru w Polsce.

Tab. 8.4.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

wyszczególnienie	Pojazd fabrycznie nowy wprowadzony do eksploatacji	Pozostałe pojazdy
niska podłoga	x	
rampa dla wózków	x	
miejsce na wózek inwalidzki / dziecięcy	x	
tapicerka, siedzenia oraz podłoga powinny być wykonane z łatwych do czyszczenia materiałów i odpornych na wandalizm	x	
elektroniczny wyświetlacz przedni z kierunkiem i oznaczeniem linii	x	x
elektroniczny wyświetlacz boczny z prawej strony pojazdu z kierunkiem i oznaczeniem linii komunikacyjnej*	x	x
elektroniczny wyświetlacz z tyłu pojazdu z oznaczeniem linii komunikacyjnej *		
aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez Powiat Opolski	x	x
pojemniki na kolportaż rozkładów jazdy oraz innych informacji według jednolitego wzoru	x	x

\*- nie dotyczy minibusów; źródło: opracowanie własne.

Przy zakładanych minimalnych standardach wyposażenia przyjęto podział na pojazdy fabrycznie nowe w momencie wprowadzenia do eksploatacji oraz pojazdy pozostałe. W przypadku reklam wielkopowierzchniowych zewnętrznych na autobusach, wszelkiego rodzaju ogłoszenia nie mogą zasłaniać okien.

Przyjmuje się rozwiązanie, w którym dla linii o charakterze użyteczności publicznej obsługiwanych przez operatorów na podstawie umów koncesji na usługi, powyższe standardy nie obowiązują.

## 8.5. Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych

W ostatnich latach w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji, a przez to zwiększanie się liczebności pasażerów mających problem ze sprawnym poruszaniem się. W związku z tym coraz większego znaczenia nabierają działania zmierzające w kierunku ułatwiania niepełnosprawnym podróżowania transportem publicznym. Grupa osób w wieku poprodukcyjnym<sup>25</sup> – osób starszych, mających w większości problem ze sprawnym poruszaniem się, stanowi 22,8% ludności powiatu opolskiego. Prognozy Głównego Urzędu Statystycznego wskazują, iż udział ten wzrośnie do poziomu 33,4% w 2030 r. Publiczny transport zbiorowy, który ma być otwarty na osoby niepełnosprawne, umożliwi aktywizację tej grupy społecznej, jej rehabilitację społeczną, pomaga w przemieszczaniu się, zapewnia niezależność oraz możliwość udziału w życiu społecznym poprzez likwidację barier, jakie tworzą:

- autobusy z wysoką podłogą,
- przystanki z peronami niedostosowanymi do wysokości stopni w pojazdach,
- niedogodne drogi dojścia do przystanków,
- nieczytelne informacje przystankowe,
- niepełne oznakowanie pojazdów transportu publicznego.

Odpowiedzialność władz samorządowych za organizację życia publicznego przejawiać się powinna w następujących działaniach prowadzących do likwidacji wyżej wymienionych barier:

- stosowanie podwyższonych 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 terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży,
- stosowanie obniżonych krawężników, azyli dla pieszych na środku dróg, innej faktury nawierzchni wyróżniającej je z przestrzeni chodnika i jezdni.

Autobusy niskopodłogowe lub niskowejściowe przystosowane do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej i mobilności będą delegowane do obsługi linii komunikacyjnych objętych porozumieniami powiatów.

<sup>25</sup> Źródło: <http://www.stat.gov.pl/gus>.

### 8.5.1. Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych

Obecnie na terenie powiatu opolskiego do realizacji połączeń w transporcie publicznym najczęściej wykorzystywane są pojazdy nieprzystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych. W transporcie kolejowym częściowo niskopodłogowe autobusy szynowe obsługują jedynie połączenia na liniach z Opola do Nysy i Kluczborka. Należy podkreślić, że infrastruktura peronowa na stacjach i przystankach kolejowych, która jest niedostosowana do obsługi osób o ograniczonej mobilności, powoduje, iż korzystanie z usług przewozowych na wskazanych trasach jest dla osób niepełnosprawnych mocno utrudnione.

W transporcie drogowym kursy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych oferują MZK Sp. z o.o. z siedzibą w Opolu oraz Opolskie PKS S.A. Najwięcej połączeń z pojazdami niskopodłogowymi uruchamia MZK Sp. z o.o., które w swojej flocie posiada 72 autobusy z niską podłogą spośród 86 wozów (tj. 83,7%). Przedsiębiorstwo gwarantuje kursy niskopodłogowe na wszystkich liniach komunikacyjnych docierających od miejscowości w powiecie opolskim, tj. na liniach:

- 8 do Chmielowic, Osin, Komprachcic, Ochodza, Polskiej Nowej Wsi i Wawelna,
- 10 do Czarnowąs,
- 13 do Sławic,
- 16 do Żerkowic, Mechnic, Dąbrowy i Wawelna,
- 21 do Krzanowic i Czarnowąs,
- 80 do Chmielowic, Dziekaństwa i Domecka.

Opolskie PKS S.A. posiadające w swoim parku taborowym jeden autobus niskopodłogowy nie gwarantuje obsługi wybranych połączeń przez pojazdy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych.

Należy dążyć do zwiększenia liczby kursów i tras obsługiwanych przez pojazdy niskopodłogowe lub niskowejściowe, aby zapewnić pełen dostęp do usług transportu publicznego jak największej liczbie mieszkańców powiatu opolskiego.

Oprócz częstszego stosowania pojazdów z obniżonym poziomem podłogi w autobusach zaleca się stosować także inne usprawnienia ułatwiające niepełnosprawnym korzystanie z transportu miejskiego, takie jak:

- czytelne oznakowanie pojazdów,
- oznakowane i wydzielone miejsca w autobusie dla osób niepełnosprawnych, w tym miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy, wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych,
- w fabrycznie nowych pojazdach - przykłąk w autobusach uruchamiany przez kierowcę, by ułatwić wejście osobom niepełnosprawnym na wózkach inwalidzkich lub z wózkami dziecięcymi – jako obowiązujący standard,
- przyciski sygnalizacyjne.

### 8.5.2. Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych

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

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

Zasady te należy przyjąć, jako obligatoryjne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej. Dodatkowo należy wyznaczyć cel w postaci modernizacji kluczowych przystanków komunikacyjnych poza ogólnymi harmonogramami modernizacji dróg powiatowych.

Poniżej przedstawiono przykłady dobrych praktyk kształtowania elementów infrastruktury przystankowej w zakresie dostosowywania ich do potrzeb niepełnosprawnych.

Dla zachowania niewielkiej odległości umożliwiającej bezpośredni wjazd wózka z peronu do autobusu niezwykle ważne jest właściwe ukształtowanie krawędzi peronowej.



Rys. 8.5.2.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej. Źródło: opracowanie własne.

Takie 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.

Dodatkowym ułatwieniem dla osób niepełnosprawnych jest faktura peronu przystankowego, która naprowadza osoby niedowidzące dokładnie na pierwsze drzwi autobusu, przeznaczone do wsiadania.



Rys. 8.5.2.2. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu.  
Źródło: opracowanie własne.

## 8.6. Standard w zakresie ochrony środowiska

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

Dlatego, oprócz stosowania pojazdów z ekologicznymi silnikami, należy preferować niskoemisyjne sposoby poruszania się, takie jak np. transport publiczny, carpooling, car sharing, a także bezemisyjne – np. rower.

### 8.6.1. Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarczy, ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne stanowi znaczącą uciążliwość dla życia mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych w mieście wpływa w największym stopniu na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Zakładając, że standardowy autobus regionalny może przewieźć 50 pasażerów oraz że w jednym samochodzie podróżuje w relacji dom-praca średnio 1,5 osoby można założyć, że na jeden autobus przypadają 33 samochody osobowe. O tyle samochodów można teoretycznie zmniejszyć ruch do miejsc pracy, czy też do innych generatorów

ruchu, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest najbardziej efektywnym działaniem ochrony środowiska.

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

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

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

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

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

### **8.6.2. Wymogi stosowania ekologicznych napędów w pojazdach publicznego transportu zbiorowego**

Jednym z elementów ochrony środowiska jest eksploatacja środków transportu publicznego wyposażonych w niskoemisyjne silniki, które spełniać będą aktualnie obowiązujące rygorystyczne normy ekologiczne. Nowoczesne silniki spalinowe, które spełniają co najmniej wymogi normy Euro 5 lub EEV, charakteryzują się obecnie emisją zanieczyszczeń spalin na poziomie emisji silników zasilanych gazem.

Producenci, wykorzystując osiągnięcia postępu technicznego oraz nowych technologii, pracują nad doskonaleniem autobusów napędzanych napędem elektrycznym oraz napędem hybrydowym, łącząc silnik elektryczny ze spalinowym. Równolegle testowane są inne napędy alternatywne, m.in. ogniwa wodorowe. Jednak w pełni satysfakcjonujące efekty ograniczenia emisji spalin silników autobusowych wprowadzone zostaną wymogami obowiązującej od 2014 roku normy Euro 6.

W przypadku obsługi linii komunikacyjnych przez tabor używany, dopuszcza się autobusy nie spełniające wyżej opisanych wymogów czystości spalin, jednak powinny one spełniać co najmniej normy Euro 3. Przy wprowadzaniu do eksploatacji na liniach o charakterze użyteczności publicznej fabrycznie nowych pojazdów transportu publicznego wymaga się aby spełniały wymogi czystości spalin normy Euro 6.

## 9. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym

### 9.1. Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym

Publiczny transport zbiorowy to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany według określonego, podanego do publicznej wiadomości, rozkładu jazdy. Zasady jego organizacji, funkcjonowania i finansowania określa Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Transport publiczny może być wykonywany przez operatora lub przewoźnika spełniających warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób określone w:

- Ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.),
- Ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43 z późn. zm.),
- Ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371 z późn. zm.),
- Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789 z późn. zm.),
- Ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2004 r. Nr 173, poz. 1807 z późn. zm.),
- Ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2001 r. Nr 138, poz. 1545 z późn. zm.).

Publiczny transport zbiorowy na danym obszarze stanowią:

- organizator, tzn. właściwa jednostka samorządu terytorialnego, albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniająca funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na tym obszarze, oraz
- operatorzy publicznego transportu zbiorowego; operatorem może być samorządowy zakład budżetowy, a także przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie,
- i przewoźnicy, czyli 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, jest<sup>26</sup>:

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

<sup>26</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 7.

- 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,
- województwo:
  - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,
  - właściwe 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 między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na obszarze województw, które zawarły porozumienie,
- minister właściwy do spraw transportu na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego są wykonywane w przypadku<sup>27</sup>:

- 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,
- województw: przez marszałka województwa.

Do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy<sup>28</sup> organizowanie transportu, bieżące zarządzanie nim oraz planowanie jego rozwoju, czyli w szczególności:

- kształtowanie polityki transportowej i opracowywanie planów w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego i jego promocji,

<sup>27</sup> *Ibidem.*

<sup>28</sup> *Ibidem*, art. 8.

- planowanie zadań przewozowych, w tym organizacja i prowadzenie postępowań o zamówienia publiczne na wykonywanie usług w publicznym transporcie zbiorowym,
- badania i analizy popytu oraz podaży usług przewozowych, opracowywanie koncepcji nowych rozwiązań oraz przygotowywanie propozycji zmian w publicznym transporcie zbiorowym,
- opracowanie i prowadzenie strategii informacyjnej, współpraca ze środkami masowego przekazu oraz z organizacjami pozarządowymi, instytucjami i przedstawicielami samorządu lokalnego w zakresie promocji transportu publicznego.

Organizacja publicznego transportu zbiorowego odbywa się na trzech poziomach:

- politycznym – realizowanym przez właściwe jednostki samorządu terytorialnego lub Ministra właściwego do spraw transportu w zakresie określania celów oraz zasad ich finansowania,
- planistyczno-organizacyjnym – realizowanym przez wyspecjalizowane struktury, utworzone przez właściwe jednostki poziomu politycznego dla wypracowania zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego i ustalania zadań ukierunkowanych na osiągnięcie ustalonych celów,
- wykonawczym – realizowanym przez operatorów, przewoźników oraz inne podmioty gospodarcze, realizujące ustalone zadania w transporcie publicznym.

Podstawą systemu transportu publicznego jest działalność samorządów wszystkich szczebli, które albo lokalnie organizują transport, albo nawiązują porozumienia lub tworzą związki organizujące wspólne, zintegrowane systemy transportowe: ujednocniają systemy taryfowo-biletowe i wybierają operatorów. Wynika to przede wszystkim z aktów prawnych normujących działalność tych samorządów – ustawy o samorządzie gminnym, powiatowym i wojewódzkim, ale również z innych aktów prawnych, m. in.:

- z Ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (określającej zasady i formy gospodarki komunalnej jednostek samorządu terytorialnego, polegające na wykonywaniu przez te jednostki zadań własnych),
- z Ustawy 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),
- z Ustawy 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),
- z Ustawy 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),
- z Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (ustalającej kwestie własności dróg różnych kategorii oraz obowiązki właścicieli),
- z Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (określającej zasady ruchu na drogach publicznych oraz zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu),

- z Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (regulującej obowiązki organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźników – pod tą nazwą w ustawie określa się również obowiązki operatorów).

Wyspecjalizowanymi jednostkami poziomu planistyczno-organizacyjnego, w zależności od przyjętych przez samorzady lokalne rozwiązań, są:

- merytoryczne jednostki organizacyjne urzędu władzy lokalnej,
- podmioty utworzone poza strukturą urzędu<sup>29</sup> (jednostka budżetowa, spółka kapitałowa),
- w przypadkach publicznego transportu zbiorowego obejmującego obszary sąsiadujących z sobą jednostek samorządowych – związki międzygminne lub związki powiatów, realizujące te zadania w ramach jednej z wymienionych wyżej wyspecjalizowanych jednostek.

W przypadku, gdy publiczny transport zbiorowy jest realizowany w oparciu o porozumienie międzygminne (zgodne z zapisem art. 10 ust. 1 Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym<sup>30</sup>), prawnie dopuszczalna jest organizacja tego transportu zarówno przez jednostkę organizacyjną urzędu gminy – lidera porozumienia, jak i przez jego jednostkę budżetową. Finansowa partycypacja (w oparciu o art. 10 ust. 2 Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym) gmin uczestniczących w porozumieniu nie powoduje ryzyka pomocy publicznej.

Organizacja publicznego transportu zbiorowego przez spółkę kapitałową jest prawnie dopuszczalna wówczas, gdy będzie to spółka ze 100% udziałem gminy lub zainteresowanych gmin. Taka spółka stanowiłaby podmiot wewnętrzny tych jednostek samorządowych i mogłaby wykonywać ich zadanie własne.

Każdy podmiot wewnętrzny powinien<sup>31</sup>:

- być w 100% podmiotem publicznym,
- 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.

Jednostki poziomu planistyczno-organizacyjnego wykonują zadania polegające w szczególności na<sup>32</sup>:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w transporcie publicznym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:

<sup>29</sup> Ustawy o samorządach gminnym, powiatowym i wojewódzkim stwierdzają, że organy stanowiące tych samorządów mogą tworzyć jednostki organizacyjne pozostające w strukturze samorządu – jednostki budżetowe bez osobowości prawnej oraz podmioty mające osobowość prawną.

<sup>30</sup> Art. 10 ust. 1 Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.) nie zezwala na powierzanie przez gminę wykonywania swoich zadań własnych województwu (odwrotna możliwość istnieje dzięki odpowiedniej redakcji przepisów ustawy o samorządzie województwa). Tym samym gmina jest uprawniona jedynie do przekazania swoich zadań drugiej gminie lub związkowi międzygminnemu.

<sup>31</sup> Pkt 18 preambuły oraz art. 5 ust 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady.

<sup>32</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 15.

- 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,
  - ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora,
  - określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów,
  - określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,
  - przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego<sup>33</sup>,
  - zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
  - ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
  - ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
  - wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, tzn. zadań związanych z podawaniem do publicznej wiadomości:
    - sprawozdań na temat zobowiązań organizatora z tytułu świadczenia usług o charakterze użyteczności publicznej, za które jest odpowiedzialny, wybranych podmiotów świadczących te usługi, jak również rekompensat i wyłącznych praw, które te podmioty otrzymują za świadczenie usług,
    - planowanych przetargów lub planowanych bezpośrednich zamówień o świadczenie usług w publicznym transporcie zbiorowym.

Poziom wykonawczy stanowią operatorzy, przewoźnicy oraz inne podmioty gospodarcze, realizujące ustalone zadania w publicznym transporcie zbiorowym.

<sup>33</sup> Szczególnym przykładem usług publicznych, zleczanych z pominięciem Ustawy Prawo zamówień publicznych i Ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi, a więc podlegających pod przepisy o pomocy publicznej, jest miejski transport publiczny: usługi przewozowe mogą być tam zlecane bezpośrednio podmiotowi wewnętrznemu (rozporządzenie unijne nr 1370/2007 określa warunki, jakie muszą być spełnione, aby przewoźnik mógł takie zlecenie otrzymać i tym samym stać się beneficjentem pomocy publicznej).

Są to albo:

- podmioty wewnętrzne samorządów lokalnych, które świadczą usługi w oparciu o zlecenie bezpośrednie z pominięciem procedury przetargowej<sup>34</sup>, albo
- podmioty wybrane w postępowaniu<sup>35</sup> o świadczenie usług publicznych w trybie:
  - Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych<sup>36</sup>,
  - Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
  - w oparciu o bezpośrednie udzielenie zlecenia z pominięciem procedury przetargowej.

Do istotnych zadań nie przewozowych, realizowanych na poziomie wykonawczym, należy kontrola biletów przejazdowych. Organizator transportu, który ustala wielkości opłat za przewóz oraz sposób dystrybucji biletów, a także wielkości opłat dodatkowych, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, czynności te powierza, na mocy odpowiednich umów, wyspecjalizowanym podmiotom gospodarczym, albo operatorom.

Przejazd środkiem transportu publicznego 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<sup>1</sup> 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.

## 9.2. Wybór operatora

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora lub przewoźnika, spełniających określone warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób<sup>37</sup>.

Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania w celu dokonania wyboru operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych należy do organizatora publicznego transportu zbiorowego<sup>38</sup>. Wyboru operatora dokonuje on w trybie<sup>39</sup>:

<sup>34</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 22 ust. 1 pkt 2.

<sup>35</sup> *Ibidem*, rozdział 2 (art. 19 – 29).

<sup>36</sup> Art. 4 pkt 13 Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.) zezwala na udzielanie przez organ władzy publicznej zamówień podmiotom wewnętrznym tego organu oraz wymienia warunki, konieczne do takiego udzielenia

<sup>37</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 6.

<sup>38</sup> *Ibidem*, art. 15.

<sup>39</sup> *Ibidem*, art. 19.

- ustawy Prawo zamówień publicznych,
- ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- może także zawrzeć umowę bezpośrednio w przypadku, gdy<sup>40</sup>:
  - 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. kilometrów) albo
  - w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o wymienione wyżej ustawy (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach – 24 miesiące), albo
  - umowa dotyczy transportu kolejowego.

Umowa może dotyczyć jednej linii komunikacyjnej, kilku linii albo całej sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat w transporcie drogowym i 15 lat w szynowym<sup>41</sup>. W umowie określa się w szczególności jej przedmiot (zgodny z opisem przedmiotu zamówienia w specyfikacji istotnych warunków zamówienia)<sup>42</sup>:

- opis usług oraz ich warunki jakościowe, m. in. liczba 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 ograniczonych zdolnościach ruchowych, 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 zakresu<sup>43</sup>,
- 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,

<sup>40</sup> *Ibidem*, art. 22 ust. 1.

<sup>41</sup> *Ibidem*, art. 25 ust. 2.

<sup>42</sup> *Ibidem*, art. 25 ust. 3.

<sup>43</sup> Art. 48 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.) obliguje operatorów i przewoźników do przekazywania organizatorowi, w terminie do 31 marca, informacji o skargach i reklamacjach składanych przez pasażerów w roku poprzednim oraz informację o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań.

- stronę umowy, która jest zobowiązana do podawania do publicznej wiadomości:
  - rozkładów jazdy,
  - cenników opłat przejazdowych,
  - regulamin przewozu osób,
- stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi,
- 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.

Przeprowadzenie postępowania na wybór operatora świadczącego usługi przewozowe na linii o charakterze użyteczności publicznej wiąże się z koniecznością wcześniejszego opublikowania przez organizatora ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia<sup>44</sup>.

Treść ogłoszenia powinna zawierać następujące informacje:

- nazwa i adres właściwego organizatora przewozów,
- określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia,
- określenie rodzaju transportu, linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,
- przewidywana data rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1–3 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym.

W zależności od wielkości zadania przewozowego, ogłoszenie to powinno być opublikowane na rok przed wszczęciem postępowania o wybór operatora lub z wyprzedzeniem 6 – miesięcznym (gdy planowana roczna wielkość pracy przewozowej nie przekroczy poziomu 50 000 km). Treść ogłoszeń może ulegać zmianom nie później niż do połowy okresów publikacji (6 lub 3 miesiące).

W kontekście zmian uregulowań prawnych w zakresie możliwości stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych po 1 stycznia 2017 roku, Powiat Opolski chcąc zapewnić ciągłość dostępu mieszkańców do ulgowych przejazdów w środkach transportu publicznego, powinien opublikować wyżej wymienione ogłoszenia najpóźniej do:

- dnia 01.01.2015 r. (w przypadku przeprowadzenia postępowania na wybór operatora o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym),
- do dnia 01.01.2016 r. (w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy).

---

<sup>44</sup> Ibidem, art. 23.

Aktualnie Powiat Opolski nie organizuje linii o charakterze użyteczności publicznej. Przewidywane tryby wyboru operatorów linii komunikacyjnych:

- a) dla linii uruchamianych wewnątrz powiatu opolskiego:
  - w ramach ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101 z późn. zm.),
- b) dla linii uruchamianych na podstawie porozumień między powiatami:
  - w ramach ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo Zamówień Publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, Nr 161, poz. 1078 i Nr 182, poz. 1228), lub
  - na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 2 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – bezpośrednio zawarcie umowy, gdy świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego będzie wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
  - art. 22 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – bezpośrednio zawarcie umowy, gdy średnia wartość roczna przedmiotu umowy o świadczenie usług przewozowych będzie mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczyć będzie świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300.000 kilometrów rocznie; progi te mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy na poziomie 2 000 000 euro lub do 600 000 kilometrów rocznie, zgodnie z art. 22 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

### 9.3. Przygotowywanie oferty przewozowej

Organizator publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem, w każdym roku budżetowym zobowiązany jest do przygotowania „Planu zadań przewozowych” na rok następny. Plan ten powinien składać się z dwóch części:

- 1) planu zadań przewozowych transportu publicznego w powiecie opolskim,
- 2) planu zadań przewozowych linii międzypowiatowych (w przypadku porozumienia powiatowego).

Plan ten powinien być przygotowywany w oparciu o:

- obowiązujący „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”,
- ustalony, przyjęty w planie transportowym standard dostępności usług przewozowych,
- zapotrzebowanie na przewozy,
- analizę ekonomiczno-rzeczową wykonania poprzedniego roku budżetowego oraz przewidywanego wykonania roku bieżącego,
- planowane przez operatorów koszty świadczonych usług,
- prognozowaną wartość przychodów ze sprzedaży biletów,
- wielkości planowanych przez uczestników porozumień powiatowych środków budżetowych przeznaczonych na dopłaty do przewozów realizowanych na ich terenach,
- własne możliwości finansowe.

Roczny „Plan zadań przewozowych” powinien określać:

- sieć komunikacyjną ze szczegółowymi przebiegami linii,
- częstotliwości kursowania linii w poszczególne dni tygodnia,
- wielkość pracy przewozowej na tych liniach (liczbę wozokilometrów i wozogodzin),
- przewidywane koszty realizacji pracy przewozowej na terenie poszczególnych powiatów, prognozę wielkości przychodów ze sprzedaży biletów realizowanej w poszczególnych powiatach oraz wysokość dopłat powiatów do przewozów realizowanych na ich terenie.

#### **9.4. Zasady projektowania rozkładów jazdy**

Podstawowym elementem oferty przewozowej w transporcie publicznym jest rozkład jazdy, który określa szczegółowe godziny kursowania środków komunikacji zbiorowej. Dla pasażerów, czyli klientów publicznego transportu zbiorowego wyznacza godziny odjazdów z przystanków, natomiast dla przewoźników i operatorów stanowi informację o pracy pojazdów oraz kierowców.

Zaprojektowanie rozkładu jazdy wymaga ustalenia parametrów funkcjonalnych linii takich jak jej charakter, zakres funkcjonowania, częstotliwość kursowania.

Po określeniu przebiegu danej linii komunikacyjnej należy zdefiniować jej parametry, obejmujące liczbę obsługiwanych przystanków, częstotliwość i ramy czasowe kursowania.

Charakter linii może dotyczyć liczby i gęstości przystanków, na których zatrzymują się pojazdy danej linii komunikacyjnej. Decydować on może o prędkości komunikacyjnej, której wartość zależy od liczby i długości postojów handlowych w ramach wymiany pasażerskiej na przystankach. Ze względu na charakter linii komunikacyjnej, wyróżnić można:

- linie zwykłe – pojazdy zatrzymują się na wszystkich przystankach napotkanych na trasie przejazdu,
- linie przyspieszone – niektóre przystanki wyłączone są z przebiegu danej linii,
- linie pospieszne – pojazdy obsługują tylko niektóre przystanki zlokalizowane wzdłuż trasy przejazdu,
- linie ekspresowe – liczba obowiązujących przystanków jest ograniczona do minimum, oprócz przystanków krańcowych pojazdy zatrzymują się tylko na nielicznych przystankach, np. węzłowych.

Zakres funkcjonowania linii dotyczy przedziału czasowego, w którym wykonywane będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Zróżnicowanie ram czasowych może dotyczyć zarówno dnia, jak i tygodnia bądź roku.

W pierwszej kolejności należy ustalić zakres funkcjonowania linii w ciągu doby. Możliwe jest zorganizowanie linii kursującej przez cały dzień, jednak często spotykanym rozwiązaniem ograniczenie funkcjonowania jej wyłącznie do godzin szczytów komunikacyjnych, podczas których notowane jest zwiększone zapotrzebowanie na usługi transportu publicznego. Następnym krokiem jest określenie dni, w których funkcjonować będzie dana linia komunikacyjna. Oprócz uruchamiania linii w trybie całotygodniowym, można zastosować rozwiązania z ograniczeniem zakresu kursowania linii na przestrzeni tygodnia, które zarazem mogą być odpowiedzią na zmienność wielkości popytu na transport publiczny w zależności od dnia. Spotykane są linie kursujące tylko w dni robocze (np. do zakładów przemysłowych), linie kursujące tylko w dni nauki szkolnej (do ośrodków edukacji), linie kursujące codziennie oprócz niedziel itd.

W ujęciu rocznym wyróżnić można następujące typy linii komunikacyjnych:

- linia całoroczna – funkcjonuje cały rok, stanowi trzon oferty przewozowej; pozostałe linie będą urozmaicać ofertę transportową,
- linia sezonowa – uruchamiana jest tylko w określonych przedziałach czasowych, np. podczas wakacji,
- linia incydentalna – przewozy na tego typu liniach uruchamiane są tylko podczas ważnych wydarzeń i uroczystości (np. festiwal lub dzień Wszystkich Świętych).

Określenie układu i przebiegów linii wiąże się również ze zdefiniowaniem rozmiaru świadczonych usług na poszczególnych liniach. Natężenie ruchu na danych trasach zależy od wyboru wielkości częstotliwości kursowania, zależnej od kategorii danej linii. W ramach kategoryzacji linii wyróżniane są grupy linii komunikacyjnych, takie jak :

- linie podstawowe – grupa linii istotnych dla systemu komunikacyjnego, odjazdy realizowane są z częstotliwością równą częstotliwości modułowej,
- linie uzupełniające – częstotliwość kursowania jest dwa razy niższa w odniesieniu do linii podstawowych; stanowią one uzupełnienie podstawowej oferty przewozowej na mniej popularnych kierunkach i relacjach,
- linie dodatkowe – funkcjonują nieregularnie, w zależności od potrzeb przewozowych.

**Z uwagi na specyfikę komunikacji w powiatowych przewozach pasażerskich oraz linii o charakterze typowo podmiejskim, w powiecie opolskim:**

- uruchamiane będą tylko linie zwykłe, zatrzymujące się na wszystkich napotkanych przystankach,
- linie komunikacyjne kursować będą we wszystkie dni tygodnia zapewniając mieszkańcom powiatu pełen dostęp do usług o charakterze użyteczności publicznej; dopuszcza się zawężanie oferty przewozowej do dni roboczych szkolnych tylko na liniach, których podstawową funkcją będzie zapewnienie dowozu dzieci i młodzieży do szkół.

Długości przerw, czyli interwałów pomiędzy kolejnymi odjazdami są determinowane przez zastosowaną częstotliwość kursowania linii. Jej wartość zależy od określonej kategorii danej linii, toteż można stosować zarówno krótkie, jak i długie interwały pomiędzy kolejnymi kursami, które są pochodną wielu uwarunkowań zewnętrznych (przede wszystkim realne zapotrzebowanie). Rozkład jazdy jest głównym produktem w ofercie przewozowej, zatem aby był atrakcyjny dla pasażerów, powinien przyjmować znamiona nowoczesnych rozwiązań. Kluczowe jest określenie częstotliwości modułowej, z którą poruszać się będą podstawowe linie w danym układzie komunikacyjnym. Predystynowane są takie interwały, które są dzielnikami liczby 60 lub jej wielokrotnościami, np. 20,30,60,120, gdyż zapewniają one rytmiczność godzin odjazdów. Rozwiązanie to umożliwia pasażerom szybkie zapamiętywanie godzin odjazdów, natomiast dla organizatorów transportu wygodę w koordynowaniu i synchronizowaniu kursowania kilku linii w jednym kierunku.

Rozkłady jazdy na liniach komunikacyjnych organizowanych przez Powiat Opolski powinny być zbudowane na kanwie koordynacji i synchronizacji godzin odjazdów pomiędzy różnymi liniami. Niektórymi odcinkami sieci poruszać się będą pojazdy kilku linii, zatem rozsądne będzie rozstawienie godzin odjazdów tak, aby środki publicznego transportu zbiorowego nie pojawiały się na przystankach w tym samym momencie lub zbyt blisko siebie. Rozwiązanie synchronizacji godzin

odjazdów polega na rozłożeniu w czasie godzin odjazdów pojazdów różnych linii poruszających się tym samym ciągiem komunikacyjnym. Jest ono odpowiedzią organizatorów transportu publicznego na postulat rytmiczności kursowania autobusów wysuwany przez pasażerów. Stosowanie synchronizacji godzin odjazdów przy nieregularnych godzinach odjazdów oraz różnych częstotliwościach kursowania linii jest znacznie utrudnione, gdyż wszystkie kursy są synchronizowane indywidualnie. Rozwiązanie to może zostać znacznie uproszczone przy zastosowaniu modułowych częstotliwości kursowania będących dzielnikami lub wielokrotnościami liczby 60. Przy iteracji końcówek minutowych godzin odjazdów, reguły synchronizacyjne zostają automatycznie rozciągnięte na daną porę dnia. Synchronizacja godzin odjazdów pomiędzy różnymi liniami na wspólnych ciągach dotyczy połączeń, które są względem siebie substytucyjne, natomiast koordynacja pomiędzy różnymi liniami na węzłach przesiadkowych obejmuje zakresy linii komplementarne.

Reasumując, rozkład jazdy pełniący funkcję informacyjną dla użytkowników transportu publicznego będzie niezwykle ważnym elementem oferty przewozowej. Proces projektowania rozkładu jazdy jest bardzo rozbudowany i wieloaspektowy, więc wymaga on starannego przygotowania z wzięciem pod uwagę wielu uwarunkowań.

## **9.5. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów**

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

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,
- społecznych: zmiana sposobu realizowania usług przewozowych (nowe trasy komunikacyjne, wzrost poziomu jakościowego usług, wprowadzenie nowych rodzajów biletów jako reakcja na społeczne oczekiwania, wprowadzenie nowoczesnych form realizowania płatności itp.); w tych przypadkach podejmuje się decyzję o zastąpieniu istniejącego systemu taryfowo – biletowego systemem innym, bardziej funkcjonalnym.

Przy projektowaniu systemu taryfowo – biletowego należy uwzględniać jego aspekt przedmiotowy (nośniki) oraz aspekt podmiotowy (pasażerskie grupy docelowe i ich segmentacja, determinująca uprawnienia do posiadania danego rodzaju biletu). Należy dążyć do wprowadzenia atrakcyjnego

i prostego systemu taryfowo – biletowego. Asortyment oferowanych biletów powinien składać się co najmniej z:

- biletów jednorazowych,
- biletów okresowych (np. 10 dniowe, miesięczne etc.).

Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:

- rodzaj uprawnień oraz poziom ulgi:
  - wynikające z ustaw<sup>45</sup>,
  - opcjonalnie wynikające z uchwały Rady Powiatu Opolskiego lub lidera porozumienia między powiatami, o ile zostaną ustanowione.

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

Jednym z głównych zadań 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 inny powiat, z którym Powiat Opolski będzie posiadał stosowne porozumienie na organizację linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej.

Bilety przejazdowe będą sprzedawane przez osoby prowadzące pojazdy publicznego transportu zbiorowego. Przewiduje się także opcjonalną możliwość dystrybucji biletów przez stałe punkty sprzedaży, stacjonarne automaty biletowe w zintegrowanych węzłach przesiadkowych, telefony komórkowe oraz Internet.

---

<sup>45</sup> Przepisy państwowe, ustalające uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, to:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (teksty jednolite Dz. U. z 2012 r., poz. 1138),
- Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz. U. z 2010 r. Nr 101, poz. 648 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 400),
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2005 r. Nr 164, poz. 1365 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1824 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka (Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280 z późn. zm.).

## 10. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

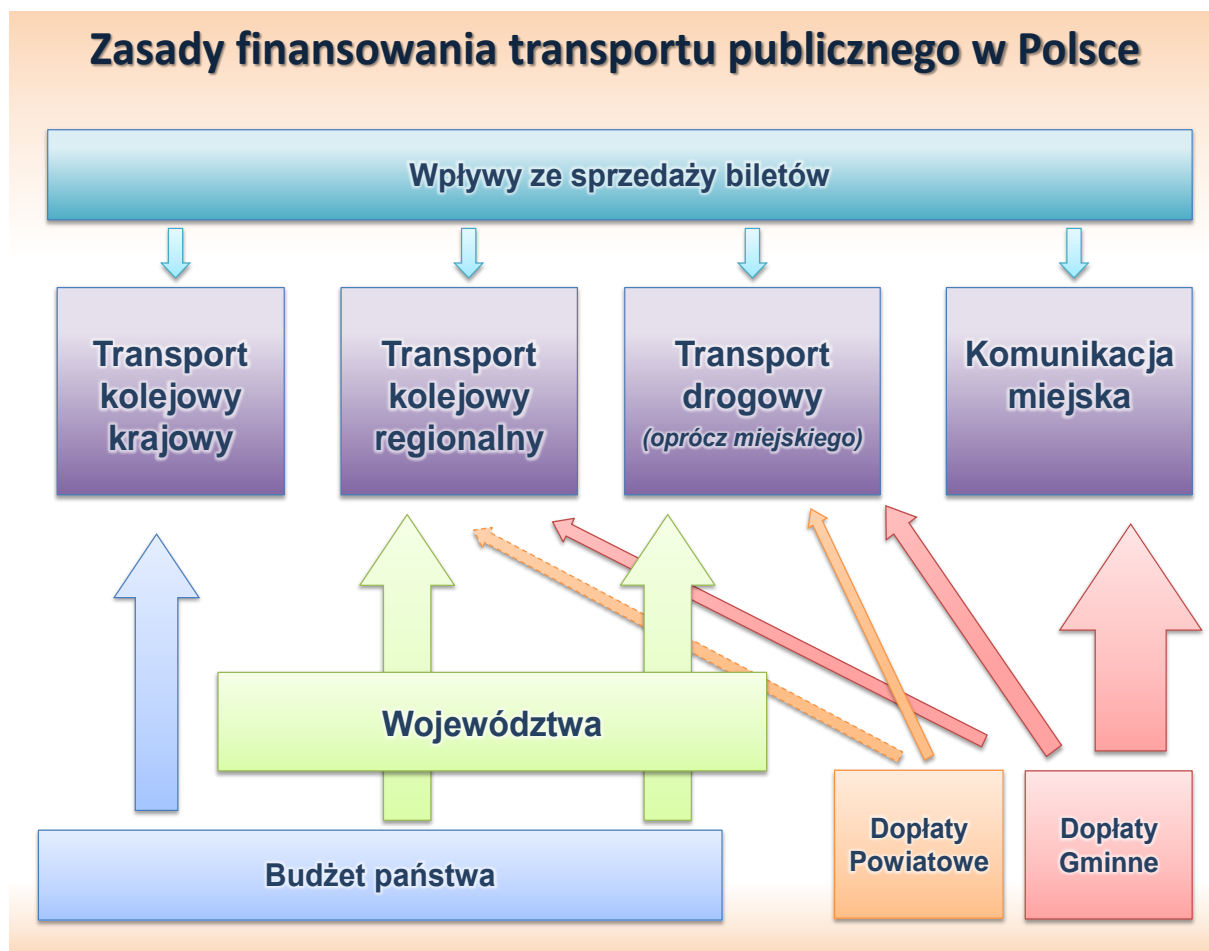
### 10.1. Formy i źródła finansowania usług przewozowych

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

Do instrumentów i źródeł finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej zaliczane są:

- przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych (pobierane przez operatora lub organizatora),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (środki z budżetu państwa),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione (środki własne organizatora),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (środki własne organizatora),
- udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- środki pochodzące z Funduszu Kolejowego (finansowanie lub współfinansowanie zadań samorządów województw w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych – w latach 2009 – 2015)<sup>46</sup>,
- oraz inne, jak np. środki zewnętrzne (fundusze europejskie).

<sup>46</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. 2006 r. Nr 12, poz. 61 z późn. zm.), art. 3. ust. 4.



Rys. 10.1.1. Podstawowe źródła finansowania publicznego transportu zbiorowego w Polsce.

Źródło: opracowanie własne.

Z organizacją przewozów związane są zależności pomiędzy organizatorem a operatorem w zakresie dofinansowania działalności operatora. Operatorowi przysługuje rekompensata z tytułu „utraconych przychodów w związku z stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym<sup>47</sup>” lub „utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione<sup>48</sup>” lub „poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego<sup>49</sup>”.

Operatorom przysługuje tzw. „rozsądny zysk”, z wyjątkiem podmiotów:

- wybranych w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi lub

<sup>47</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 50 ust. 1 pkt 2 lit a).

<sup>48</sup> Ibidem, art. 50 ust. 1 pkt 2 lit b).

<sup>49</sup> Ibidem, art. 50 ust. 1 pkt 2 lit c).

- z którymi bezpośrednio zawarto umowę o świadczenie usług przewozowych i przyjęła ona formę koncesji na usługi lub
- będącymi samorządowymi zakładami budżetowymi.

„Rozsądny zysk” jest określany jako „stopa zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne<sup>50</sup>”.

Obecnie trwają prace w Ministerstwie Finansów nad rozporządzeniem, które będzie określało wysokość rozsądnego zysku przysługującego operatorowi. W takim przypadku trudno określić zasady jego obliczania. Najbardziej aktualny projekt rozporządzenia (z dnia 18 stycznia 2013 r.)<sup>51</sup> określa rozsądny zysk jako iloczyn wartości bieżącej kapitału zaangażowanego operatora i stopy zwrotu, który będzie określany na dany rok trwania umowy. O doborze składników (zostało zaproponowanych przez prawodawcę 5 składników) dla ustalenia wartości bieżącej kapitału zaangażowanego mają decydować wspólnie organizator i operator. Podobnie, wysokość stopy zwrotu jest ustalana w trakcie uzgodnień pomiędzy organizatorem i operatorem. Tak sformułowane zapisy będą dawać dużą swobodę organizatorowi w określeniu rozsądnego zysku. Należy zaznaczyć, że wcześniej przedstawiane projekty rozporządzenia dokładniej precyzowały stopę zwrotu (na poziomie maksymalnym 6% w skali roku). Wspomniany projekt rozporządzenia nie wspomina nic o zasadach przekazywania rozsądnego zysku. Na koniec rozważań o „rozsądnym zysku” należy zwrócić uwagę na fakt, że pomocne w jego skalkulowaniu mogą być wytyczne Ministerstwa Rozwoju Regionalnego<sup>52</sup>, które rekomendują 6% w ujęciu realnym jako stopę zwrotu z kapitału własnego dla przedsięwzięć transportowych.

Zasady dotyczące przewidywanego finansowania powiatowych przewozów pasażerskich zdefiniowano w kolejnej tabeli.

<sup>50</sup> Załącznik do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, ust. 6.

<sup>51</sup> Projekt z dnia 18 stycznia 2013 r. Rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie sposobu określenia wysokości rozsądnego zysku przysługującego operatorowi publicznego transportu zbiorowego. Źródło: Rządowe Centrum Legislacji, [dostęp: 24 września 2013], <http://legislacja.rcl.gov.pl/lista/502/projekt/33668/katalog/33675>.

<sup>52</sup> Wytyczne w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym – Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, maj 2011, [dostęp: 19 grudnia 2013], [https://www.mrr.gov.pl/fundusze/wytyczne\\_mrr/obowiazujace/horyzontalne/Strony/lista.aspx](https://www.mrr.gov.pl/fundusze/wytyczne_mrr/obowiazujace/horyzontalne/Strony/lista.aspx).

Tab. 10.1.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.

Zakres rozwiązań	Umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta:	Wskazania odnośnie formy rekompensaty	Źródła finansowania kosztów operatora w związku ze świadczeniem usług w ptz na terenie powiatu opolskiego**	Wskazania odnośnie przychodów ze sprzedaży biletów	Udostępnianie operatorowi środków transportu
<b>linia komunikacyjna wewnątrz powiatu organizowane przez Powiat Opolski</b>					
Koncesja	z operatorem w trybie bezpośrednim na okres do 10 lat	operatorowi będzie przysługiwać tylko rekompensata z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym 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	-	stanowią dochód operatora	nie jest przewidywane
<b>linia komunikacyjna objęta porozumieniami między powiatami</b>					
Bezpośrednie zawarcie umowy	z operatorem wybranym w trybie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 22 ust. 1 pkt 2), na okres do 10 lat – dla zadania o średniej wartości przedmiotu umowy mniejszej niż 1 000 000 € lub o wymiarze mniejszym niż 300 000 km *	rekompensata obliczana zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007	dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora	nie jest przewidywane
Bezpośrednie zawarcie umowy	z podmiotem wewnętrznym w trybie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 22 ust. 1 pkt 2), na okres do 10 lat	rekompensata obliczana zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007	dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora lub organizatora	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych (np. z UE)
Przetarg nieograniczony	z operatorem wybranym w trybie ustawy – Prawo Zamówień Publicznych (przetarg nieograniczony), na okres do 10 lat	rekompensata obliczana jako iloczyn liczby wozokilometrów wykonanych w przyjętym okresie rozliczeniowym i stawki za 1 wozokilometr zaoferowanej podczas przetargu wyłaniającego operatora	dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora lub organizatora	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych (np. z UE)

Źródło: opracowanie własne

\*- 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 rocznie<sup>53</sup>

\*\* - o ile koszty funkcjonowania linii komunikacyjnej przekroczą wartość przychodów uzyskanych z tytułu sprzedaży biletów

<sup>53</sup> Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 22 ust. 2

## 10.2. Rentowność linii komunikacyjnych

Rentowność linii komunikacyjnej jest parametrem odzwierciedlającym efektywność ekonomiczną realizowanego przewozu osób na konkretnym połączeniu.

Wskaźnik ten jest obliczany zgodnie z poniższym wzorem:

$$R_a = \frac{I_a - CE_a}{I_a} [\%]$$

gdzie:  $I_a$  – przychód ze sprzedaży biletów na linii komunikacyjnej  $a$  [zł/wozokilometr],

$CE_a$  – koszt wozokilometra zrealizowanego na linii komunikacyjnej  $a$ .

W praktyce we wszelkich analizach ekonomicznych funkcjonujących systemów transportu publicznego wykorzystywany jest parametr odpłatności, obliczany zgodnie z poniższym wzorem:

$$P_a = \frac{I_a}{CE_a} [\%]$$

Wskaźnik ten obrazuje stopień pokrycia kosztów prowadzenia przewozów przez wielkość przychodów ze sprzedaży biletów przejazdowych.

Powiat opolski nie dysponuje danymi dotyczącymi rentowności linii komunikacyjnych uruchamianych przez przewoźników na swoim obszarze.

W Polsce rentowność przewozów w transporcie drogowym jest niska ze względu na rosnące koszty eksploatacyjne oraz stale zmniejszającą się liczbę pasażerów pomimo wzrostu mobilności społeczeństwa.

Tab. 10.2.1. Rentowność przewozu osób w przedsiębiorstwach komunikacji samochodowej (PKS) w latach 2005-2010.

Rok	Rentowność	Uwagi
2005	- 4,73%	w tym rentowność dodatnią posiadało 12,68% przedsiębiorstw
2006	- 4,79%	w tym rentowność dodatnią posiadało 10,55% przedsiębiorstw
2007	- 2,95%	w tym rentowność dodatnią posiadało 24,79% przedsiębiorstw
2009	- 5,82%	w tym rentowność dodatnią posiadało 17,35% przedsiębiorstw
2010	-11,54%	dane za III kwartał roku w tym rentowność dodatnią posiadało 4,35% przedsiębiorstw

Źródło: Informacja o stanie publicznego transportu zbiorowego, Szczerbaciuk Z., PIGTSIS, 12.2010.

Przewiduje się, iż rentowność linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich przyjmować będzie wartości ujemne, zaś dodatnie (maksymalnie do 3%) tylko na liniach o bardzo wysokich wielkościach potoków pasażerskich. Wpływ na poziom niniejszego wskaźnika będą miały koszty eksploatacyjne (wyższe przy zapewnianiu usług przewozowych o wysokim standardzie jakościowym) oraz przychody ze sprzedaży biletów (ich poziom zależy m.in. od elastyczności cenowej popytu).

## 11. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy określa informacje rozkładowe jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych. W przypadku przystanków są to odjazdy środków transportowych bądź określona w minutach częstotliwość kursowania. Dodatkowo przy każdym z kursów należy podać terminy kursowania (nie dotyczy kursów drogowego transportu zbiorowego wykonywanego codziennie).

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa kluczową rolę. Powinna być 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 i w efekcie powodować zwiększanie komfortu podróży. Dotyczy to:

- miejsc oczekiwania na pojazd (węzłów przesiadkowych, dworców, przystanków),
- pojazdów oraz
- miejsc niezwiązanych bezpośrednio z transportem – mieszkań, miejsc pracy czy odpoczynku.

Tradycyjne sposoby organizowania systemu informacji są zastępowane przez rozwiązania wygodniejsze, skuteczniejsze, a przede wszystkim mające większy zasięg oddziaływania. Wykorzystują one nowe technologie informatyczne i elektroniczne, dzięki czemu informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej.

Przytoczone wcześniej Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 reguluje kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. Zarówno operatorzy/ przewoźnicy w transporcie publicznym zobowiązani są do:

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

### 11.1. Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach

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

Przyjmuje się rozwiązanie, w którym organizator publicznego transportu zbiorowego poprzez zarządcę drogi jest zobowiązany do umieszczania rozkładów jazdy na urządzeniach przystankowych, a 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 obiektów celem umieszczenia go na tablicach informacyjnych.

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

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 z nazwą, numerem przystanku oraz nazwami handlowymi linii komunikacyjnych o wielkości, które umożliwią odczytanie ich 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 stanowisko, uwzględniające informacje na temat numerów linii, tras przejazdów i godzin odjazdów w poszczególne dni tygodnia,
- schemat sieci publicznego transportu zbiorowego,
- aktualne informacje na temat tymczasowych zmian w przejazdach.

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

Wprowadza się obowiązek stosowania następujących rodzajów informacji o zintegrowanych węzłach przesiadkowych:

- 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,
- w pojazdach publicznego transportu zbiorowego: na schematach umieszczanych wewnątrz autobusu (identycznie jak na schematach publikowanych na przystankach),
- dodatkowo, na przystankach i dworcach, 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 (z późniejszymi zmianami) 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 o publicznym transporcie zbiorowym (z późniejszymi zmianami) narzuca obowiązek umieszczenia cennika na dworcach oraz jako wyciąg w pojazdach komunikacji zbiorowej. Należy tam również umieścić informacje o cenach biletów ulgowych z uwzględnieniem ulg ustawowych i komunalnych.

## **11.2. Informacja pasażerska w pojazdach**

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

- oznaczenie linii komunikacyjnej i kierunku jazdy na wyświetlaczach zewnętrznych z przodu i z prawej strony pojazdu,
- oznaczenie linii komunikacyjnej na wyświetlaczu zewnętrznym z tyłu pojazdu,
- informacje na temat taryfy biletowej, regulaminu przewozów i zasad porządkowych,
- schemat tras wszystkich linii zarządzanych przez organizatora,
- oznaczenia organizatora i operatora.

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

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym powinna także docierać do pasażera potencjalnego, czyli osoby przebywającej aktualnie z dala od sieci komunikacyjnej, zamierzającej jednakże z niej skorzystać za pośrednictwem Internetu. Dlatego też podstawą informacji o ofercie transportu zbiorowego powinna być strona internetowa, która przede wszystkim będzie umożliwiać wyszukanie połączeń, zaplanowanie podróży wraz z prezentacją wybranych tras na mapie, uzyskanie wiedzy o kosztach podróży oraz wnoszeniu koniecznych opłat. Zaleca się również stworzenie ogólnodostępnej możliwości sprawdzania rzeczywistej lokalizacji pojazdów.

## 12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

### 12.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego

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 w ramach publicznego transportu zbiorowego 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 planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego),
- uczestnictwo w pracach związanych z przygotowaniem polityki transportowej powiatu (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 i wspieranie integracji transportu publicznego w powiecie opolskim z komunikacją miejską w Opolu oraz kolejową, 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 niepełnosprawnych oraz inicjowanie procesów dostosowywania infrastruktury przystankowej do potrzeb niepełnosprawnych.
- 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.).

Modernizacja i przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą to proces wieloletni i kosztogenny, wymagający zaangażowania wielu służb w jednostkach zarządzających drogami. Skutki podjętych decyzji w procesie przygotowania i realizacji inwestycji będą oddziaływać korzystnie lub niekorzystnie na funkcjonowanie transportu przez wiele następnych lat.

Biorąc to pod uwagę, ważnym elementem całego procesu jest udział w jego realizacji organizatora publicznego transportu zbiorowego. Jego zadaniem będzie weryfikacja przedsięwzięć na etapie projektowania, a także na etapie realizacji, aby inwestycje w układzie komunikacyjnym powiatu opolskiego były zgodne z przyjętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zapewniając mu odpowiednio wysoki udział w realizacji podróży w powiecie.

## 12.2. Kształtowanie węzłów przesiadkowych kolej/ autobus miejski / autobus regionalny

Jednym z kluczowych czynników mających wpływ na usprawnienie procesu przesiadania się jest tworzenie węzłów przesiadkowych, które dla jak najlepszego funkcjonowania powinny być możliwie zwarte, w celu maksymalnego przybliżenia przystanków różnych linii albo różnych środków lokomocji. Tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych łączących regionalny transport kolejowy, lokalny i regionalny transport autobusowy oraz komunikację miejską stanowi szansę na rozwój poszczególnych gałęzi transportu publicznego. Ideą systemu jest zapewnienie użytkownikom publicznego transportu zbiorowego jak najkrótszego i bezpośredniego przejścia pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu (w miarę możliwości w systemie „door-to-door”). Biorąc pod uwagę komfort osób niepełnosprawnych, pożądanym jest również możliwie maksymalne zniwelowanie przeszkód ograniczających funkcjonowanie osób z ograniczoną sprawnością ruchową. Tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych jest przykładem implementacji zasady komplementarności usług w publicznym transporcie zbiorowym. Reguła ta zakłada brak konkurencji pomiędzy komunikacją autobusową a kolejową, na rzecz wzajemnego uzupełniania się obu tych gałęzi.

W powiecie opolskim sugeruje się w przyszłości funkcjonowanie dwóch rodzajów zintegrowanych węzłów przesiadkowych:

- węzły przesiadkowe międzygałęziowe – ich zadaniem jest integracja transportu kolejowego z drogowym, a więc rozprowadzanie ruchu pasażerskiego pomiędzy koleją a transportem autobusowym regionalnym oraz komunikacją gminną,
- węzły przesiadkowe wewnątrzgałęziowe – integrują transport drogowy w miejscowościach pozbawionych dostępu do transportu kolejowego; ich celem będzie ułatwienie przesiadania się pomiędzy autobusami zarówno dalekobieżnymi, jak i obsługującymi relacje międzypowiatowe, powiatowe i gminne.

Krajowy Plan Transportowy zakłada stworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego wyłącznie na terenie Opola, nie wspominając przy tym o innych miejscowościach powiatu opolskiego. Stąd też mając na uwadze stworzenie zintegrowanego systemu transportu w aglomeracji opolskiej proponuje się zorganizowanie dodatkowych węzłów na terenie kilku gmin powiatu.

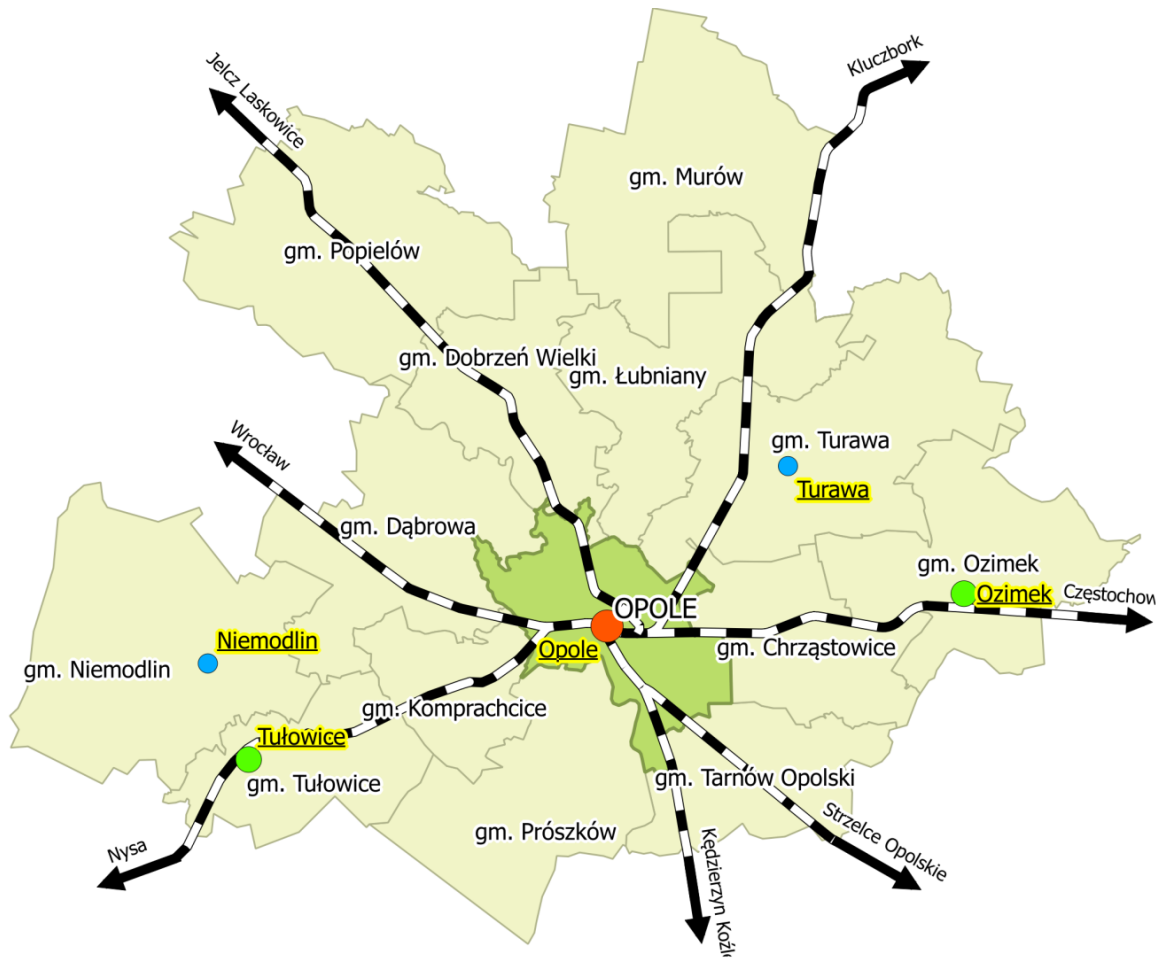
Węzły przesiadkowe międzygałęziowe zlokalizowane powinny powstać w:

- Ozimku,
- Tułowicach.

Z kolei węzły wewnątrzgałęziowe (oparte wyłącznie na transporcie drogowym) powinny zostać stworzone w:

- Niemodlinie,
- Turawie.

W dalszej części punktu zamieszczono mapę z lokalizacją proponowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych i fotografie prezentujące przykłady dobrych praktyk w zakresie tworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych.



### Legenda

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <p>węzły przesiadkowe</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: orange;">●</span> węzły ujęte w Krajowym Planie Transportowym</li> <li><span style="color: green;">●</span> węzły przesiadkowe (pociąg-autobus)</li> <li><span style="color: blue;">●</span> węzły przesiadkowe (autobus - autobus)</li> </ul> | <p>jednostki administracyjne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="background-color: #e6f2e6; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> obszary gmin powiatu opolskiego</li> <li><span style="background-color: #c8e6c9; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> obszar miasta Opole</li> </ul> | <p>linie kolejowe</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border-bottom: 2px dashed black; width: 20px; display: inline-block;"></span> czynne w ruchu pasażerskim</li> </ul> |
|---|---|---|

Rys. 12.2.1. Lokalizacja proponowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych.



Rys. 12.2.2. Perony autobusowe przed dworcem kolejowym w miejscowości Landeck (Austria). Zaprojektowanie peronów w taki sposób ułatwia ich opuszczenie przez autobus.

Planowane węzły przy stacjach kolejowych w Tułowicach i Ozimku będą miały za zadanie integrację transportu kolejowego regionalnego z lokalnym i regionalnym transportem drogowym, w tym również umożliwienie mieszkańcom tych oraz pobliskich miejscowości sprawne dotarcie do stolicy aglomeracji opolskiej.

Przy wszystkich planowanych zintegrowanych węzłach przesiadkowych powinny powstać parkingi dla użytkowników własnych środków transportu, typu:

- **„Park and Ride”** – (P+R „parkuj i jedź”) parkingi dla korzystających z samochodów osobowych, w celu dalszej kontynuacji podróży środkami publicznego transportu zbiorowego. Sugeruje się, by parkingi w systemie B+R zlokalizowane były w odległości do 150 m od węzła przesiadkowego,
- **„Kiss and Ride”** – (K+R „pocałuj i jedź”) miejsca postojowe umożliwiające postój nie dłuższy niż 5 min, dla kierowców samochodów odwożących pasażerów na pociąg bądź autobus,
- **„Bike and Ride”** – (B+R) system stojaków umożliwiający pozostawienie roweru w niedalekiej odległości od dworca lub przystanku (w obrębie węzła przesiadkowego), w celu kontynuacji dalszej podróży środkami transportu zbiorowego. Sugeruje się, by stojaki w systemie B+R zlokalizowane były nie dalej niż 50 m od węzła. Niezbędnym jest, by zaprojektowane były w sposób uniemożliwiający kradzież. Dodatkowym zaś atutem jest zadaszenie stojaków.

Zdjęcia zamieszczone poniżej przedstawiają przykłady zastosowania systemu „bike and ride” w Europie.



Rys. 12.2.3. 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.

Wielkość węzłów przesiadkowych dostosowana powinna być do rzeczywistych potrzeb, z uwzględnieniem ich potencjału ruchowego. Oprócz tworzenia nowoczesnych przystanków komunikacyjnych zasadne jest także podejmowanie działań mających na celu podnoszenie standardu przystanków komunikacyjnych.

W części graficznej Planu przedstawiono proponowane lokalizacje zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

### 12.3. Integracja taryfowa transportu publicznego

Integracja różnych systemów transportu publicznego (powiatowego, miejskiego, gminnego, wojewódzkiego i międzywojewódzkiego), to łączenie ich w jeden zintegrowany system funkcjonalny (obejmujący wszystkie środki lokomocji) podnoszący atrakcyjność transportu publicznego oraz jego konkurencyjność w stosunku do transportu indywidualnego. Integrację systemów transportowych prowadzić należy na trzech poziomach:

- a) taryfowym poprzez wprowadzanie jednolitych systemów taryfowych,
- b) rozkładów jazdy poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych,
- c) infrastrukturalnym poprzez koncentrację przystanków i peronów w ramach planowanego węzła przesiadkowego.

Wprowadzanie jednolitych systemów transportu publicznego ma długą tradycję w krajach niemieckojęzycznych, Beneluksie, Skandynawii oraz innych krajach Europy Środkowej. W ostatnich latach wprowadzono zintegrowane systemy taryfowe na obszarze całej Republiki Czeskiej.

Należy dążyć do wprowadzenia biletów zintegrowanych umożliwiających podróż na jednym bilecie na obszarze powiatu opolskiego oraz miasta Opola .

Wskazane jest wypracowanie zasad współdziałania różnych organizatorów w celu umożliwienia honorowania w przewozach pociągami regionalnymi na terenie powiatu opolskiego i miasta

opolskiego biletów zintegrowanych. Sprowadza się to do zaprojektowania zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego wraz ze wskazaniem metod rozliczeń pomiędzy organizatorami.

#### **12.4. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych**

Kompleksowe podejście do problemu osób niepełnosprawnych polegające na likwidacji barier taborowych oraz infrastrukturalnych umożliwi im samodzielne funkcjonowanie w społeczeństwie. Usunięcie barier poruszania się oraz przeciwdziałanie wykluczeniu osób niepełnosprawnych jest jednym z najważniejszych działań w procesie modernizacji przestrzeni publicznej oraz systemów transportowych do którego zobowiązane są władze samorządowe wszystkich szczebli. Zagadnienia te opisano szczegółowo w rozdziale nr 8.5. i jego podrozdziałach 8.5.1. i 8.5.2.

Zasady te należy przyjąć jako niezbędne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej oraz w ramach dodatkowych inwestycji modernizacji kluczowych przystanków komunikacyjnych.

## Akty prawne przytoczone w opracowaniu

1. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1173)
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 260)
3. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.)
4. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. Nr 45, poz. 236)
5. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zm.)
6. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012, poz. 1265 z późn. zm.)
7. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.)
8. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym  
(Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)
9. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1138)
10. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.)
11. Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101 z późn. zm.)
12. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny  
(tekst jednolity: Dz. U. z 1964 r. Nr 16, poz. 93 z późn. zm.)
13. Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447 z późn. zm.)
14. Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r.)
15. Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.)
16. Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym  
(Dz. U. z 2005 r. Nr 164, poz. 1365 z późn. zm.)
17. Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych  
(Dz. U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1824 z późn. zm.)
18. Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka

- (Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280 z późn. zm.)
19. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego  
(Dz. U. z 2011 Nr 117, poz. 684)
  20. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy  
(Dz. U. z 25.04.2012 r., poz. 451)
  21. 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. L-55/1 z 28.02.2011)
  22. Obwieszczenia Ministra Środowiska w sprawie wysokości stawek opłat za korzystanie ze środowiska, tabele J, określające jednostkowe stawki opłat za gazy lub pyły wprowadzane do powietrza z procesów spalania paliw w silnikach spalinowych:
    - na rok 2011: z dnia 4.10.2010 r. (MP z 2011 r. nr 74 poz. 945),
    - na rok 2012: z dnia 26.09.2011 r. (MP z 2011 r. nr 94 poz. 958),
    - na rok 2013: z dnia 10.09.2012 r. (MP z 2012 r. poz. 766).
  23. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku  
(Dz. U. z 8 października 2012 r, poz. 1109)
  24. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 roku sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym  
(Dz. U. z dnia 23.10.2012, poz. 1151)
  25. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej  
(tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326)

## **Dokumenty źródłowe**

1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju
2. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)
3. Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.
4. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego
5. Rynek pracy w Województwie Opolskim w 2012 r., Urząd Statystyczny w Opolu, Opole 2013
6. Transport – wyniki działalności w 2012 r., GUS, Warszawa 2013
7. Sprawozdania roczne z wykonania budżetów Powiatu Opolskiego za lata 2009, 2010, 2011, 2012.

8. Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013
9. Rozkłady jazdy przewoźników i operatorów w powiecie opolskim
10. Komunikacja miejska w liczbach – 2013, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej
11. Generalny Pomiar Ruchu, GDDKiA, 2010
12. Raport o stanie środowiska w województwie opolskim w 2012 r., Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Opolu, Opole, 2013
13. Ocena jakości powietrza w województwie opolskim za rok 2012, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Opolu, Opole, 2013
14. Stan środowiska w województwie opolskim w roku 2012, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Opolu, Opole, 2013
15. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011

## Spis tabel

Tab. 2.1. Elementy planu zostały przedstawione według poniższej kolejności: .....	8
Tab. 3.2.1. Wskaźniki demograficzne powiatu opolskiego na tle województwa opolskiego. ....	11
Tab. 3.2.2. Zmiany demograficzne powiatu opolskiego .....	11
Tab. 3.2.3. Prognozowana liczba mieszkańców powiatu opolskiego .....	12
Tab. 3.3.1. Struktura zatrudnienia w powiecie opolskim w 2012 roku. ....	12
Tab. 3.3.2. Podstawowe dane budżetowe powiatu opolskiego dotyczące transportu miejskiego. ....	13
Tab. 3.3.3. Wartość całkowita oraz dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej projektów realizowanych w ramach NSRO 2007-2013 na terenie powiatu opolskiego do końca 2011 r. ....	13
Tab. 3.4.1. Edukacja w powiecie opolskim w roku szkolnym 2011/2012. ....	14
Tab. 4.1.1. Aktualny przebieg linii komunikacji podmiejskiej obsługiwanych przez MZK Sp. z o. o. w Opolu (stan na 02.01.2014). ....	17
Tab. 4.2.1. Linie kolejowe na terenie powiatu opolskiego (stan na dzień 02.01.2014). ....	18
Tab. 4.2.2. Relacje i liczba pociągów REGIO kursujących po liniach kolejowych w powiecie opolskim w dni robocze (stan na 02.01.2014). ....	19
Tab. 4.3.1. Lista połączeń regionalnych z Opola wykonywane przez Opolskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej (stan na 02.01.2014). ....	20
Tab. 4.3.2. Lista połączeń regionalnych do Opola wykonywane przez Opolskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej (stan na 02.01.2014). ....	21
Tab. 4.3.3. Lista połączeń regionalnych obsługiwanych przez Opolskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej (stan na 02.01.2014). ....	22
Tab. 4.3.4. Lista połączeń regionalnych na terenie powiatu opolskiego obsługiwanych przez różnych przewoźników spoza powiatu opolskiego (stan na 02.01.2014). ....	23
Tab. 4.3.5. Lista połączeń regionalnych na terenie powiatu opolskiego obsługiwanych przez różnych przewoźników spoza powiatu opolskiego (stan na 02.01.2014). ....	23
Tab. 4.3.6. Lista połączeń wykonywanych do Opola przez Komercyjne Linie Autobusowe LUZ (stan na 02.01.2014). ....	24
Tab. 4.3.7. Lista połączeń wykonywanych z Opola przez Komercyjne Linie Autobusowe LUZ (stan na 02.01.2014). ....	24

Tab. 4.3.1.1. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Opolskiego.....	25
Tab. 5.4.1. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie opolskim w latach 2010 – 2012.....	33
Tab. 5.6.2.1. Wyniki klasyfikacji strefy opolskiej dla wybranych substancji.....	36
Tab. 5.6.2.2. Wyniki pomiarów stężeń dwutlenku azotu w powiecie opolskim w 2012 roku. ....	37
Tab. 5.6.2.3. Wyniki pomiarów stężeń dwutlenku siarki w powiecie opolskim w 2012 roku.....	38
Tab. 5.6.2.4. Wyniki pomiarów stężeń benzenu w powiecie opolskim w 2012 roku.....	38
Tab. 5.6.2.5. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO.....	39
Tab. 5.6.3.1. Dopuszczalny poziom hałasu.....	40
Tab. 8.1.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	50
Tab. 8.4.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym. ....	51
Tab. 10.1.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.....	73
Tab. 10.2.1. Rentowność przewozu osób w przedsiębiorstwach komunikacji samochodowej (PKS) w latach 2005-2010.....	74

## Spis rysunków

Rys. 1.2.1. Położenie powiatu opolskiego na tle Polski. ....	5
Rys. 4.2.1. Schemat linii kolejowych przebiegających przez obszar powiatu opolskiego.....	19
Rys. 5.3.1. Mapa dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych w granicach powiatu opolskiego.. ..	32
Rys. 5.5.1. Generalny Pomiar Ruchu dla dróg krajowych i wojewódzkich powiatu opolskiego.....	34
Rys. 5.6.2.1. Wynikowe klasy stref dla poszczególnych zanieczyszczeń w każdej strefie, uzyskane w ocenie rocznej dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony zdrowia.. ..	37
Rys. 6.1.1. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu opolskiego.....	42
Rys. 6.2.1. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze powiatu opolskiego.....	43
Rys. 8.5.2.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej. ....	54
Rys. 8.5.2.2. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu....	55
Rys. 10.1.1. Podstawowe źródła finansowania publicznego transportu zbiorowego w Polsce. ....	71
Rys. 12.2.1. Lokalizacja proponowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych.....	80
Rys. 12.2.2. Perony autobusowe przed dworcem kolejowym w miejscowości Landeck (Austria). ....	81
Rys. 12.2.3. Przykłady stojaków rowerowych w zintegrowanych węzłach przesiadkowych.....	82

## Część graficzna Planu

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

