



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

Wrocław, dnia 9 czerwca 2016 r.

Poz. 2809

UCHWAŁA NR XX/166/2016 RADY POWIATU LUBAŃSKIEGO

z dnia 19 maja 2016 r.

w sprawie uchwalenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubańskiego

Na podstawie art. 12 pkt 11 i art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1445 ze zm.) oraz art. 9 ust. 2 i ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 1440 ze zm.) Rada Powiatu Lubańskiego uchwala co następuje:

§ 1. Uchwala się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubańskiego”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Lubańskiego.

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

Przewodnicząca Rady Powiatu Lubańskiego:
T. Dudkiewicz - Kozan

Załącznik do Uchwały
Nr XX/166/2016
Rady Powiatu Lubańskiego
z dnia 19 maja 2016 roku

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU LUBAŃSKIEGO

Dokument opracowany przez zespół
ekspertów Blue Ocean Business Consulting
ul. Kopernika 30
lok. 536
00-950 Warszawa



SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	3
1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY.....	3
1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE.....	6
2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU JEDNOSTKI TERYTORIALNEJ	7
2.1. INFORMACJE OGÓLNE O POWIECIE.....	7
2.2. CHARAKTERYSTYKA DEMOGRAFICZNA, SPOŁECZNA I GOSPODARCZA POWIATU LUBAŃSKIEGO	9
2.3. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU LUBAŃSKIEGO	20
3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE LUBAŃSKIM	23
3.1. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE	23
3.2. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE LUBAŃSKIM	27
3.3. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ	29
3.4. INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA	34
4. WĘZŁY PRZESIADKOWE	34
5. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW	37
5.1. ORGANIZATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO W POWIECIE LUBAŃSKIM	37
5.2. FUNKCJE ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	39
5.3. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	40
6. SIEĆ POŁĄCZEŃ O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	44
7. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	49
7.1. STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH	49
7.2. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE LUBAŃSKIM	52
7.3. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	57
7.4. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ ORAZ WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH.....	58
7.5. UDOSTĘPNIANIE OPERATOROM LUB OPERATOROM I PRZEWOŹNIKOM INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ	59
8. FINANSOWANIE POWIATOWEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO	61
8.1. FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	61
8.2. FINANSOWANIE POWIATOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO	62
9. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	64

1. WSTĘP

1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (zwana dalej Ustawą) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art.8):

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

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy).

Ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma:

1. Gmina:

- A. licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
- B. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- C. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców -w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;

2. Powiat:

- A. liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- B. 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;

3. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

4. Województwo:

- A. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,

- B. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
5. Minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Gminy, związki międzygminne i powiaty o mniejszej liczbie mieszkańców, niż podano powyżej, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych aktów.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów:

1. W pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu.
2. Marszałek województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy ministra.
3. Opracowując plan transportowy dla powiatu (lub związku powiatów) uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez marszałka.
4. Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego, opracowując plan transportowy dla swojego obszaru, będą zobowiązani do uwzględnienia planu transportowego opracowanego i ogłoszonego przez starostę lub marszałka województwa.

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. W praktyce powoduje jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Istnieje również możliwość koordynacji działań organizatorów różnych szczebli, tj. równoległego działania w trakcie projektowania planów, które są wykładane do wglądu we właściwych urzędach w wersji wstępnej przez organizatorów (art. 10 ust. 1 Ustawy), zwłaszcza, że projekty planów muszą być uzgadniane z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego tego samego szczebla (art. 13 ust. 1-3).

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągniany poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- A. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
- B. **Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego** – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów
- C. **Integracja systemu transportowego** - w układzie gałęziowym i terytorialnym
- D. **Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru** - instrument rozwoju gospodarczego
- E. **Poprawa bezpieczeństwa** - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
- F. **Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.**

1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE**Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie**

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	<p>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych;4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;5. Zasady organizacji rynku przewozów;6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej;7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera;8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator transportu publicznego	<p>Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.</p> <p>Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.</p> <p>Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Lubańskim w zakresie przewozów powiatowych jest Starosta Lubański.</p>
3	Operator	<p>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.</p>
4	Przewoźnik	<p>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.</p>

2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU JEDNOSTKI TERYTORIALNEJ

2.1. INFORMACJE OGÓLNE O POWIECIE

Powiat Lubański znajduje się w zachodniej części województwa dolnośląskiego. Został utworzony w 1999 roku w ramach reformy administracyjnej. Jego siedzibą jest miasto Lubań. Powiat lubański graniczy z powiatem Zgorzeleckim, Bolesławieckim, Lwóweckim oraz od południa z Czechami.

Powierzchnia powiatu obejmuje 428,3 km² a liczba ludności na koniec 2014 roku wynosiła 55 900 mieszkańców.

W skład powiatu wchodzi:

- **gminy miejskie:** Lubań, Świeradów Zdrój
- **gminy miejsko-wiejskie:** Leśna, Olszyna
- **gminy wiejskie:** Lubań, Siekierczyn, Platerówka

Mapa 1. Powiat Lubański



źródło: Google.pl

Lubań to gmina miejska położona w środkowej części powiatu lubańskiego. Sąsiaduje z gminami: wiejskimi Lubań, Siekierczyn oraz Platerówka. Zajmuje 16,12 km² w tym użytki rolne stanowią 48% a użytki leśne 3% powierzchni gminy. Liczy 21 785 mieszkańców.

Świeradów Zdrój to gmina miejska położona w południowej części powiatu lubańskiego. Sąsiaduje z gminami: Leśna, Mirsk oraz z Czechami. Zajmuje 20,72 km² w tym użytki rolne stanowią 41% a użytki leśne 40% powierzchni gminy. Liczba mieszkańców pod koniec 2014 roku wynosiła 4 308.

Leśna to gmina miejsko-wiejska położona w południowej części powiatu lubańskiego. Sąsiaduje z gminami: Platerówka, Olszyna, Świeradów Zdrój, gminą wiejską Lubań, Gryfów Śląski, Mirsk oraz Czechami. Zajmuje 104,5 km² w tym użytki rolne stanowią 65% a użytki leśne 24% powierzchni gminy. Liczy 10 412 mieszkańców.

Lubań to gmina wiejska położona w północno-wschodniej części powiatu lubańskiego. Sąsiaduje z gminami: Gryfów Śląski, Leśna, m. Lubań, Nowogrodziec, Olszyna, Pieńsk, Platerówka, Siekierczyn oraz Zgorzelec. Zajmuje 142 km² w tym użytki rolne stanowią 70% a użytki leśne 22% powierzchni gminy. Liczba mieszkańców pod koniec 2014 roku wynosiła 6 580.

Olszyna to gmina miejsko-wiejska położona w północno-wschodniej części powiatu lubańskiego. Sąsiaduje z gminami: Gryfów Śląski, Leśna oraz Lubań. Zajmuje 47 km² w tym użytki rolne stanowią 68% a użytki leśne 19% powierzchni gminy. Liczba mieszkańców pod koniec 2014 roku wynosiła 6 619.

Siekierczyn to gmina wiejska położona w północno-zachodniej części powiatu lubańskiego. Sąsiaduje z gminami: Lubań, m. Lubań, Platerówka, Sulików oraz Zgorzelec. Zajmuje 49 km² w tym użytki rolne stanowią 73% a użytki leśne 16% powierzchni gminy. Liczba mieszkańców pod koniec 2014 roku wynosiła 4 539.

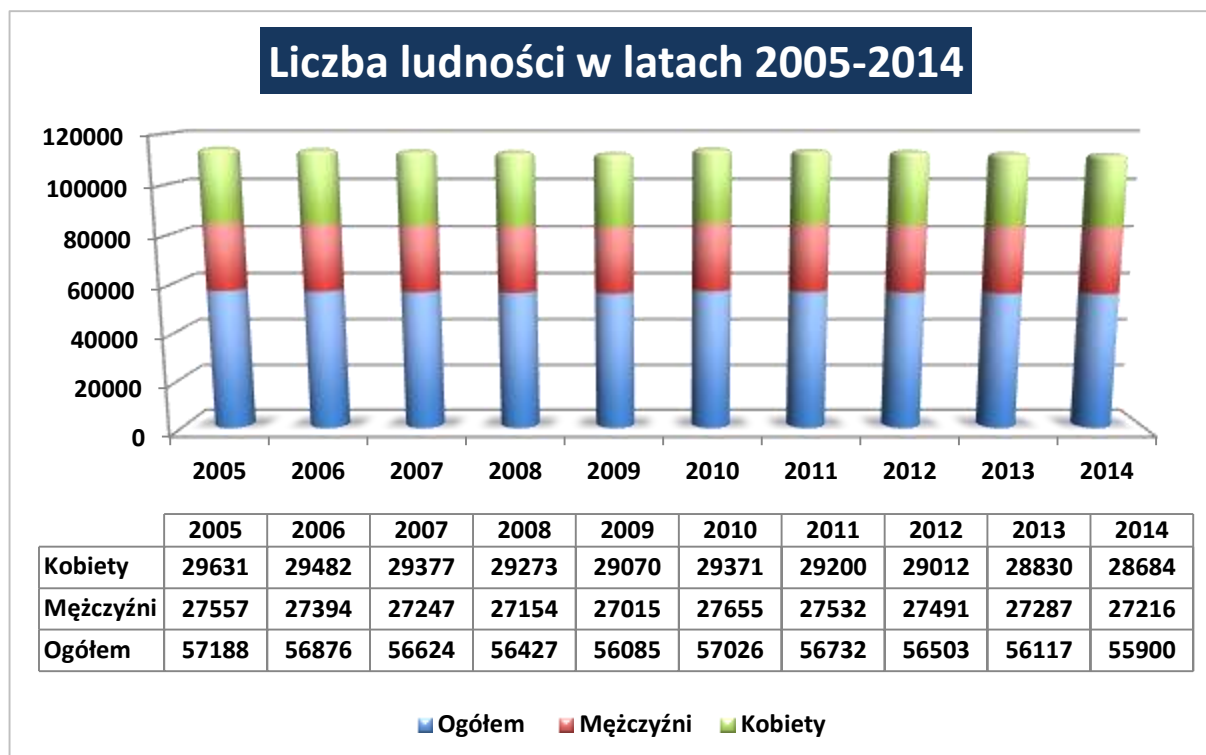
Platerówka to gmina wiejska położona w zachodniej części powiatu lubańskiego. Sąsiaduje z gminami: Leśna, Lubań, m. Lubań, Siekierczyn, Sulików oraz z Czechami. Zajmuje 47 km² w tym użytki rolne stanowią 55% a użytki leśne 36% powierzchni gminy. Liczba mieszkańców pod koniec 2014 roku wynosiła 1 657.

2.2. CHARAKTERYSTYKA DEMOGRAFICZNA, SPOŁECZNA I GOSPODARCZA POWIATU LUBAŃSKIEGO

Jednym z elementów, które należy uwzględnić, przy długoterminowej prognozie potrzeb przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich są cechy demograficzne mieszkańców powiatu lubańskiego. W poniższym rozdziale przedstawione są dane przedstawiające liczbę ludności, gęstość zaludnienia, wskaźniki urbanizacji oraz liczbę urodzeń na obszarze objętym niniejszym opracowaniem.

LICZBA LUDNOŚCI

Wykres 1. Liczba ludności według płci w powiecie lubańskim w latach 2005-2014

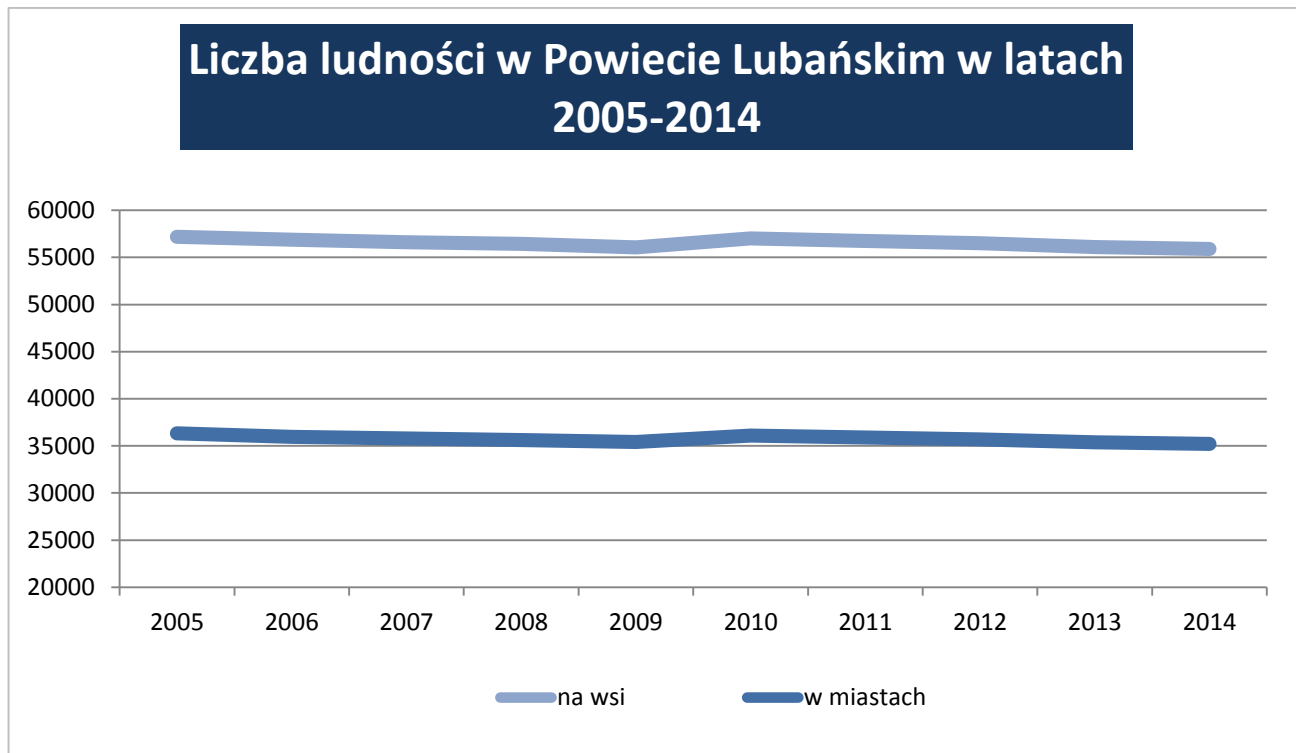


Źródło: GUS (Bank Danych Lokalnych)

Wpływ na popyt na transport publiczny ma przede wszystkim ogólna liczba mieszkańców oraz ich lokalizacja. Na podstawie wykresu należy wskazać, że na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat liczba ludności w powiecie uległa zmniejszeniu o 2,25 proc.

Z prognoz opracowanych przez Główny Urząd Statystyczny wynika iż tendencja spadkowa ma się utrzymywać w najbliższych latach. Co ciekawe większy odpływ ludności zanotowano w miastach, aniżeli na wsiach – odpowiednio 3,00 proc. i 0,79 proc.

Wykres 2. Liczba ludności w powiecie lubańskim według miejsca zamieszkania w latach 2005-2014



Źródło: GUS (Bank Danych Lokalnych)

GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA

Gęstość zaludnienia w powiecie lubańskim wynosi 131 osób na km² podczas gdy w województwie dolnośląskim wskaźnik ten osiągnął 146 osób na km².

Tabela 2. Gęstość zaludnienia Powiatu Lubańskiego na tle sąsiednich powiatów

L.p.	Jednostka terytorialna	Ludność na 1 km ²
1	Powiat Zgorzelecki	110
2	Powiat Lwówecki	66
3	Województwo Dolnośląskie	146
4	Powiat Lubański	131
5	Powiat Bolesławiecki	69

Na tle powiatów sąsiednich powiat lubański charakteryzuje się największą gęstością zaludnienia. Zarówno powiat lwówecki jak i powiat bolesławiecki posiadają ponad dwukrotnie mniejszą gęstość zaludnienia w porównaniu z powiatem lubańskim.

Wykres 3. Gęstość zaludnienia Powiatu Lubańskiego na tle sąsiednich powiatów

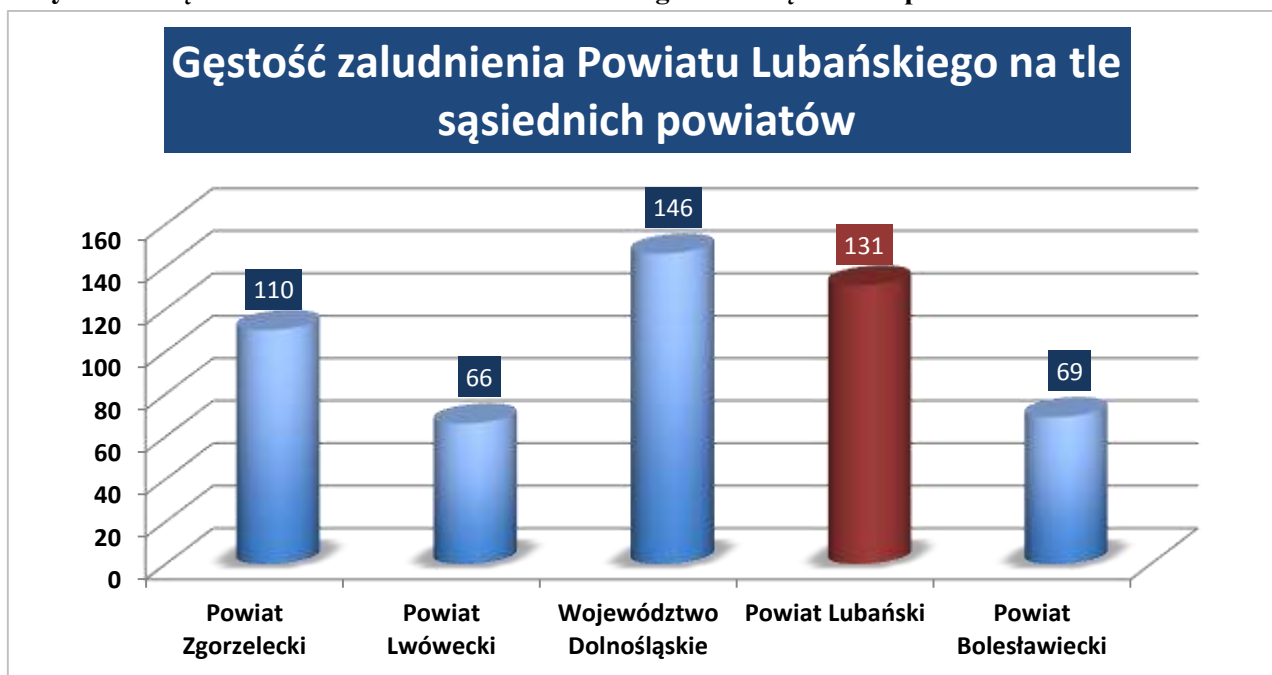


Tabela 3. Gęstość zaludnienia w gminach w Powiecie Lubańskim

L.p.	Jednostka terytorialna	Ludność na 1 km ²
1	Gmina miejska Lubań	1351
2	Gmina miejska Świeradów Zdrój	208
3	Gmina miejsko-wiejska Leśna	100
4	Gmina miejsko-wiejska Olszyna	140
5	Gmina wiejska Lubań	46
6	Gmina wiejska Siekierczyn	92
7	Gmina wiejska Platerówka	35

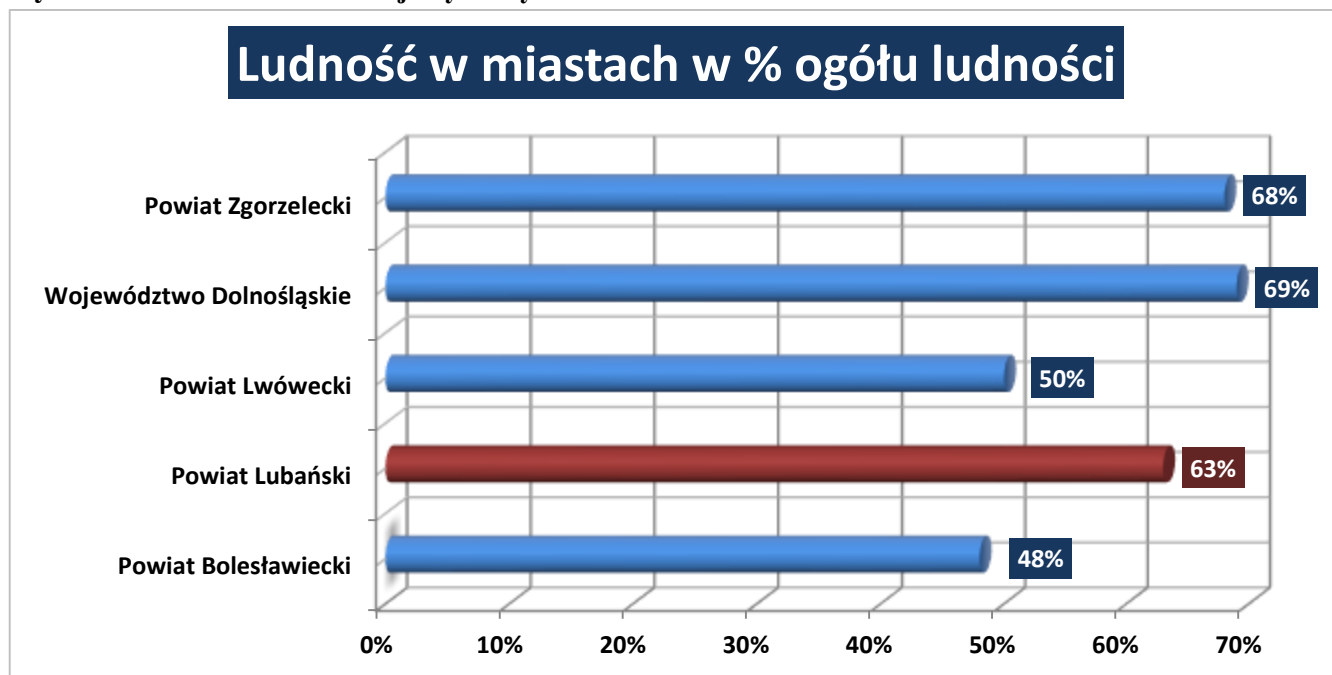
Wśród gmin na obszarze powiatu lubańskiego największą gęstością zaludnienia charakteryzuje się Gmina miejska Lubań gdzie przypada 1351 osób na km². Drugą gminą pod tym względem jest Świeradów Zdrój, gdzie współczynnik ten jest już znacznie mniejszy – 208 osób na km². Gminami z najmniejszą gęstością zaludnienia są gmina wiejska Lubań oraz Platerówka gdzie na 1 km² przypada odpowiednia 46 i 35 mieszkańców.

Mapa 2. Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych

WSKAŹNIK URBANIZACJI

Wykres 4. Wskaźnik urbanizacji wybranych JST



Źródło: Bank Danych Lokalnych

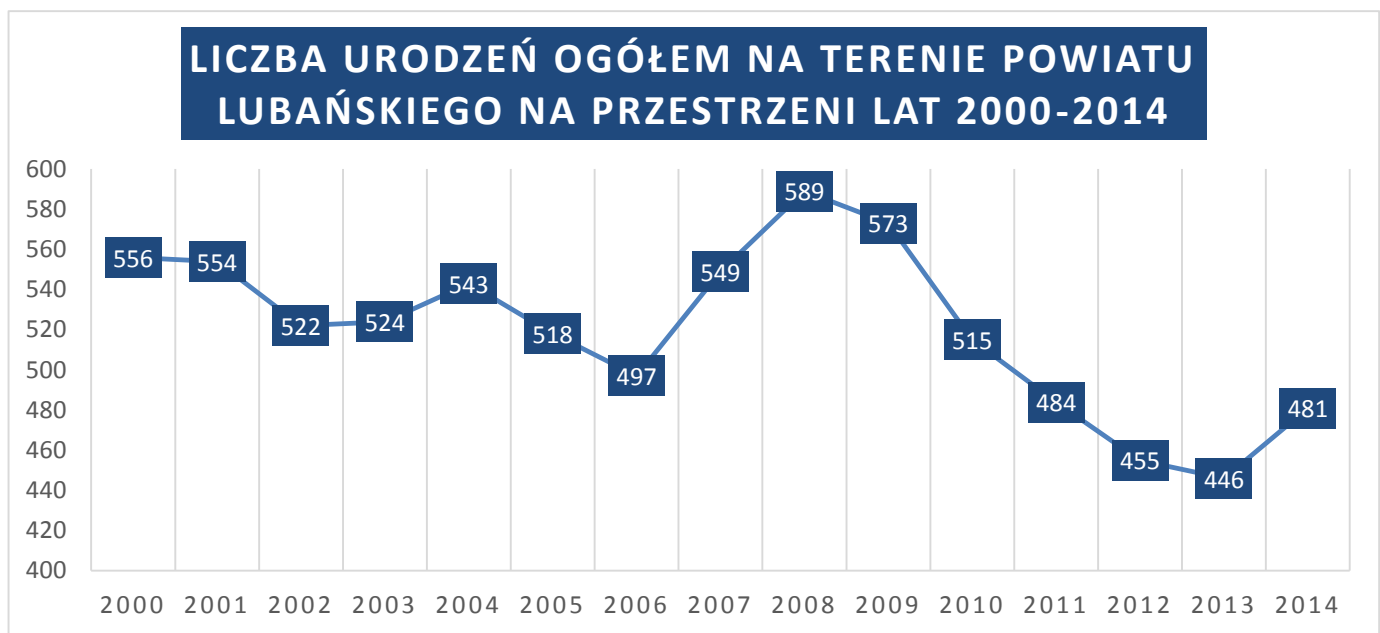
Dane dotyczące gęstości zaludnienia są dość silnie skorelowane ze wskaźnikiem urbanizacji. Powiat Lubański na tle Województwa Dolnośląskiego oraz powiatów sąsiednich odznacza się przeciętnym poziomem zurbanizowania. Wskaźnik ten osiąga 63 proc. i w prezentowanym powyżej zestawieniu niższy współczynnik urbanizacji odnotowuje się w przypadku powiatów lwóweckiego i bolesławieckiego. Zdecydowanym liderem pod tym względem jest Powiat Zgorzelecki, gdzie wskaźnik ten osiąga 68 proc. i jest najwyższy dla wszystkich analizowanych w tabeli poniżej jednostek samorządu terytorialnego. Poza nim wyższy poziom urbanizacji przypada na województwo dolnośląskie gdzie wartość ta wynosi 69%.

Tabela 4. Wskaźnik urbanizacji wybranych JST

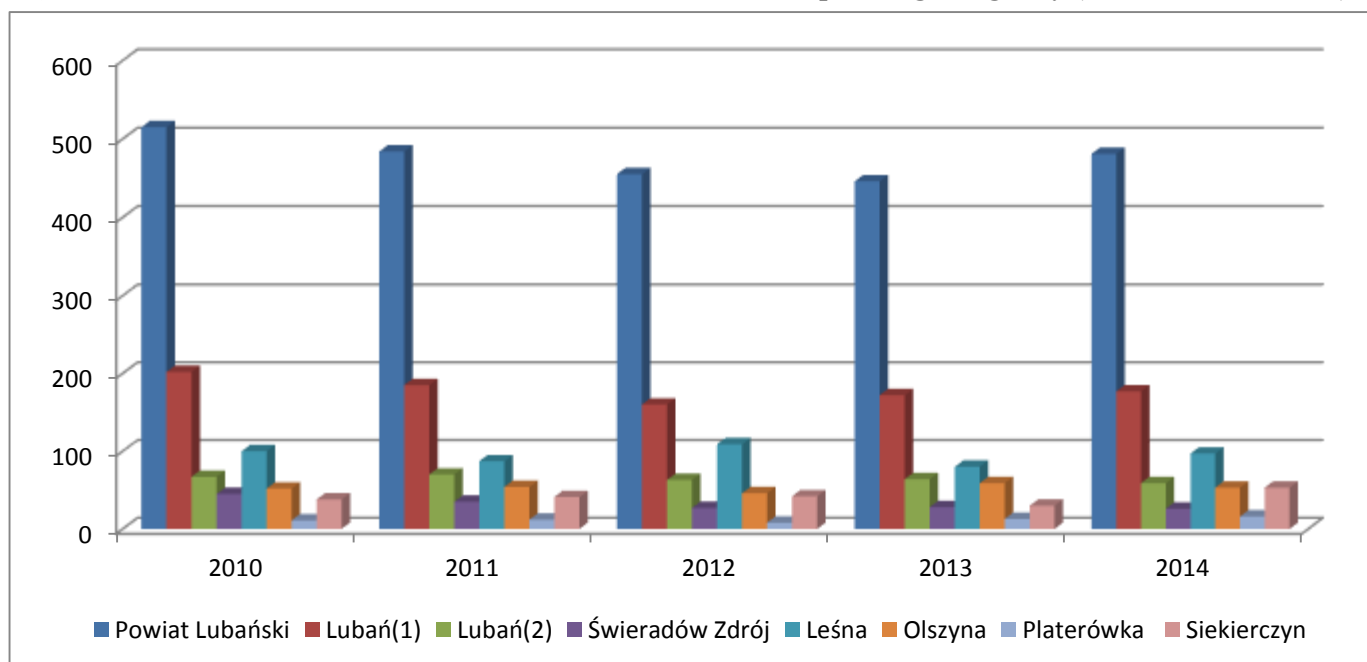
L.p.	Jednostka terytorialna	Ludność w miastach w % ogółu ludności
1	Województwo Dolnośląskie	69%
2	Powiat Zgorzelecki	68%
3	Powiat Lubański	63%
4	Powiat Lwówecki	50%
5	Powiat Bolesławiecki	48%

LICZBA URODZEŃ

Z punktu widzenia potrzeb transportowych liczba urodzeń jest jednym z najważniejszych czynników demograficznych. Największy spadek liczby urodzeń można zaobserwować w latach 2008-2013 gdy liczba urodzeń spadła aż o 24%. Zauważalny na przestrzeni piętnastu lat spadek liczby urodzeń w powiecie daje podstawę do przekonania że popyt na transport publiczny będzie w najbliższych latach mała. Z szacunków Głównego Urzędu Statystycznego wynika iż taka tendencja będzie się utrzymywać .

Wykres 5. Liczba urodzeń na terenie Powiatu Lubańskiego w latach 2000-2014

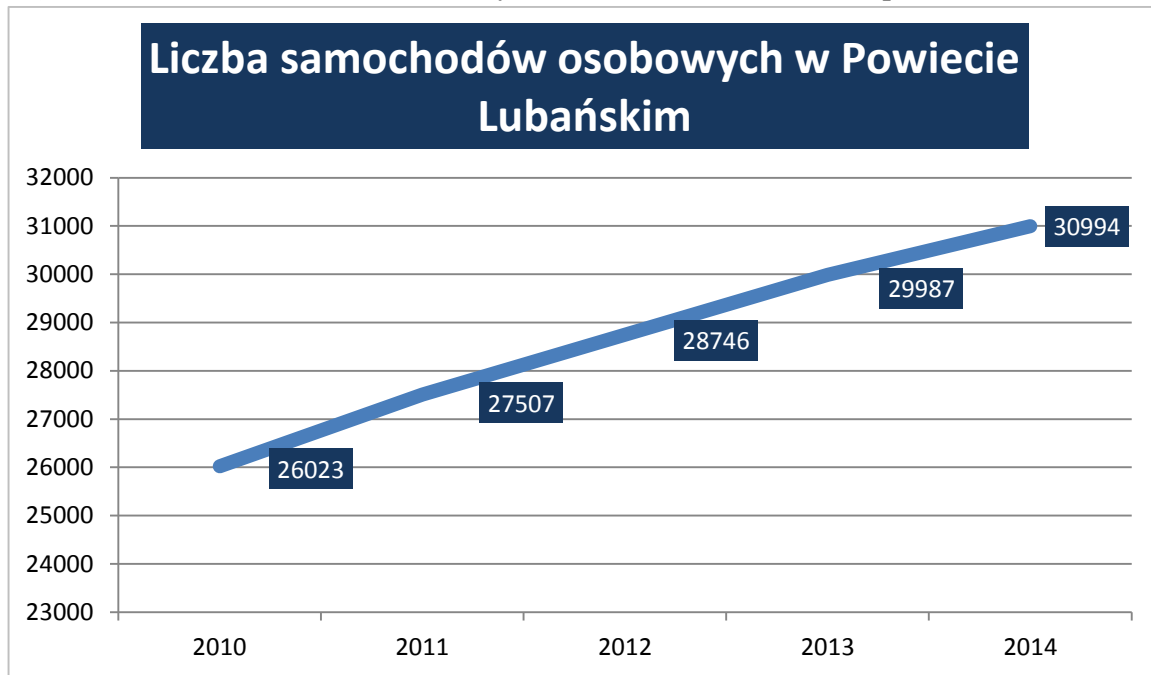
Źródło: Bank Danych Lokalnych

Wykres 6. Liczba urodzeń w Powiecie Lubańskim w rozbiciu na poszczególne gminy (stan na 31.12.2014 r.)

LICZBA POJAZDÓW

Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie Lubańskim w 2010 roku wynosiła 26023 podczas gdy w 2014 roku ta liczba powiększyła się do 30994 pojazdów, jest to wzrost o 19,1%. Wzrastająca liczba samochodów osobowych stanowi duże wyzwanie dla transportu publicznego, który musi stać się bardziej konkurencyjny, aby dotrzeć z ofertą do osób podróżujących komunikacją indywidualną.

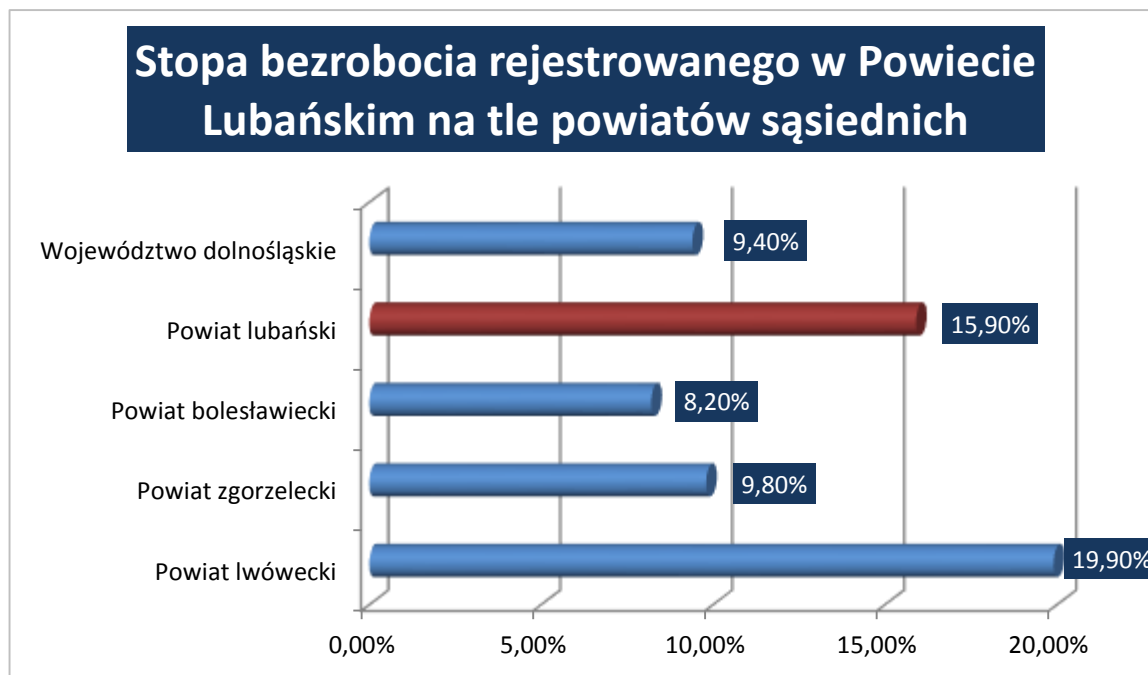
Z drugiej strony rolą transportu publicznego jest zapewnienie przynajmniej podstawowych połączeń komunikacyjnych tym mieszkańcom, którzy nie posiadają samochodu lub prawa jazdy, co może przyczynić się do walki z wykluczeniem, zwłaszcza osób mieszkających na obszarach wiejskich. Zwiększająca się liczba pojazdów ma również duży wpływ na stan nawierzchni dróg. Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców wynosi 554,4.

Wykres 7. Liczba samochodów osobowych w Powiecie Lubańskim na przełomie lat 2010-2014

Źródło: Bank Danych Lokalnych

DOCHODY LUDNOŚCI I BEZROBOCIE

Wykres 8. Stopa bezrobocia rejestrowanego w Powiecie Lubańskim na tle sąsiednich powiatów



Ogólnokrajowa stopa bezrobocia na koniec czerwca 2015 r. wyniosła 10,3 proc. Województwo Dolnośląskie posiada wskaźnik bezrobocia wynoszący 9,4 proc. Ten sam wskaźnik dla powiatu lubańskiego wyniósł 15,9 proc. Pod tym względem uplasował się na przedostatniej pozycji na tle powiatów sąsiednich z niemal dwukrotnie większą stopą bezrobocia w stosunku do pierwszego w zestawieniu Powiatu Bolesławieckiego. Warto również nadmienić że w porównaniu ze stopą bezrobocia z 2010 roku, ta zmniejszyła się o 8,8 pkt. proc.

3196 zł brutto- takie miesięczne pensje w 2014 roku dostawali średnio mieszkańcy powiatu Lubańskiego. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w relacji do średniej krajowej (Polska=100) wyniosło 79,8%. Pod tym względem powiat plasuje się na szóstym miejscu spośród 30 powiatów w województwie dolnośląskim gdzie przeciętne wynagrodzenie to 4042 zł brutto. Warto dodać że przeciętne wynagrodzenie w powiecie Lubańskim wzrosło o 23% w stosunku do 2010 roku.

CHARAKTERYSTYKA RYNKU PRACY ORAZ JEDNOSTEK UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Bardzo ważnym czynnikiem podróży na trasie dom-praca; praca-dom jest jej powtarzalność. Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb osób pracujących powinno być jednym z głównych celów planu transportowego.

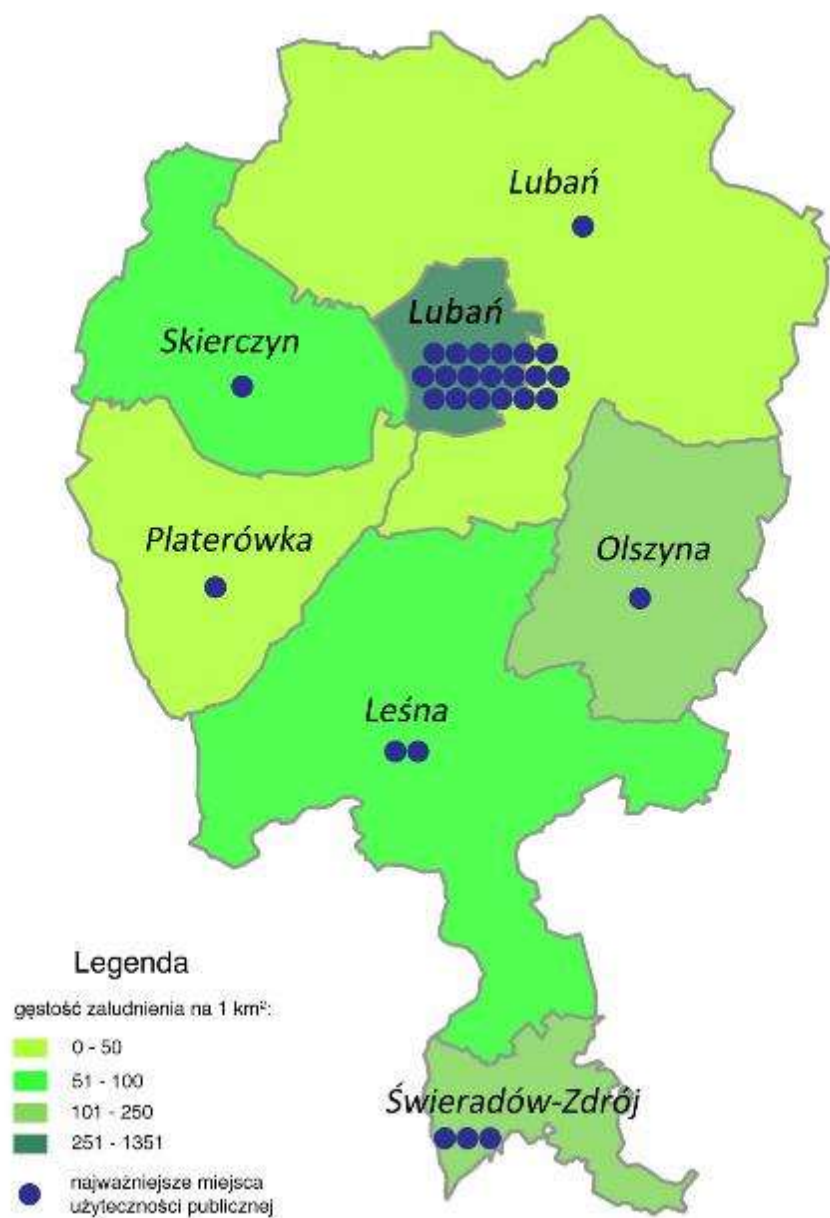
W powiecie lubańskim współwystępują funkcje: turystyczne, uzdrowiskowe, usługowe i przemysłowe. Na terenie powiatu działa 5,5 tys. zarejestrowanych podmiotów gospodarczych, w tym najwięcej w sekcjach: handel; naprawa pojazdów samochodowych (25,0% podmiotów w powiecie), obsługa rynku nieruchomości (14,6%) oraz budownictwo (13,4%). W strukturze powiatu znaczącą rolę odgrywa też działalność przemysłowa. W tym sektorze pracuje ponad 33% ogółu pracujących w powiecie, z czego 71,4% w przetwórstwie przemysłowym.

Tabela 5. Jednostki użyteczności publicznej w poszczególnych gminach powiatu

Nazwa Gminy	Jednostki organizacyjne
Miasto Lubań	Powiatowy Urząd Pracy w Lubaniu
	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Lubaniu
	Poradnia Psychologiczno – Pedagogiczna w Lubaniu
	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 2 w Lubaniu
	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Kombatantów Ziemi Lubańskiej w Lubaniu
	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Adama Mickiewicza w Lubaniu
	Szkoła Muzyczna I st. im. Oskara Kolberga w Lubaniu
	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Lubaniu
	Młodzieżowy Dom Kultury w Lubaniu
	Powiatowe Centrum Edukacyjne w Lubaniu
	Powiatowy Zarząd Dróg w Lubaniu
	Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Lubaniu
	Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Lubaniu
	Powiatowy Inspektorat Weterynarii w Lubaniu
	Komenda Powiatowa Policji w Lubaniu
	Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Lubaniu
	Powiatowy Zespół Do Spraw Orzekania o Niepełnosprawności (PZON)
	Urząd Miasta Lubań
	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Lubaniu
NZOZ- Łużyckie Centrum Medyczne w Lubaniu	
Gmina Lubań	Urząd Gminy Lubań
Gmina Siekierczyn	Urząd Gminy Siekierczyn
Miasto i Gmina Leśna	Urząd Miejski w Leśnej
	Zespół Placówek Resocjalizacyjnych w Smolniku
Miasto i Gmina Olszyna	Urząd Miejski w Olszynie
Miasto Świeradów-Zdrój	Urząd Miasta Świeradów-Zdrój
	Placówka Opiekuńczo-Wychowawcza w Świeradowie-Zdroju
	Dom Wczasów Dziecięcych w Świeradowie-Zdroju

Ważnym czynnikiem mającym wpływ na potrzeby komunikacyjne mieszkańców powiatu jest lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej. Na terenie powiatu znajduje się jeden znaczący ośrodek administracyjny – Lubań. Z racji tego że funkcjonują tam siedziby wielu powiatowych jednostek organizacyjnych jest on największym generatorem ruchu w powiecie.

Mapa 3. Najważniejsze miejsca użyteczności publicznej na tle gęstości zaludnienia w Powiecie Lubańskim



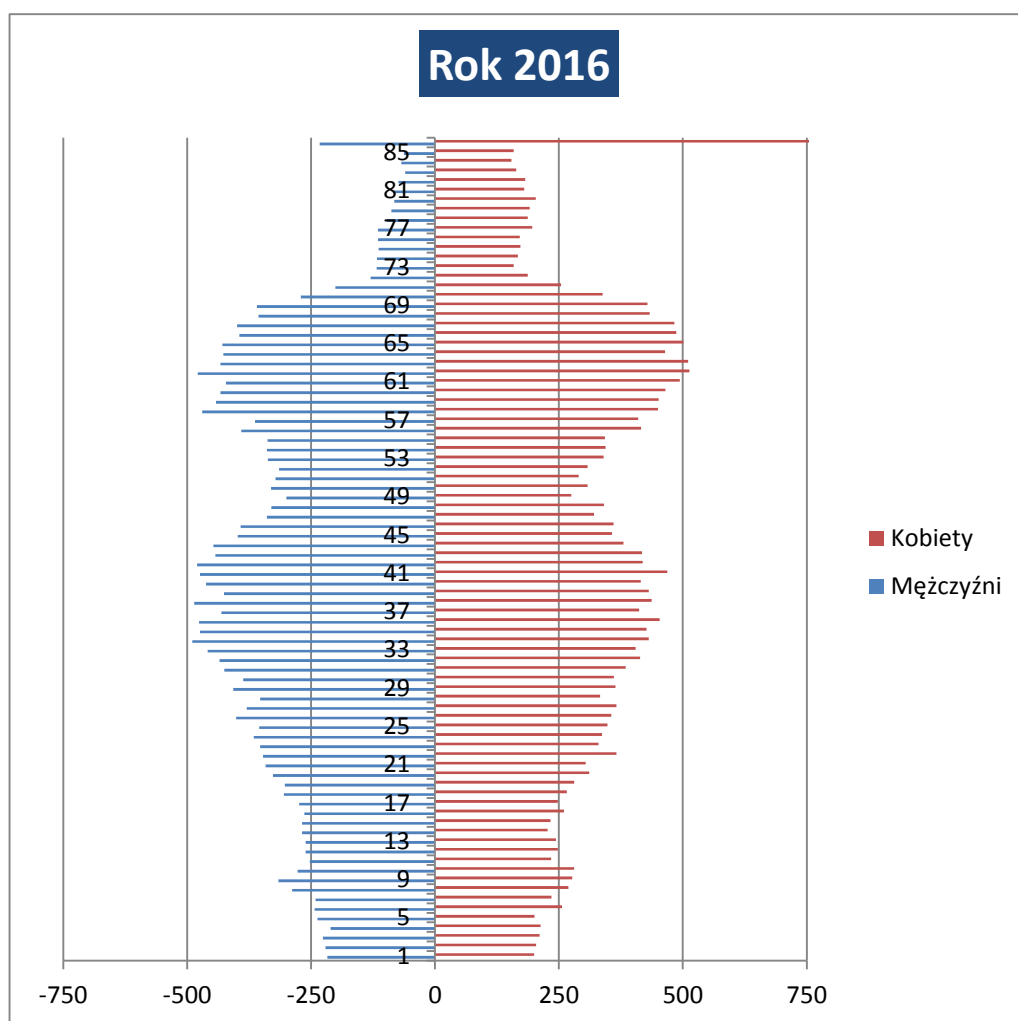
Źródło: Opracowanie własne

2.3. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU LUBAŃSKIEGO

Popyt na transport publiczny zależy przede wszystkim od zmian jakie zachodzą w liczbie i strukturze ludności. Stąd w niniejszej części opracowania dokonano podsumowania prognoz demograficznych do 2026 roku przygotowanych przez Główny Urząd Statystyczny.

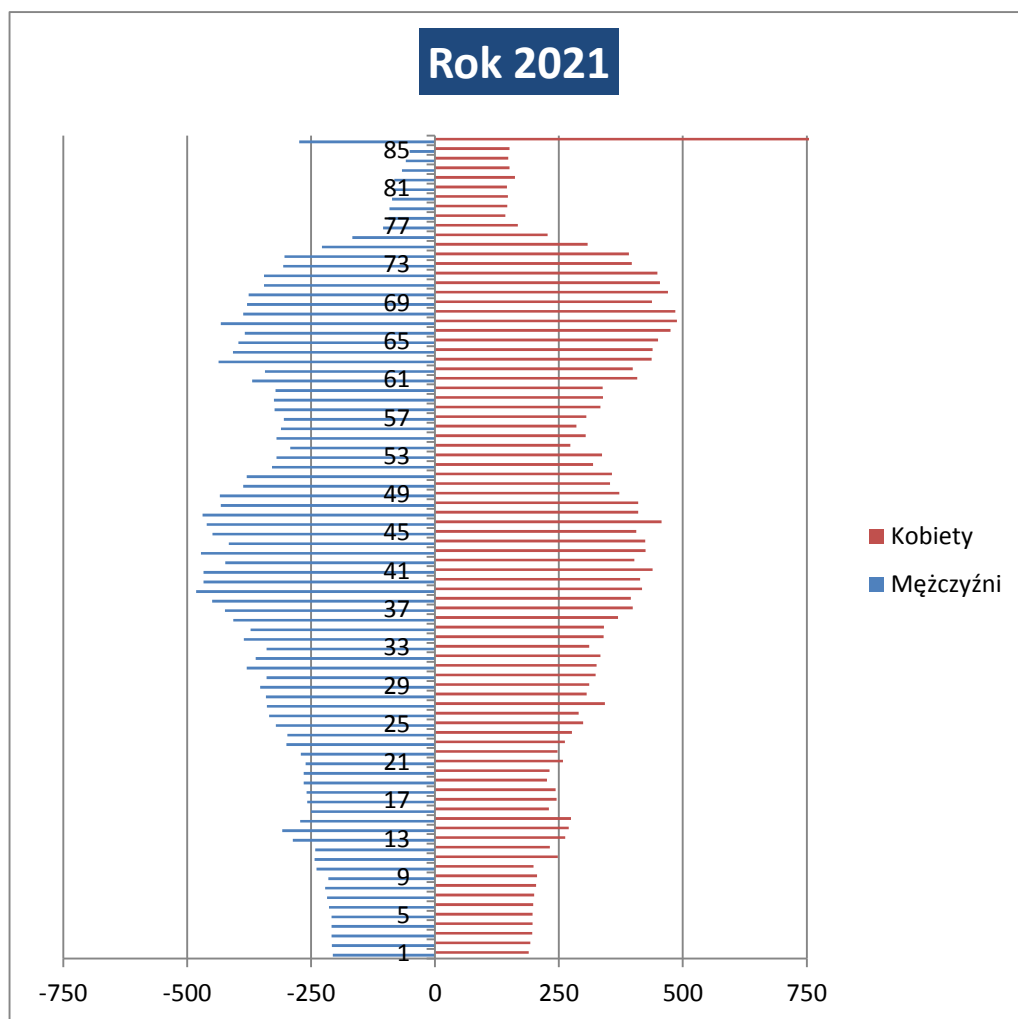
Poniższy wykres przedstawia strukturę wiekową ludności całego powiatu w roku 2016. Największą grupę stanowi ludność w wieku produkcyjnym. W tym wieku widać przewagę liczby mężczyzn nad liczbą kobiet. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym jest większa od liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym. Liczba kobiet w wieku poprodukcyjnym jest ponad dwa razy większa od liczby mężczyzn w tej samej grupie wiekowej.

Wykres 9. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2016)



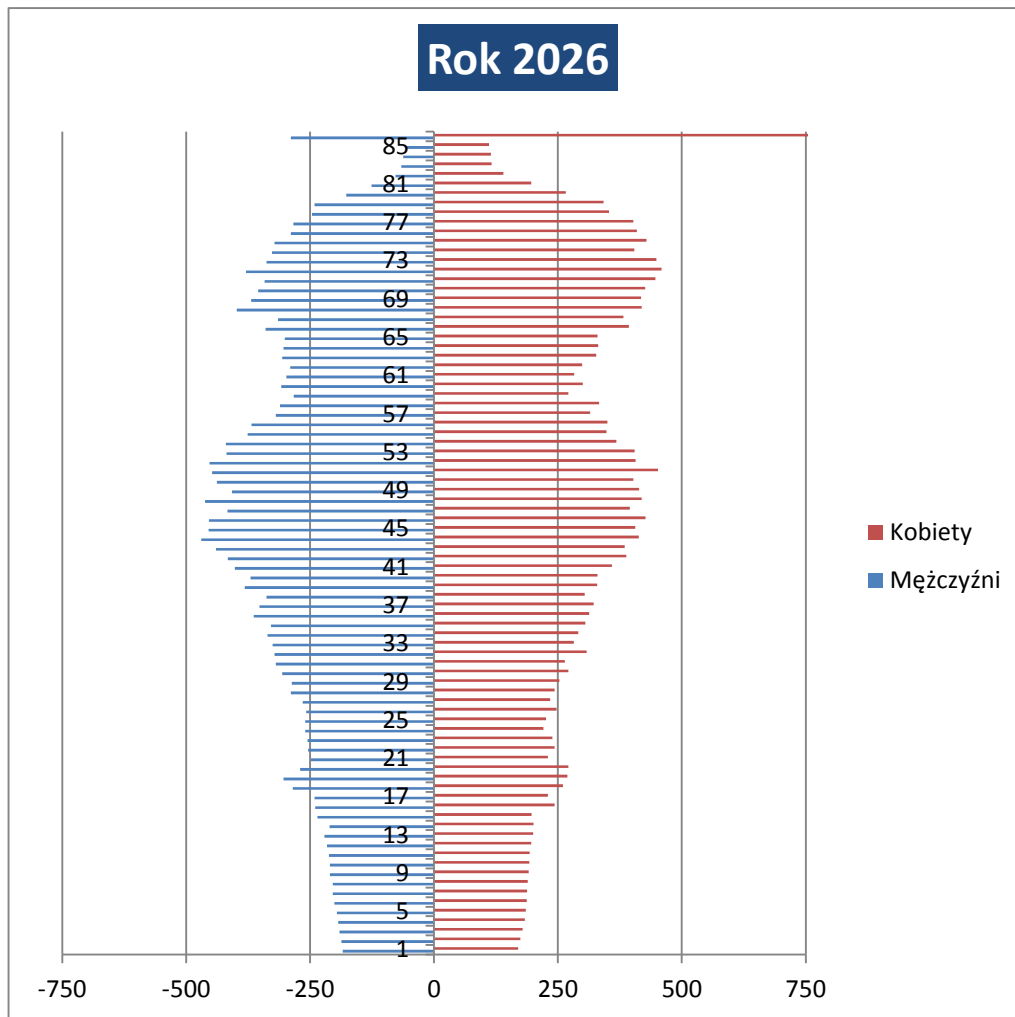
Na podstawie prognoz demograficznych można zaobserwować, że liczba ludności w powiecie w 2021 roku zmniejszy się i będzie wynosić 53 521. Różnice w liczbie ludności w opisywanym roku porównano do liczby ludności w roku 2016. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym będzie wynosiła 8 251 co stanowi spadek o 7,6%. Natomiast w wieku produkcyjnym spadnie o 5,6% i będzie wynosiła 33 392. Grupa osób w wieku poprodukcyjnym wzrośnie aż o 9,3%. Stąd wyłania się obraz społeczeństwa, w którym liczba ludności w wieku poprodukcyjnym wzrasta.

Wykres 10. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2021)



Zgodnie z poniższą prognozą demograficzną opracowaną przez Główny Urząd Statystyczny w 2026 roku teren powiatu będzie zamieszkiwany przez 51 724 osób. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym będzie wynosiła 7 399 co stanowi spadek aż o 10,3% w porównaniu do roku 2021. Natomiast liczba ludności w wieku produkcyjnym będzie wynosiła 31 542, co stanowi spadek o 5,5%. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym będzie wynosiła 12 783, co stanowi wzrost o 7,6%. Tak wysoki wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym będzie skutkował zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych.

Wykres 11. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2026)



3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE LUBAŃSKIM

3.1. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE

Dobrze rozwinięty układ drogowy jest podstawowym czynnikiem decydującym o dostępności zewnętrznej i wewnętrznej powiatu. Przez powiat przechodzą następujące drogi:

Tabela 6. Wykaz dróg wojewódzkich i krajowych na terenie Powiatu Lubańskiego

Nr drogi	Kategoria	Odcinek
296	dr. wojewódzka	Godzieszów – Lubań
357	dr. wojewódzka	Mikułowa – Nowogrodziec
358	dr. wojewódzka	Włosień – granica państwa
360	dr. wojewódzka	Gryfów Śląski – granica państwa
393	dr. wojewódzka	Lubań – Leśna
361	dr. wojewódzka	Radoniów-Mirsk
30	dr. krajowa	Nowa Karczma-Gryfów

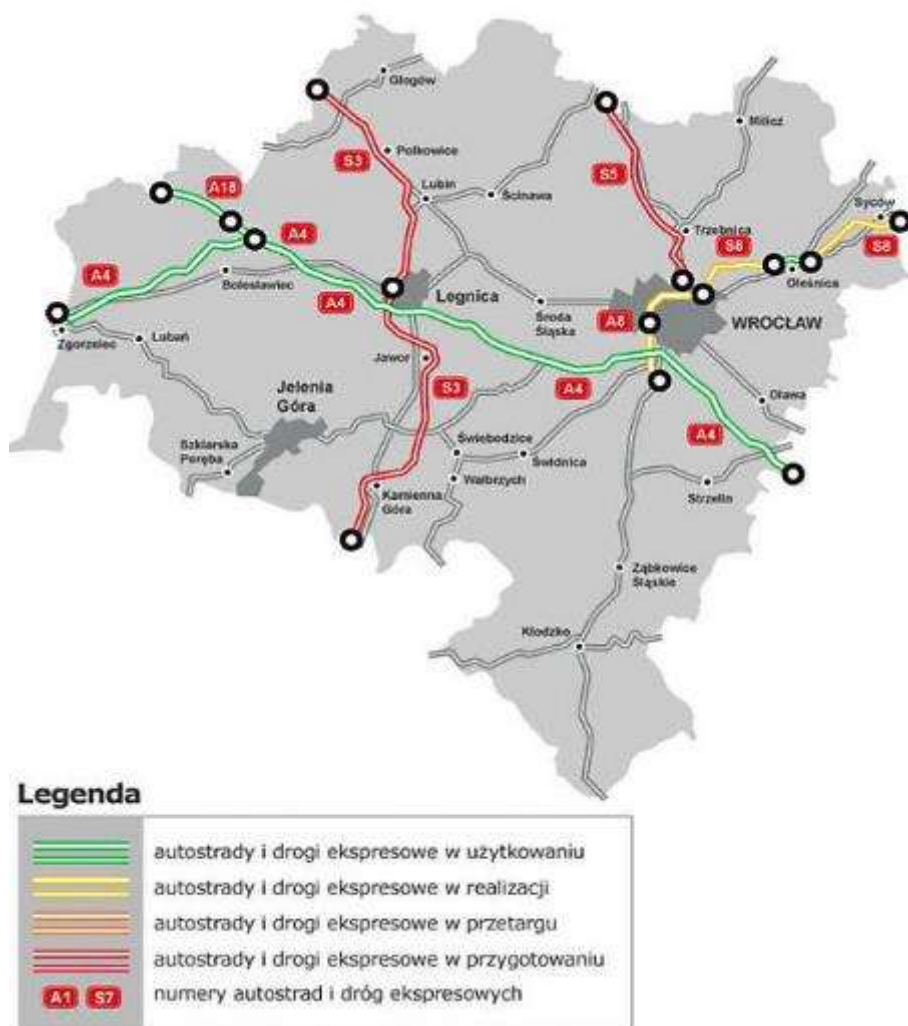
Mapa 4. Sieć dróg krajowych oraz wojewódzkich na terenie powiatu Lubańskiego

Źródło: Opracowanie własne

Poniższa mapa przedstawia stan budowy dróg szybkiego ruchu na terenie Województwa Dolnośląskiego. Jak wynika z danych przedstawionych przez GDDKiA, większość z planowanych inwestycji jest w fazie realizacji. Z projektów które nadal są w fazie realizacji pozostały:

- budowa drogi ekspresowej S3 Nowa Sól – Legnica przewidziana do oddania do ruchu w 2018 roku
- budowa drogi ekspresowej S3 Legnica – Bolków przewidziana do oddania do ruchu na przełomie 2018/2019 roku
- budowa drogi ekspresowej S3 Bolków - Lubawka
- budowa drogi ekspresowej S5 Wrocław - Korzeńsko planowana do oddania do ruchu w IV kw.2017 roku
- obwodnica miasta Kłodzka znajdująca się na drugim etapie przetargu

Mapa 5. Mapa budowy dróg w województwie Dolnośląskim



źródło: GDDKiA

Tabela 7. Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu Lubańskiego

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi	Długość dróg w km	
			w miastach	zamejskie
1	2390D	Przesieczany –Sławnikowice-Wyręba - Nowa Karczma		2,013
2	2398D	Lasów –Trójca –Włosień (dr. pow.-Rudzica- dr. pow.)		4,910
3	2422D	Lubań - ul Dąbrowskiego , Sybiraków Lubań - Przylasek – Zalipie	3,200	10,575
4	2423D	Wieża - Mirsk		1,311
5	2424D	Biedrzychowice - Karłowice		1,730
6	2242D	Kościelniki Dolne – Jałowiec –droga krajowa nr 30		3,230
7	2444D	Biedrzychowice - Nowa Świdnica		1,557
8	2446D	Giebułtów-Wolimierz-Wola Sokołowska- Świeradów Świeradów (Czerniawa) - ul.Główna	0,681	6,329
9	2447D	Zaręba - Wesołówka – Siekierczyn (w Zarębie ul. Wesoła)		3,918
10	2449D	Zapusta - Kałużna - dr nr 12364		3,402
11	2450D	Zaręba - Stacja PKP (ul Lipowa)		0,735
12	2452D	Siekierczyn - Rudzica - dr. nr 12306		3,379
13	2454D	Droga 357 - Siekierczyn - Nowa Karczma		6,606
14	2455D	Nawojów Łużycki – Henryków Lubański		9,326
15	2456D	Olszyna (w kier. Radostawia) Olszyna - Radostów – Radogoszcz	1,736	10,176
16	2331D	Lubań - ul Dolna Lubań - Uniegoszcz – Nawojów Śląski	0,335	10,320
17	2459D	Pisarzowice - Nowa Karczma		6,825
18	2460D	Olszyna w kierunku Grodnicy(ul. Marchlewskiego) Olszyna - Grodnica	2,580	0,915
19	2461D	Olszyna w kierunku Krzewie Małe Olszyna - Krzewie Małe	0,710	1,407
20	2462D	Olszyna – Ubocze - ul. Legnicka	2,692	
21	2463D	Kościelniki Średnie - Bożkowice – Stankowice - dr.360		11,640
22	2464D	Leśna - ul. Baworowo Leśna -Bożkowice – Biedrzychowice	2,327	6,373

23	2465D	Kościelnik - Szyszkowa - Leśna		8,402
24	2466D	Leśna ul Reja, Lechów Leśna - Złotniki Lubańskie - droga nr 360	0,947	7,173
25	2467D	Leśna - Obwodnica , ul. Morcinka, Świerczewskiego Leśna -Miłoszów	1,460	2,441
26	2470D	Miłoszów - Grabiszycze Górne		4,411
27	2476D	Grabiszycze Dolne - Grabiszycze Górne		6,979
28	2477D	Platerówka – Zalipie - Grabiszycze Górne		6,320
29	2478D	Złoty Potok – Zacisze		2,373
30	2486D	Platerówka – Zawidów		2,159
31	2273D	Bolesławiec – Lubań Lubań - ul. Różana, Lwówecka	1,880	9,260
32	2425D	Olszyna – Biedrzychowice – ul. Wolności	3,068	
33	2430D	Lubań – ul. Kombatantów, Mickiewicza	0,780	
34	2431D	Lubań – ul. Kopernika Słowackiego	0,630	
35	2432D	Lubań - ul. Łużycka	0,970	
36	2433D	Lubań – ul. Zgorzelecka	0,340	
37	2434D	Leśna – ul. Kościuszki	0,289	
RAZEM:			24 625	156 195

3.2. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE LUBAŃSKIM

Województwo Dolnośląskie charakteryzuje się średnią gęstością sieci linii kolejowych, wynoszącą 11,9 km linii/100 km² powierzchni.

Na teren Powiatu Lubańskiego wjeżdżają pociągi następujących przewoźników kolejowych:

- **Koleje Dolnośląskie S.A.**
- **Przewozy Regionalne**

Linia kolejowa nr 274 – linia kolejowa łącząca stację Wrocław Świebodzki ze stacją Zgorzelec i dalej prowadząca do Görlitz, stanowi oś północ – południe Śląskiej Kolei Górskiej. Linia została zakwalifikowana przez Biuro Eksploatacji spółki PKP Polskie Linie Kolejowe na odcinku Wrocław Główny – Jelenia Góra jako „linia o priorytecie pasażerskim”, natomiast na odcinku Jelenia Góra – Zgorzelec jako „linia o priorytecie towarowym”.

Linia kolejowa nr 279 – jednotorowa linia kolejowa łącząca Lubań Śląski, Gierałtów i Gierałtów Wykroty z Węglińcem. Oddana do użytku została 20 września 1865 roku. Zelektryfikowana w 1928; trakcja rozebrana po II wojnie światowej; ponowna elektryfikacja w maju 1986 r. Ze względu na zły stan, prędkość pomiędzy Lubaniem a Gierałtówem Wykrotami

jest ograniczona do 40km/h. Od 1 sierpnia 2012 r. regularny ruch pasażerski został wstrzymany. Jedynie w soboty, niedziele i święta kursował 1 pociąg Przewozów Regionalnych na trasie Zielona Góra - Jelenia Góra - Zielona Góra, bez zatrzymania na przystankach pośrednich w Gierałtowie. W rozkładzie 2013/2014 Koleje Dolnośląskie prowadziły 4 pary pociągów osobowych pomiędzy Lubaniem a Węglińcem. Linia została zakwalifikowana przez Biuro Eksploatacji spółki PKP Polskie Linie Kolejowe jako „linia o priorytecie towarowym”

Mapa 6. Sieć linii kolejowych na obszarze powiatu Lubańskiego



Źródło: Opracowanie własne

3.3. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ**Tabela 8. Kursy przebiegające przez teren Powiatu Lubańskiego realizowane na mocy zezwoleń wydanych przez Starostę Lubańskiego**

Lp.	Nr zezw.	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik
1	003/2015	Lubań	Pisarzowice Dolne, Henryków Lubański, Henryków II	Henryków III	8,5	8	00:14	BUSIKI. Zasańcy Sp. J.
2	001/2015	Lubań		Pisarzowice	10,2	14	00:20	BUSIKI. Zasańcy Sp. J.
3	007/2014	Lubań	Kościelnik, Kościelniki Dolne, Kościelniki Średnie, Kościelniki Górne, Leśna, Smolnik, Leśna	Miłoszów	18,4	15	00:46	PKS w Leśnej Sp. z o.o.
4	006/2014	Leśna	Smolnik - Leśna, Smolnik, Szyszkowa, Kościelnik, Kościelniki Dolne, Kościelnik	Lubań	16,7	7	00:24	PKS w Leśnej Sp. z o.o.
5	005/2014	Lubań	Kościelnik, Kościelniki Dolne, Kościelniki Średnie, Kościelniki Górne, Leśna, Jurków, Grabiszycy Dolne	Grabiszycy Górne	24,8	11	00:38	PKS w Leśnej Sp. z o.o.

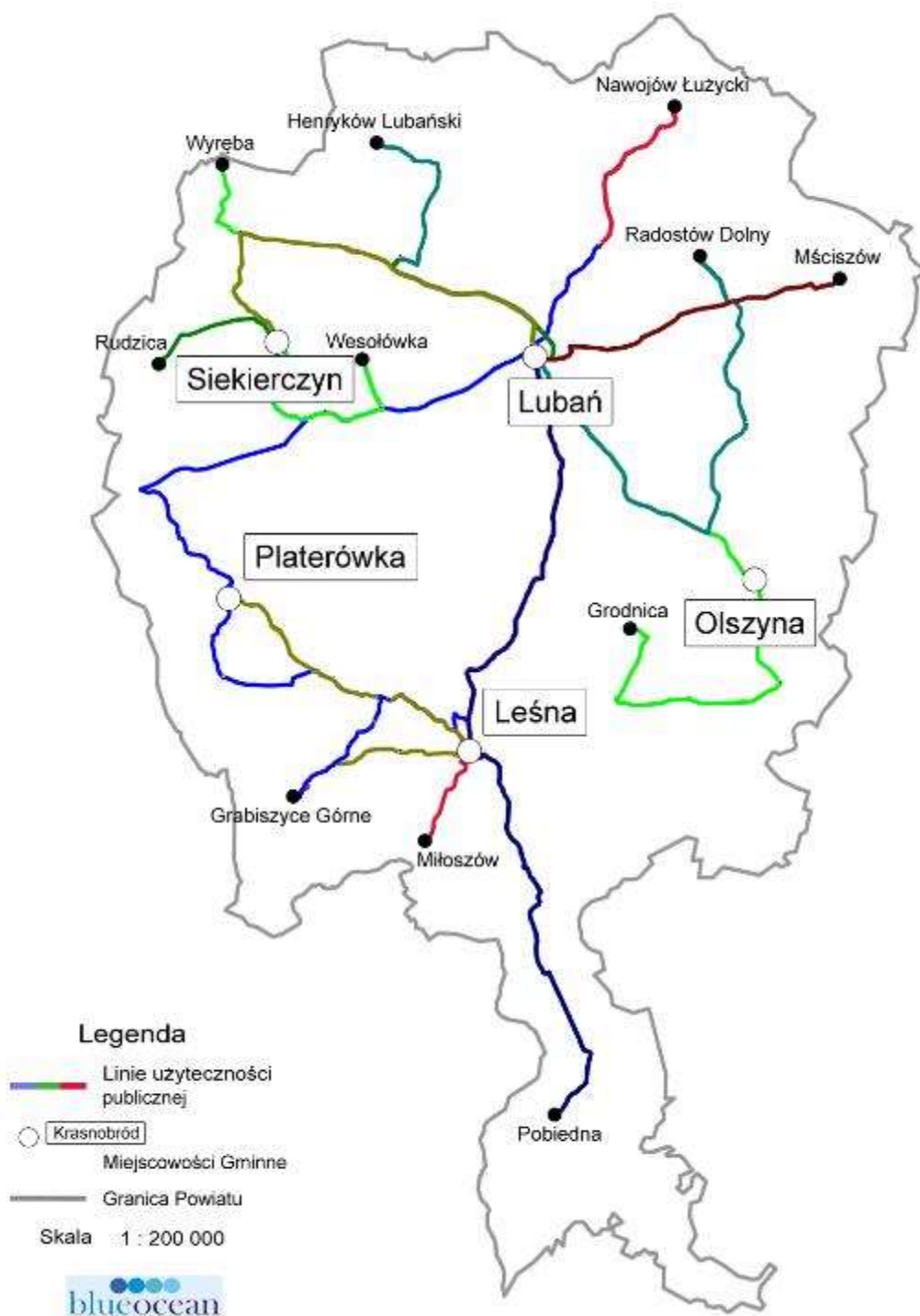
6	004/2014	Lubań	Kościelnik, Kościelniki Dolne, Kościelniki Średnie, Kościelniki Górne, Leśna, Świecie I, Świecie II, Świecie IV, Świecie V, Świecie VI, Wolimierz	Pobiedna	28,8	17	00:40	PKS w Leśnej Sp. z o.o.
7	003/2014	Lubań	Jałowiec, Olszyna II, Olszyna III, Olszyna, Biedrzychowice, Zapusta, Bożkowice	Grodnica	19,6	2	00:29	PKS w Leśnej Sp. z o.o.
8	002/2014	Lubań	Zaręba Dolna, Zaręba, Zaręba Górna, Siekierczyn, Włosień Dolny I, Włosień Dolny II, Włosień I, Włosień II, Włosień Górny I, Platerówka, Zalipie	Leśna	31,4	2	00:47	PKS w Leśnej Sp. z o.o.
9	001a/2014	Lubań	Zaręba Dolna, Zaręba, Zaręba Górna, Siekierczyn	Rudzica	19,6	18	00:27	PKS w Leśnej Sp. z o.o.
10	013a/2009	Lubań	Zaręba Dolna, Zaręba Górna, Siekierczyn, Batowice, Włosień, Włosień Dolny, Włosień, Włosień Górny, Platerówka, Zalipie, Przylasek, Grabiszyce	Leśna	31	1	00:50	PKS Voyager Sp. z o.o.

11	012b/2009	Lubań	Księgniki, Kościelnik, Kościelniki Średnie, Kościelniki Górne	Leśna	12	4	00:24	PKS Voyager Sp. z o.o.
12	011a/2009	Lubań	Zaręba Dolna, Zaręba Górna	Wesołówka	7	1	00:14	PKS Voyager Sp. z o.o.
13	010a/2009	Lubań	Zaręba Dolna, Zaręba Górna, Wesołówka, Zaręba Górna, Zaręba Górna, Wesołówka, Zaręba Górna, Siekierczyn, Nowa Karczma	Wyręba	20	18	00:30	PKS Voyager Sp. z o.o.
14	009a/2009	Lubań	Mściszów, Radogoszcz, Lubań, Mściszów, Pisarzowice	Lubań	64	4	01:38	PKS Voyager Sp. z o.o.
15	008a/2009	Lubań	Pisarzowice, Radostów Dolny, Mściszów	Lubań	30	3	00:55	PKS Voyager Sp. z o.o.
16	007a/2009	Lubań	Radostów, Górny, Radostów Średni, Radostów Dolny, Pisarzowice	Lubań	32	3	01:00	PKS Voyager Sp. z o.o.
17	006b/2009	Lubań	Nawojów Łużycki, Radogoszcz, Pisarzowice	Lubań	31	2	00:50	PKS Voyager Sp. z o.o.
18	005a/2009	Lubań	Uniegoszcz, Radostów Dolny	Mściszów	11	2	00:20	PKS Voyager Sp. z o.o.
19	004a/2009	Lubań	Zaręba Dolna, Zaręba Górna, Siekierczyn, Nowa Karczma, Pisarzowice Górne,	Lubań	26	6	00:55	PKS Voyager Sp. z o.o.

			Pisarzowice Średnie, Pisarzowice Dolne					
20	003b/2009	Lubań	Uniegoszcz, Radostów Dolny I, Radostów Dolny, Radostów Górny, Radostów Dolny	Mściszów	18	7	00:30	PKS Voyager Sp. z o.o.

Pozostałe linie komunikacyjne na terenie Powiatu Lubańskiego realizowane są na podstawie zezwoleń udzielonych przez inne organy

Mapa 7. Sieć linii autobusowych na terenie powiatu Lubańskiego na podstawie zezwoleń Starosty Lubańskiego



źródło: opracowanie własne

3.4. INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA

W 2015 roku na obszarze wszystkich jednostek administracyjnych wchodzących w skład powiatu Lubańskiego zlokalizowanych było 128 przystanków których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Lubański. Najwięcej przystanków funkcjonuje na obszarze gminy wiejskiej Lubań (45). Nieznacznie mniej przystanków jest rozlokowanych na terenie gminy Leśna (44). Najmniej przystanków znajduje się w gminie Platerówka (9).

Tabela 9. Przystanki w Powiecie Lubańskim

L.p.	Gminy Powiatu Lubańskiego	Ludność	Liczba przystanków przy drogach powiatowych	Liczba mieszkańców gminy na 1 przystanek
1	Leśna	10412	44	237
2	Lubań (2)	6580	45	126
3	Siekierczyn	4539	12	378
4	Platerówka	1657	9	184
5	Olszyna	6619	18	368

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ze Starostwa Powiatowego

Dostępność mieszkańców poszczególnych gmin do sieci infrastruktury transportu publicznego przedstawia wskaźnik liczby mieszkańców gminy przypadającej na jeden gminny przystanek. Najmniejsza liczba osób na przystanek przypada w gminie Lubań (126). Z kolei najwięcej mieszkańców na jeden przystanek przypada w gminie Siekierczyn (378).

4. WĘZŁY PRZESIADKOWE

Pod pojęciem strategiczny węzeł przesiadkowy należy rozumieć miejsce, w którym następuje intensywne przesiadanie się pasażerów transportu publicznego i indywidualnego. Celem do którego powinien dążyć Powiat Lubański powinno być stworzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie ze wszystkich dostępnych środków transportu na tym obszarze. Celem pośrednim, aby doprowadzić do takiego stanu rzeczy jest stworzenie multimodalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

W opisywanych węzłach dochodzi do integracji usług publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu tj. komunikacji kołowej (autobusowej, samochodowej, rowerowej) oraz kolejowej. Stąd też w pierwszej kolejności należy wyznaczać i tworzyć tego typu multimodalne centra przesiadkowe w sąsiedztwie czynnych dworców autobusowych **z dostępem do komunikacji autobusowej** – oraz dworców kolejowych. Pozwala to integrować ze sobą rozkłady jazdy oraz system informacji pasażerskiej.

W bezpośrednim sąsiedztwie węzłów przesiadkowych tworzy się również popularne szczególnie w większych aglomeracjach parkingi typu Park&Ride, Bike&Ride, Kiss&Ride itp.

W systemie transportu publicznego w Powiecie Lubańskim można wskazać 1 zintegrowany węzeł przesiadkowy- Dworzec Kolejowy i Autobusowy w Lubaniu. Obydwa dworce znajdują się od siebie w oddaleniu o ok. 850 m.

Wskazanie miasta Lubań jako główny węzeł przesiadkowy w powiecie jest o tyle zasadne, że został on wskazany jako węzeł strategiczny powiatowej komunikacji zbiorowej w wojewódzkim planie transportowym. Utworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego w Lubaniu ułatwi podróżowanie po obszarze powiatu i województwa. Aby wskazany węzeł odpowiednio spełniał swoje funkcje, ważne jest zintegrowanie rozkładów jazdy kolei i komunikacji autobusowej. Jak wiadomo Starosta nie ma wpływu na rozkład kolejowy, ale po 2016 roku jako Organizator publicznego transportu zbiorowego będzie miał wpływ na kształtowanie rozkładu jazdy autobusowej komunikacji publicznej.

Wymieniony wyżej węzeł przesiadkowy jest strategiczny nie tylko ze względu na swoje położenie w powiecie, lecz także dlatego że w jego obrębie znajdują się szkoły, zakłady pracy i miejsca użyteczności publicznej, z których korzystają mieszkańcy powiatu. Z tego punktu widzenia istotne jest również posiadanie przez wymieniony węzeł połączeń, wychodzących poza obszar powiatu. Biorąc pod uwagę prognozy życia ludności zamieszkującej teren powiatu Lubańskiego, wskazane wyżej węzły są wystarczające dla potrzeb i liczby osób korzystających z komunikacji publicznej.

Mapa 8. Węzły przesiadkowe na terenie powiatu Lubańskiego



Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego można uzyskać poprzez integrację systemu transportu publicznego - autobusów i transportu kolejowego na następujących poziomach:

- **hardware**- dostępności w czasie i przestrzeni do punktów węzłowych, wspólnego użytkowania torów kolejowych przez PKP oraz innych operatorów;
- **software**- systemów informatycznych, zarządzania przewozami, zarządzania ruchem;
- **orgware**- koordynacji linii oraz rozkładów jazdy;
- **finwale**- wspólnego systemu taryfowego i biletowego.

Integracja transportu zbiorowego stwarza nowe możliwości dla organizatora i samego pasażera.

Zróżnicowanie rodzajów przewozów i odległości wymaga koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych. Koordynacja poszczególnych podsystemów i gałęzi transportowych w przewozach pasażerskich to usprawnienie całego cyklu podróży w zakresie:

- współdziałania wszystkich elementów składowych realizacji potrzeb przewozowych w ramach pasażerskiego systemu transportu;
- integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu, co pozwala na spełnienie oczekiwań pasażera, co do punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

Oczekiwane przez pasażerów punktualność i szybkość podsystemów i gałęzi transportowych powinny być zapewnione przez intramodalność i intermodalność transportową.

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązujących w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji 75% transport publiczny- 25% transport indywidualny. Jednak biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu-powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne proporcje przyjmuje się podział 50%:50%.

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Oprócz usprawnienia komunikacji zbiorowej należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych);
- parkingów P&R;
- systemu informacji i zarządzania ruchem;
- systemu ścieżek rowerowych.

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać, a nie wchodzić z sobą w konflikt.

Integracja transportu publicznego i indywidualnego powinna opierać się także na systemie Park & Ride- czyli na systemie, gdzie pasażer podjeżdża swoim samochodem do danego miejsca na obrzeżu miasta lub do miejsca w pobliżu centrum i dalszą podróż odbywa środkami komunikacji publicznej. Lubań jest zbyt małym miastem, by system ten funkcjonował z korzyścią dla mieszkańców, jednak mógłby on być atrakcyjny dla przyjezdnych oraz dla turystów, szczególnie turystów jednodniowych.

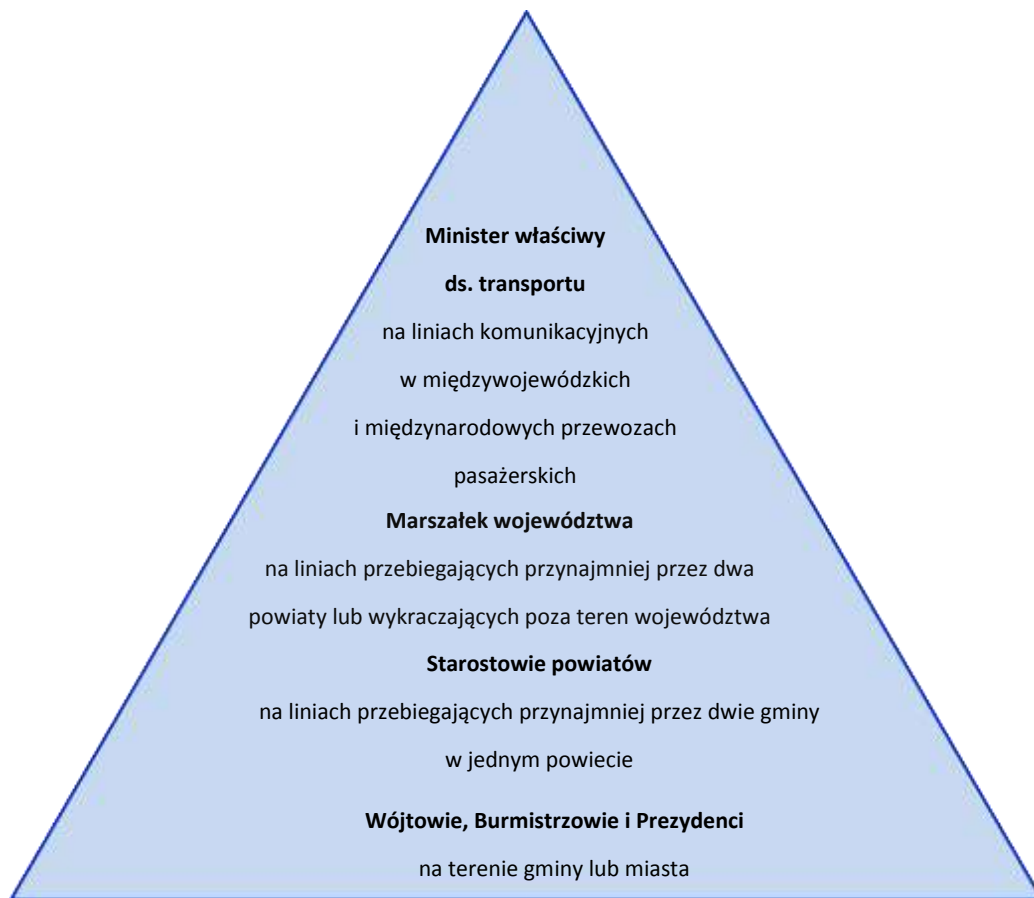
Realizacja Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Powiecie Lubańskim przyczyni się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

- usprawnienie jego funkcjonowania,
- wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,
- skrócenie czasów podróży,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
- zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,
- realizacji systemu parkingów „Park & Ride”,
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
- stabilny system finansowania transportu publicznego.

5. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW

5.1. ORGANIZATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO W POWIECIE LUBAŃSKIM

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym definiuje pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego. Jest nim właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze (art. 4 ust. 1 pkt 9). Kompetencje organizatorów działających na różnych szczeblach powinny się uzupełniać zgodnie z zasadami przedstawionymi na poniższym schemacie.

Rysunek 1. Organizacja rynku przewozów

Powiat jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zwanym dalej „organizatorem”, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów:

- a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami - a na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie.

Określone w ustawie zadania organizatora wykonuje w przypadku powiatu - Starosta.

Starosta Lubański może być organizatorem przewozów na liniach komunikacyjnych pomiędzy miejscowościami przebiegającymi przynajmniej przez obszar dwóch gmin, pod warunkiem, że gminy te nie zawarły stosownego porozumienia międzygminnego albo nie utworzyły związku międzygminnego. W takim przypadku kompetencje Starosty będą wyłączone, ponieważ nie będą to już przewozy powiatowe ale gminne. Właściwym organizatorem będzie wójt, burmistrz bądź prezydent wskazany przez gminy.

Obowiązkiem Starosty jest zatem zaspokajanie niezbędnych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu, które mają charakter ponadgminny. Każda gmina ma bowiem obowiązek zaspokajania potrzeb przewozowych swoich mieszkańców,

nawet jeśli nie jest zobligowana do sporządzenia planu transportowego. Potrzeby transportowe o charakterze ponadlokalnym taka gmina może zgłaszać odpowiednio do starosty albo do marszałka województwa (art. 13 ust. 4).

W praktyce takie stwierdzenie budzi jednak wiele wątpliwości interpretacyjnych. Z tego powodu Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej udzieliło odpowiedzi na interpelację poselską nr 903 w sprawie organizacji transportu zbiorowego w gminach i powiatach. W przytoczonej interpelacji znajduje się następujące stwierdzenie:

„Należy wyjaśnić, że w przypadku niezapewnienia przewozów gminnych przez gminę samodzielnie bądź też w wyniku zawarcia porozumienia, czy utworzenia związku międzygminnego powiat nie jest zobligowany do zorganizowania przewozów, których celem jest zaspokajanie potrzeb przewozowych poszczególnych gmin. W takiej sytuacji powiat nie ma również obowiązku dofinansowania przewozów w gminach, które nie zawarły porozumienia bądź nie przystąpiły do związku międzygminnego. Oznacza to, że w przypadku braku porozumienia między gminami obowiązek organizacji przewozów między gminami nie przechodzi z mocy prawa na powiaty i nie powstają w stosunku do samorządów powiatowych zobowiązania organizacyjne i finansowe w tym zakresie. Nie znajduje więc uzasadnienia pogląd, że przedmiotowa ustawa nakłada na powiaty obowiązek dofinansowania transportu w gminach, które nie utworzyły związku lub porozumienia.

Inną kwestią jest możliwość podjęcia przez jednostki samorządu terytorialnego różnego szczebla, np. gmin z powiatem, współdziałania w zakresie dofinansowania przewozów. Jednakże należy podkreślić, że to zagadnienie nie jest regulowane ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. W tym zakresie zastosowanie mają w szczególności przepisy:

- a) ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym,
- b) ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym,
- c) ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 198 t.j.),
- d) ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 885 t.j.).

5.2. FUNKCJE ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Zgodnie z art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora należy:

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

Podstawowym narzędziem służącym realizowaniu pierwszego zadania jest opracowywanie planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z zasadami ujętymi w Rozdziale 2 Ustawy.

Sposoby organizowania publicznego transportu zbiorowego zostały szczegółowo opisane w Rozdziale 3 Ustawy. Należą do nich m.in.:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego
 - systemu informacji dla pasażera;
- ustalenie 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;
- określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- ustalenie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe, za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Z kolei zarządzanie publicznym transportem zbiorowym powinno się odbywać z uwzględnieniem zasad zawartych w Rozdziale 4 Ustawy.

5.3. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Przepisy nowej ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* rozróżniają pojęcia operatora i przewoźnika. Zgodnie z definicją ustawową **operatorem publicznego transportu zbiorowego** jest 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. **Przewoźnikiem** jest natomiast 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.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 8 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* do zadań organizatora (w naszym przypadku – Starosty Lubańskiego) należy przygotowanie i przeprowadzenie postępowania zmierzającego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Sposób przeprowadzenia takiego postępowania regulują przepisy rozdziału 2 omawianej ustawy. Na podstawie art. 19 ust. 1 **wybór operatora** może nastąpić w jednym z następujących trybów:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - *Prawo zamówień publicznych* (Dz. U. z 2015 r, poz. 2164 t.j.), albo
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. *o koncesji na roboty budowlane lub usługi* (Dz. U. z 2015 r., poz. 113 t.j.), albo
- art. 22 ust. 1 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* tzn. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (mówiąc zaś językiem *Prawa zamówień publicznych* –chodzi o tzw. wybór z wolnej ręki).

Dopuszczalne jest również wykonywanie przewozów przez samego organizatora w formie samorządowego zakładu budżetowego (art. 19 ust. 2).

Podmiot wewnętrzny

Organizator może zawrzeć bezpośrednio umowę w trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdy:

1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1.000.000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo

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

3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo

4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, przewidzianych w Prawie zamówień publicznych lub ustawie o koncesjach.

Podmiotem wewnętrznym w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007 jest (art. 2 lit. j rozporządzenia) odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.

Jeżeli bezpośrednio ma być zawarta umowa z małym lub średnim przedsiębiorcą eksploatującym nie więcej niż 23 środki transportu, wspomniane wyżej progi 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

Art. 22 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nakazuje, by umowie zawieranej bezpośrednio na świadczenie usług przewozowych w komunikacji nadać formę koncesji na usługi. Wymogu tego nie stosuje się w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć:

- 1) linii komunikacyjnej albo
- 2) linii komunikacyjnych albo
- 3) sieci komunikacyjnej.

Starostwo może nadać przewoźnikowi status podmiotu wewnętrznego. Zasadność nadania takiego statusu jest uzasadniona jeśli organizator ma plan dopłaty do operatora w postaci rekompensaty każdego roku. Taka rekompensata płacona przez organizatora pokrywałaby różnicę pomiędzy przychodami a kosztami lub też współfinansowała zakupy inwestycyjne. Posiadanie statusu podmiotu wewnętrznego ułatwiłoby i przyspieszyło proces przekazywania tych środków. Ponadto taki status pozwalałby na podpisanie umowy z takim operatorem na usługi przewozowe na okres 10 lat. Taka umowa oczywiście stabilizowałaby działalność operatora i pozwalałaby na wieloletnie planowanie działalności oraz inwestycji. Oczywiście warunkiem koniecznym jest posiadanie przez organizatora czyli Starostę środków finansowych które byłyby co roku przeznaczane na wypłatę rekompensaty.

Wyznaczenie sieci o charakterze użyteczności publicznej jest istotne z punktu widzenia dalszego finansowania transportu publicznego w powiecie. Refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane są z budżetu Państwa. Obecnie refundacje te stosowane są na wszystkich liniach, zgodnie z wydanymi zezwoleniami na przewóz osób w krajowym transporcie drogowym. Począwszy od 1 stycznia 2017 r. refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane będą wyłącznie na liniach, które uzyskają status linii użyteczności publicznej. Przewoźnicy realizujący przewozy na tych liniach określani będą, jako Operatorzy tych linii. Na pozostałych liniach nadal będzie możliwe stosowanie przez przewoźników ulg tylko handlowych, które jednakże nie będą refundowane z budżetu Państwa i ich stosowanie będzie odbywało się na ryzyko przewoźnika.

W związku z powyższym w przypadku przewozów autobusowych najbardziej efektywnym trybem wyboru takiego operatora dla Powiatu Lubańskiego powinna być koncesja, o ile nieskuteczny będzie tryb wyboru operatora w wyniku bezpośredniego przyznania. W tym przypadku wybór operatora mógłby się odbywać na poszczególne linie bądź na pewne grupy tych linii. Jednym z podstawowych kryteriów przetargu na udzielenie koncesji powinna być liczba kursów w dobie na każdej linii. W ten sposób Starosta Lubański będzie miał aktywne narzędzie w kreowaniu autobusowej polityki przewozowej. Taka sytuacja może poprawić dostępność komunikacyjną mieszkańcom Powiatu Lubańskiego.

6. SIĘĆ POŁĄCZEŃ O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Za przewozy o charakterze użyteczności publicznej uznaje się usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Na podstawie obecnej sieci połączeń komunikacyjnych można określić różne możliwe warianty sieci transportu autobusowego do objęcia użytecznością publiczną. Podstawowymi kryteriami, którymi należy kierować się przy określaniu tej sieci są:

- Wielkość obecnych potoków pasażerskich
- Zapewnienie połączeń na poziomie powiatowym tj. między siedzibą powiatu i siedzibami gmin (tam gdzie te połączenia istnieją)
- Dodatkowo: zapewnienie wzajemnych połączeń pomiędzy poszczególnymi miejscowościami powiatu (tam gdzie te połączenia istnieją)

Biorąc pod uwagę powyższe kryteria, poniżej są przedstawione **dwa warianty sieci linii o charakterze użyteczności publicznej (w ujęciu minimalnym oraz maksymalnym)**, które mogą zostać uznane za linie o charakterze użyteczności publicznej.

WARIANT MINIMALNY

W wariacie minimalnym zapewniony jest dostęp do transportu publicznego na liniach pomiędzy siedzibami poszczególnych gmin, a siedzibą Powiatu Lubańskiego- Lubaniem.

Tabela 10. wariant minimalny sieci linii o charakterze użyteczności publicznej

L.p.	Od	Przez	Do
1	Lubań	Zaręba Dolna, Zaręba Górna, Siekierczyn, Batowice, Włosień, Włosień Dolny, Włosień, Włosień Górny	Platerówka
2	Lubań	Kościelnik, Kościelniki Dolne, Kościelniki Średnie, Kościelniki Górne	Leśna
3	Lubań	Jałowiec, Olszyna II, Olszyna III	Olszyna
4	Lubań	Zaręba Dolna, Zaręba Górna, Wesolówka	Siekierczyn

Mapa 9. Wariant minimalny sieci linii o charakterze użyteczności publicznej

źródło: opracowanie własne

WARIANT MAKSYMALNY

W wariantcie maksymalnym proponowana sieć jest odzwierciedleniem bieżącej siatki połączeń funkcjonujących i opartych na zezwoleniach wydanych przez Starostę Lubańskiego.

Tabela 11. wariant maksymalny sieci linii o charakterze użyteczności publicznej

L.p.	Od	Przez	Do
1	Stankowice	Świecie Bikówka, Miłoszów, Leśna Pocztowa, Leśna Baworowo, Szyszkowa Zakmet	Lubań
2	Lubań	Kościelnik, Kościelniki Dolne, Kościelniki Średnie, Kościelniki Górne, Leśna, Pobiedna	Świeradów- Zdrój
3	Lubań	Pisarzowice Dolne, Henryków Lubański, Henryków II	Henryków III
4	Lubań		Pisarzowice
5	Lubań	Kościelnik, Kościelniki Dolne, Kościelniki Średnie, Kościelniki Górne, Leśna, Smolnik, Leśna	Miłoszów
6	Leśna	Smolnik - Leśna, Smolnik, Szyszkowa, Kościelnik, Kościelniki Dolne, Kościelnik	Lubań
7	Lubań	Kościelnik, Kościelniki Dolne, Kościelniki Średnie, Kościelniki Górne, Leśna, Jurków, Grabiszycy Dolne	Grabiszycy Górne
8	Lubań	Kościelnik, Kościelniki Dolne, Kościelniki Średnie, Kościelniki Górne, Leśna, Świecie I, Świecie II, Świecie IV, Świecie V, Świecie VI, Wolimierz	Pobiedna
9	Lubań	Jałowiec, Olszyna II, Olszyna III, Olszyna, Biedrzychowice, Zapusta, Bożkowice	Grodnica
10	Lubań	Zaręba Dolna, Zaręba, Zaręba Górna, Siekierczyn, Włosień Dolny I, Włosień Dolny II, Włosień I, Włosień II, Włosień Górny I, Platerówka, Zalipie	Leśna
11	Lubań	Zaręba Dolna, Zaręba, Zaręba Górna, Siekierczyn	Rudzica
12	Lubań	Zaręba Dolna, Zaręba Górna, Siekierczyn, Batowice, Włosień, Włosień Dolny, Włosień,	Leśna

		Włosień Górny, Platerówka, Zalipie, Przyłasek, Grabiszycy	
13	Lubań	Księgniki, Kościelnik, Kościelniki Średnie, Kościelniki Górne	Leśna
14	Lubań	Zaręba Dolna, Zaręba Górna	Wesołówka
15	Lubań	Zaręba Dolna, Zaręba Górna, Wesołówka, Zaręba Górna, Zaręba Górna, Wesołówka, Zaręba Górna, Siekierczyn, Nowa Karczma	Wyręba
16	Lubań	Mściszów, Radogoszcz, Lubań, Mściszów, Pisarzowice	Lubań
17	Lubań	Pisarzowice, Radostów Dolny, Mściszów	Lubań
18	Lubań	Radostów, Górny, Radostów Średni, Radostów Dolny, Pisarzowice	Lubań
19	Lubań	Nawojów Łużycki, Radogoszcz, Pisarzowice	Lubań
20	Lubań	Uniegoszcz, Radostów Dolny	Mściszów
21	Lubań	Zaręba Dolna, Zaręba Górna, Siekierczyn, Nowa Karczma, Pisarzowice Górne, Pisarzowice Średnie, Pisarzowice Dolne	Lubań
22	Lubań	Uniegoszcz, Radostów Dolny I, Radostów Dolny, Radostów Górny, Radostów Dolny	Mściszów

Mapa 10. Wariant maksymalny sieci linii o charakterze użyteczności publicznej

źródło: opracowanie własne

7. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

7.1. STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH

Pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

Wśród możliwych kryteriów określenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można wymienić m.in.:

1. stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
2. dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,
3. dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,
4. maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,
5. standard napełnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
6. optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
7. dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych,
8. możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
9. komfort jazdy pasażerów,
10. czystość pojazdów i przystanków,
11. ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego.

Należy podkreślić znaczenie ostatniego ze wspomnianych kryteriów. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkował rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

Wśród elementów systemu transportu publicznego przyjaznego dla pasażerów można wymienić m.in.:

1. odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych,

2. punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
3. sieć linii umożliwiającą w największym stopniu obsługę obszaru objętego planem transportowym i wygodne dotarcie do najważniejszych, z punktu widzenia użytkowników, obiektów,
4. wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),
5. koordynację rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz w punktach przesiadkowych,
6. przystanki z podwyższonym peronem do wysokości podłogi w autobusie,
7. rozwiązania techniczne umożliwiające bezpieczne korzystanie z przystanków,
8. przystanki przesiadkowe wyposażone w automaty biletowe,
9. czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki itp.),
10. bilety okresowe na fragmenty sieci jak i obejmujące całą sieć, bez względu na rodzaj środka transportu, jakim wykonywane są usługi przewozowe w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na danym obszarze objętym planem transportowym,
11. wygodną sieć parkingów umożliwiającą funkcjonowanie pasażerów w systemie „Parkuj i Jedź”,
12. dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów.

Dostosowany do powyższych zasad i standardów system transportu publicznego zapewnia sprawną obsługę pasażerów, uzyskując

w ich oczach pozytywne oceny, umożliwiając sprawne i punktualne poruszanie się po całym obszarze objętym planem transportowym.

Ogólne parametry standardu usług przewozowych powinny być charakteryzowane następującymi wielkościami:

1. punktualność kursowania autobusów na poziomie około 80 – 90 %
2. średni czas podróży w relacji praca-dom do 60 min.
3. przesiadkowość na średnim poziomie około 0,5 przesiadki na podróż
4. 4 osoby na m² powierzchni przeznaczonej do stania.
5. Należy dbać także o efektywność usług mierzoną wskaźnikami:
6. pracą przewozową w pasażerogodzinach (czas spędzany przez pasażerów w środkach komunikacji publicznej),
7. średnim czasem podróży,
8. liczbą przesiadek,

9. długością trasy podróży,
10. analizą obejmującą podstawowe parametry ruchu oraz koszty społeczne (straty czasu wszystkich użytkowników ruchu, poziom zanieczyszczenia atmosfery i inne).

7.2. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE LUBAŃSKIM

Aktualny stan ekologiczny Powiatu Lubańskiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

DOKUMENTY NA POZIOMIE WOJEWÓDZKIM

1. Program Ochrony Środowiska Województwa Dolnośląskiego na lata 2007-2010 z perspektywą do roku 2014.
2. Program ochrony środowiska i Plan gospodarki odpadami województwa dolnośląskiego, Wrocław 2002
3. Raport o stanie środowiska w województwie dolnośląskim 2007, 2008 roku - Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu

DOKUMENTY NA POZIOMIE POWIATOWYM

1. Program ochrony środowiska dla powiatu Lubańskiego na lata 2013-2016 z uwzględnieniem lat 2017-2020

DOKUMENTY NA POZIOMIE GMINNYM

1. Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Lubań na lata 2011-2014 z perspektywą do roku 2018
2. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Olszyna, Olszyna 2010
3. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Leśna 2013-2016
4. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Siekierzyn na lata 2015-2018 z perspektywą na lata 2019-2022
5. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Platerówka na lata 2009-2012 z uwzględnieniem okresu 2013-2016
6. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Platerówki, Platerówka 2004 r.

Ochrona przyrody wynika z dokumentów obowiązujących w Polsce i Unii Europejskiej. Ustawy o ochronie przyrody /najnowsza ustawa o ochronie przyrody w Polsce jest z 16 kwietnia 2004 roku DZ.U. z 2015r. poz. 1651/ i Ustawy o kształtowaniu i ochronie środowiska.

Dodatkowymi, bardzo ważnymi dokumentami są:

- Rozporządzenie w sprawie ochrony gatunkowej roślin z dnia 5 stycznia 2012 r.
- Rozporządzenie w sprawie ochrony gatunkowej grzybów z dnia 9 października 2014r.
- Rozporządzenie w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt z dnia 6 października 2014r.

Dyrektywy UE:

- "Dyrektywa 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory" (w skrócie nazywana dyrektywą siedliskową)
- "Dyrektywa 2009/147/WE w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (w skrócie nazywana dyrektywą ptasią)
- Konwencja Berneńska.

FORMY OCHRONY PRZYRODY NA OBSZARZE POWIATU LUBAŃSKIEGO

Na terenie powiatu lubańskiego znajdują się następujące formy ochrony przyrody:

- obszary chronionego krajobrazu,
- obszary Natura2000,
- użytki ekologiczne,
- pomniki przyrody.

OBSZARY NATURA 2000

PLH020013 Sztolnie w Leśnej

Powierzchnia: 8,7 ha

Obszar obejmuje dwa zespoły sztolni, jeden - Baworowo, przy zakładach "Baworowo" (3 sztolnie) i drugi - Leśna, przy drodze z Leśnej do Świecia (6 sztolni). Sztolnie są dawnymi wyrobiskami bazaltu z czasów II Wojny Światowej - prawdopodobnie miały przeznaczenie militarne. Sztolnie w Leśnej są cennym miejscem zimowania i przejściowego bytowania około 8 gatunków nietoperzy (około 130 osobników), z czego 3 gatunki znajdują się w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. Poza okresem zimowym sztolnie wykorzystywane są jako kwatery przejściowe i miejsca godowe mopka i gacka brunatnego. Dominującymi gatunkami są: nocek rudy, nocek duży, mopek i gacek brunatny. Obszar w całości porasta las mieszany.

PLH020102 Łąki Gór i Pogórza Izerskiego

Powierzchnia: 6433,4 ha

Obejmuje fragment podnóża Gór Izerskich (Kamienickiego Grzbietu) oraz Pogórza Izerskiego.

Najważniejszym komponentem krajobrazowym i funkcjonalnym obszaru są obszary półnaturalne: łąki oraz murawy. Najcenniejszymi elementami są łąki z wszewłogą górską *Meum athamanticum*, należące do górskich łąk konietlicowych, oraz górskie formy świeżych łąk niżowych użytkowanych ekstensywnie, i w mniejszym stopniu muraw bliźniaczkowych. Ponadto występują tu mocno przekształcone (osuszane) łąki wilgotne ze związku *Molinion* i *Calthion*. Zachowane są siedliska bytowania wielu cennych gatunków zwierząt. Obszar jest kluczowym dla zachowania *Euphydryas aurinia* w całej Polsce Południowo-Zachodniej (największe znane stanowisko) oraz modraszkwatych.

PLH020047 Torfowiska Gór Izerskich

Powierzchnia: 4765.0 ha.

Obszar obejmuje całą górnoreglową część Gór Izerskich obniżającą swój zasięg do około 800 m n.p.m. Torfowiska w Górach Izerskich są związane przede wszystkim z obszarem regła górnego, cechującym się wysokimi opadami oraz chłodnym klimatem. Obecności torfowisk sprzyja łagodna rzeźba, a stopień zatorfienia piętra regła górnego sięgał 40% (co

jest wartością porównywalną z podawaną dla Finlandii). Niestety, z racji prowadzenia intensywnej gospodarki leśnej w tym rejonie już od poł. XIX w. powierzchnia obszaru zatorfionego bardzo się skurczyła. Jednak i dziś torfowiska nie stanowią izolowanych obiektów, lecz łączą się w kompleksy. Na obszarze występuje 12 siedlisk wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Obszar obejmuje największy w Polsce kompleks torfowisk górskich, w skład których wchodzi torfowiska wysokie żywe w ich regionalnej, sudeckiej odmianie, torfowiska przejściowe, bory na torfie oraz torfowiska zdolne do regeneracji. Największy kompleks torfowisk w Dolinie Izery jest chroniony w rez. przyr. Torfowiska Doliny Izery (485 ha, 2000r.) i Torfowisko Izerskie (45 ha, 1969r.). Pozostała część obszaru nie chroniona. Występują rośliny rzadkie, zapisane w Polskiej Czerwonej Księdze Roślin m.in.: brzoza karłowata *Betula nana* i turzycza bagienna *Carex limosa*. Roślinność lasów jest dość silnie przekształcona, regiel dolny - głównie przez gospodarkę, zaś regiel górny wykazuje zmiany spowodowane zanieczyszczeniami powietrza. Na opisywanym terenie występuje 15 gatunków ptaków "naturowych", z czego 6 zaliczanych jest do grupy regularnie występujących ptaków migrujących nie wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Rady 79/409/EWG. Odnaleziono też dwa gatunki nietoperzy: nocka dużego *Myotis myotis*, mopka *Barbastella barbastellus*. Notowano także wilka *Canis lupus*, wydrę *Lutra lutra* oraz rysia *Lynx lynx*.

PLB020009 Góry Izerskie

Powierzchnia: 20343,6 ha

Obszar położony jest w Sudetach Zachodnich ostoja obejmuje polską część Gór Izerskich oraz fragment Pogórza Izerskiego. Południowo-zachodnia granica obszaru pokrywa się z przebiegiem polsko-czeskiej granicy państwowej. Od południowego-wschodu Góry Izerskie sąsiadują z Karkonoszami. Główną część ostoi tworzą dwa grzbiety: Wysoki Grzbiet (z jego kulminacją - Wysoką Kopą 1126 m n.p.m. – najwyższe wzniesienie Gór Izerskich) oraz Grzbiet Kamienicki. Geologicznie Góry Izerskie należą do jednostki zwanej blokiem karkonosko-izerskim. Północną część tworzy masyw zbudowany ze starych przeobrażonych skał, otaczających młodsze granity karkonoskie. Skały metamorficzne polskiej części gór to głównie gnejsy, granitoidy i łupki łuszczycowe. Geomorfologicznie na większości obszaru występuje stara powierzchnia zrównania. Cechuje ją łagodna rzeźba, wraz z bardzo wilgotnym klimatem.

Najcenniejszymi ekosystemami w górskiej części ostoi są torfowiska wysokie i przejściowe, torfowiska zdolne do regeneracji oraz bory na torfie, zaś w obrębie pogórza największą wartość przyrodniczą przedstawiają zbiorowiska łąkowe. Torfowiska w Górach Izerskich cechują się bardzo obfitymi opadami, porównywalnymi z najwyższymi partiami Karkonoszy. Stopień zatorfienia piętra regla górnego sięgał 40%, co jest wartością porównywalną z danymi podawanymi z Finlandii. Niestety, z racji prowadzenia intensywnej gospodarki leśnej oraz melioracji wodnych w tym rejonie, już od poł. XIX w. powierzchnia naturalnych siedlisk uległa znacznym przekształceniom. Obecnie lasy są tu mocno zdegradowane zarówno w wyniku niewłaściwej gospodarki leśnej, jak i zanieczyszczeń powietrza.

Na obszarze Gór Izerskich i fragmencie Pogórza Izerskiego współcześnie stwierdzono gniazdowanie co najmniej 18 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej - między innymi cietrzew, sóweczka i włośchatka, dla których Góry Izerskie stanowią jeden z najważniejszych w kraju obszarów lęgowych. Gatunki ujęte w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt (PCK): bielik, cietrzew, puchacz, sóweczka, włośchatka, czeczotka. Stwierdzono tu prawdopodobnie najwyższe stanowiska w Polsce i w Europie Środkowej bielika, żurawia oraz najwyższe stanowisko w Polsce sieweczki rzecznej. Na uwagę zasługuje także tutejsza, bardzo liczna, populacja świergotka łąkowego.

Obszary chronionego krajobrazu

Obszar Chronionego Krajobrazu „Bez Nazwy” stanowiący Zalew leśniańsko -złotnicki, o pow. 700 ha, obejmujący gminę Olszyny, Lubań, Leśna.

HAŁAS NA OBSZARZE POWIATU LUBAŃSKIEGO

Głównymi źródłami hałasu na terenie powiatu lubańskiego są:

1. ruch drogowy,
2. działalność przemysłowa,
3. ruch kolejowy.

Pod pojęciem **hałasu drogowego** rozumie się hałas pochodzący od środków transportu poruszających się po wszelkiego rodzaju drogach nie będących drogami kolejowymi. Jest to hałas typu liniowego. Układ drogowy stanowi o rozwoju danego regionu i powiązaniach z innymi ośrodkami. Przez teren powiatu przebiegają będące źródłami hałasu drogowego: drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne, łączące Powiat Lubański z innymi ośrodkami.

Na poziom hałasu drogowego mają wpływ przede wszystkim:

- natężenie ruchu komunikacyjnego,
- udział transportu ciężkiego w strumieniu ruchu,
- prędkość ruchu pojazdów (ze wzrostem prędkości hałas rośnie),
- stan nawierzchni oraz płynność ruchu.
- typ i stan techniczny pojazdów,
- nachylenie drogi,
- stan nawierzchni oraz płynność ruchu.

Głównymi źródłami **hałasu przemysłowego** są:

- urządzenia technologiczne i instalacje wyciągowe przemysłu drzewnego (traki, rębaki, suszarnie drewna, wentylatory wyciągowe),
- urządzenia i instalacje chłodnicze (sprężarki, skraplacze, wentylatory),
- nie posiadające zabezpieczeń akustycznych wolnostojące maszyny i urządzenia,
- maszyny i urządzenia technologiczne, pracujące w nieprzystosowanych
- pomieszczeniach,
- transport wewnątrzzakładowy,
- aparatura nagłaśniająca w obiektach rozrywkowych

Pod pojęciem **hałasu kolejowego** rozumie się hałas powstający w wyniku eksploatacji linii kolejowych. Źródłami hałasu kolejowego są przebiegające przez teren powiatu linie kolejowe. Przyczyną uciążliwości komunikacji szynowej są stare torowiska kolejowe pozbawione zdolności tłumienia oraz przestarzałe wagony kolejowe.

JAKOŚĆ POWIETRZA NA OBSZARZE POWIATU LUBAŃSKIEGO

Ochrona powietrza polega na zapewnieniu jak najlepszej jego jakości, w szczególności przez:

- utrzymanie poziomów substancji w powietrzu poniżej dopuszczalnych dla nich poziomów lub co najmniej na tych poziomach
- zmniejszanie poziomów substancji w powietrzu co najmniej do dopuszczalnych, gdy nie są one dotrzymane.

Głównymi źródłami zanieczyszczenia atmosfery w powiecie lubańskim są:

- ciepłownie miejskie,
- kotłownie osiedlowe i przyzakładowe,
- pojazdy mechaniczne i maszyny rolnicze
- rozproszone źródła emisji sektora komunalno – bytowego.

Zwiększone stężenie CO₂ i pyłu obserwuje się w sezonie grzewczym, jest to związane ze spalaniem paliw, głównie węgla w celach grzewczych.

ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO

Plan Transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu:

- poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia parkingów „Parkuj i Jedź” w okolicach węzłów przesiadkowych,
- eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- modernizację dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy,
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji publicznej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

Plan Transportowy omawia charakterystykę ogólną obszaru oraz jego charakterystykę komunikacyjną, a także zasady organizacji rynku przewozów. Dokument wskazuje istotne – z punktu widzenia zapewnienia ciągłości wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej – połączenia pośród istniejącej sieci komunikacyjnej obszaru.

Plan Transportowy stanowi więc jedynie ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej, ze wskazaniem sposobu efektywnego jej wykorzystania oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; jest to więc dokument wtórny wobec wcześniej obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych zarówno jednostek samorządu terytorialnego (województw, powiatów, gmin), jak i urzędów administracji centralnej (jak np. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy Zarząd Dróg Wojewódzkich we Wrocławiu) i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.

7.3. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiejkolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

Organizator transportu publicznego ma więc obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp.

W celu sprostania przez system transportu publicznego wymaganiom różnych grup osób, należy dążyć do włączenia w jego planowanie jak najszerszej reprezentacji zainteresowanych np. poprzez konsultacje społeczne z organizacjami pozarządowymi działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych itp.

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:
 - eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkiem inwalidzkim lub dziecięcym i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
 - wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,

- usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
 - zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu lub budowanie przystanków o platformach niższych o 3-4 cm względem linii nadwozia pojazdu, co uczyni różnicę poziomów akceptowalną dla osób niepełnosprawnych oraz ograniczy ryzyko uszkodzeń autobusów o krawędzie peronów przystankowych),
 - lokalizacja przystanków bliżej pożądanego celu podróży,
- odpowiedniej organizacji przystanku:
 - miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
 - czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
 - zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
 - zniżki dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

7.4. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ ORAZ WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest jednym z ważniejszych czynników determinujących jakość usług przewozowych wykonywanych publicznym transportem zbiorowym. W związku z tym liczba i lokalizacja przystanków pasażerskich powinna uwzględniać jak największą liczbę mieszkańców danego obszaru w pożądanym okręgu dostępności.

Organizator transportu publicznego powinien starać się wprowadzać rozwiązania jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać:

- możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z poszczególnych punktów powiatu (i całego obszaru obsługiwanej komunikacją publiczną) do miejsc użyteczności publicznej, zakładów pracy, szkół i ważnych punktów w powiecie,
- odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny.

Dążenie do spełnienia powyższych postulatów pociąga za sobą cały szereg konsekwencji dla rozwiązań organizacyjnych i infrastruktury komunikacji publicznej. Dla każdego obszaru niezbędne jest zawsze wytyczenie:

- głównych korytarzy komunikacyjnych, w których stosowane są priorytety dla komunikacji publicznej, zapewniające bezpośredni dostęp do miejsc użyteczności publicznej ważnych z punktu widzenia pasażerów,
- podstawowych korytarzy komunikacyjnych, którymi bieżą linie o mniejszej częstotliwości kursowania lub linie dowożące pasażerów do linii kursujących głównymi korytarzami komunikacyjnymi.

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków wyznaczonych w podstawowych i w głównych korytarzach komunikacyjnych obsługiwanych przez pojazdy komunikacji publicznej, zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy. Bardzo ważnym elementem w transporcie zbiorowym jest bezpieczeństwo pasażerów. Istotną kwestią jest lokalizacja przystanków i ich otoczenie. Zasady lokalizacji przystanków różnią się nieco w zależności od rodzaju korytarza komunikacyjnego. W przypadku korytarzy podstawowych sieć przystanków powinna być dosyć gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. Natomiast w przypadku korytarzy głównych, przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów użyteczności publicznej (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych.

Optymalne zbudowanie sieci przystanków może być poprzedzone badaniami, mającymi na celu prawidłowe rozpoznanie rzeczywistych potrzeb użytkowników komunikacji publicznej. Ważnym aspektem transportu publicznego jest bezpieczeństwo pasażerów. Jest to również istotna kwestia dla lokalizacji przystanków i ich otoczenia. Ważnym elementem przystanków, zarówno ze względu na bezpieczeństwo jak i na wygodę pasażerów, jest wyposażenie istniejących przystanków, przynajmniej przystanków węzłowych oraz przystanków w punktach ważnych dla większości pasażerów, w wiaty i ławki. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach na terenie Powiatu Lubańskiego.

Ponadto, dla bezpieczeństwa pasażerów istotne znaczenie ma system monitorowania pojazdów komunikacji publicznej, przystanków (zwłaszcza węzłów przesiadkowych) i ważniejszych skrzyżowań.

7.5. UDOSTĘPNIANIE OPERATOROM LUB OPERATOROM I PRZEWOŹNIKOM INFRASTRUKTURY PRYZYSTANKOWEJ

Każdy organizator powinien zapewnić odpowiednie warunki do funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze, a do tych warunków bez wątpienia należy infrastruktura przystankowa, w zakresie między innymi ustanowienia możliwości korzystania (dostępności) z poszczególnych obiektów przystankowych, mając na uwadze oczekiwania podróżnych, przewoźników i operatorów.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 6 i 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 t.j.) organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega między innymi na 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 oraz których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów.

W świetle tej samej ustawy (art. 15 ust.2) określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania jeśli właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki, w tym wypadku Radę Powiatu.

Przepisy ustawy nie określają terminu w jakim należałoby podjąć daną uchwałę, nie oznacza to jednak, że organizator ma w zakresie jej podjęcia lub nie podjęcia pełną swobodę. Należy zwrócić uwagę na art. 46 ust. 1 w/w ustawy, w którym określono zasady funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z jedną z zasad, w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora, czyli te, w stosunku do których dany organ powinien podjąć uchwałę, o której powyżej. Brak takiej uchwały będzie oznaczał, że operator lub przewoźnik ubiegający się o uzyskanie odpowiedniego uprawnienia do wykonywania regularnych przewozów osób, po dniu wejścia w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, nie będzie mógł uwzględnić w rozkładzie jazdy tych przystanków komunikacyjnych, w stosunku do których właściwy organ nie podjął uchwały.

Mając powyższe na względzie należy wyraźnie podkreślić, że z dniem 1 marca 2011 r. organizatorzy uzyskali nie tyle prawo co obowiązek podjęcia uchwały w przedmiocie wskazanym w art. 15 ust. 2 w/w ustawy.

Zgodnie zaś z art. 16 ust. 4 w/w ustawy za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego mogą być pobierane opłaty. Stawka opłaty jest uchwalana w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ jednostki samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad.

Sformułowanie zawarte w w/w artykule „mogą być” sugeruje, że opłaty nie muszą być pobierane przez organizatora. Nie mniej jednak warto przeanalizować możliwość pobierania opłat zwłaszcza, że dochód z tych opłat ma być przeznaczony m.in. na utrzymanie (w tym na sprzątanie) przystanków komunikacyjnych.

Należy też zwrócić uwagę, że zróżnicowanie w zakresie poboru opłat w wypadku przewoźnika i operatora poprzez zwolnienie tego drugiego z obowiązku uiszczania stosownej opłaty może zostać uznane za dyskryminujące traktowanie przewoźnika, oba podmioty są bowiem przedsiębiorcami realizującymi przewozy pasażerskie i korzystającymi na równych zasadach z określonych obiektów przystankowych. Przywoływana powyżej ustawa daje możliwość zróżnicowania opłat ze względu np. na lokalizację przystanku jednak nie może prowadzić do dyskryminacji operatorów bądź przewoźników korzystających z danego obiektu na takich samych zasadach.

Podsumowując więc należy podkreślić, że o ile ustanowienie opłaty ma charakter fakultatywny dla jednostki samorządu terytorialnego o tyle uchwała określająca warunki i zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest ta jednostka jest obligatoryjna i powinna określać w szczególności:

- a) kwestie związane z udostępnianiem infrastruktury przystankowej,
- b) obowiązek uiszczania opłaty określonej na podstawie art. 16 ust. 4 tj. sposób pobierania/uiszczania opłaty, jej wysokości wynikającej z pomnożenia opłaty przez liczbę zatrzymań wynikających z rozkładu jazdy oraz terminy, w jakich przewoźnik czy operator powinien wywiązywać się z obowiązku uiszczenia opłaty.

Nie ma przeciwwskazań, aby jednostka samorządu terytorialnego wydała jedną uchwałę regulującą wszystkie w/w kwestie.

8. FINANSOWANIE POWIATOWEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO

8.1. FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Zgodnie z art. 50 ust. 1 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

1. **Pobieraniu** przez operatora lub organizatora **opłat** w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
2. **Przekazaniu** operatorowi **rekompensaty** z tytułu:
 - a. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
 - b. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
 - c. poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
3. **Udostępnieniu** operatorowi przez organizatora **środków transportu** na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Na mocy ustawy z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu

Ustawodawca określając trzy główne sposoby finansowania publicznego transportu zbiorowego, określa także trzy główne źródła tego finansowania jak poniżej:

1. Środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem,
2. Środki z budżetu państwa,
3. Wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

Zgodnie z art. 52 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym operatorowi przysługuje rekompensata, jeżeli wykaże, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody i poniesione koszty, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt. 2 proporcjonalnie do poniesionej straty. Z tego wynika, że rekompensata jest podstawową formą finansowania przewozów nierentownych niezależnie od tego kto jest organizatorem transportu. Natomiast w przypadku gdy operatorem jest podmiot wewnętrzny w rozumieniu Rozporządzenia 1370/2007 w ramach rekompensaty przysługuje mu także rozsądny zysk o którym mowa w załączniku do Rozporządzenia 1370/2007. W praktyce rozsądny zysk zgodnie z europejskimi doświadczeniami powinien oscylować wokół 5-6% w naszej praktyce jest to bliżej 2-3%.

Warto też zauważyć, że wypłata rekompensaty nie jest czynnością automatyczną. Ustawodawca wprowadził w tym względzie pewien rodzaj procedury, który ma zapewnić aby operator transportu nie otrzymał nadmiernej rekompensaty od organizatora. Zgodnie z art. 53. Ust. 1 UPZT właściwy organizator przekazuje operatorowi rekompensatę, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, jeżeli operator poniósł stratę i złożył wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W powyższym wniosku operator jest zobligowany do określenia wysokości utraconych przychodów i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, obliczoną zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr. 1370/2007, a także załączenia dokumentów potwierdzających wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów. Zgodnie z art. 54 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizator weryfikuje wniosek i dokumenty przedstawione przez operatora, stanowiące podstawę obliczenia rekompensaty. W przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji organizator:

1. Występuje do właściwego marszałka województwa z wnioskiem o przekazanie rekompensaty w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym do wysokości poniesionej z tego tytułu straty,

Wypłata przyznana operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu:

- a. Realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- b. Utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora.

8.2. FINANSOWANIE POWIATOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO

Powiatowy transport drogowy jest finansowany z dwóch głównych źródeł:

1. Przychody ze sprzedaży biletów
2. Refundacji utraconych przychodów, wynikających ze stosowania ulg ustawowych

Na wielkość przychodów ze sprzedaży biletów wpływają następujące czynniki:

1. Konkurencyjność oferty
 - a. Dopasowanie rozkładu jazdy do oczekiwań pasażerów
 - b. Częstotliwość kursowania
 - c. Jakość taboru
2. Wielkość popytu na usługi przewozowe
3. Poziom cen biletów

Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa.

W latach 2004-2007, zgodnie z art. 8 a ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, finansowanie uprawnień do ulgowych autobusowych przejazdów pasażerskich należało do zadań własnych samorządów województw. Zgodnie z nowelizacją ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, dopłaty do ulgowych pasażerskich przewozów autobusowych od stycznia 2008 roku są zadaniem z zakresu administracji rządowej finansowanym z dotacji celowej pochodzącej z budżetu państwa. Koszty obsługi administracyjnej dopłat ponosi samorząd województwa. Kwotę dopłaty stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną wg. cen nieuwzględniających ulgi a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających ulgi. W imieniu budżetu państwa, dopłaty z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich, przekazują podmiotom wykonującym krajowe drogowe przewozy osób samorządy województw. Dopłaty przysługują wyłącznie z tytułu stosowania obowiązujących ulg ustawowych, a zasady ich przekazywania określają umowy zawierane pomiędzy samorządami województw a przewoźnikami.

Od 1 stycznia 2017 roku środki te będą przekazywane przez właściwego organizatora przewozów operatorom wyłonionym w trybie przetargu lub zlecenia bezpośredniego, udzielonego przez tego organizatora.

Podstawowe źródła finansowania transportu kołowego to:

- Przychody ze sprzedaży biletów
- Refundacje utraconych przychodów w rezultacie stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych biletów,
- Dopłaty z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, w szczególności gmin do zamawianych usług

W przypadku braku środków w budżecie organizatora transportu kołowego finansowanie transportu publicznego będzie się odbywać jak poniżej:

- Przychody ze sprzedaży biletów
- Refundacje utraconych przychodów w rezultacie stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych biletów,

Wybór operatora na liniach użyteczności publicznej da możliwość organizatorowi większy wpływ na ofertę przewozową operatora w zakresie rozkładu jazdy, również ceny za przejazd. Ale może się okazać, że w sytuacji poprawy oferty przewozowej dla podróżnych niezbędne będą dopłaty z budżetów jednostek samorządu terytorialnego w tym szczególnie gmin.

9. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

W przypadku planowania kierunków rozwoju i polityki transportowej powiatu powinno się brać pod uwagę możliwości budżetowe jednostki administracyjnej oraz potrzeby transportowe jej mieszkańców. Należy mieć na uwadze, że ograniczenia ekonomiczne wpływają na formułowanie programów rozwoju w poszczególnych zakresach. Rozwój transportu w powiatach jest procesem długofalowym, poddawany ciągłym zmianom i modyfikacjom. Istotną kwestią jest tutaj pogodzenie różnych zagadnień dotyczących ochrony środowiska, rozwoju gospodarczego, uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych, kierunków zagospodarowania przestrzennego obszaru, przewidywanych kierunków zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru oraz respektowania postulatów mieszkańców. Dlatego też można wskazać, że determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w Powiecie Lubańskim są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze oraz źródła ruchu
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego obszaru
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru, opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego

Zapewnienie efektywnego poruszania się po obszarze powiatu wymaga wzięcia pod uwagę faktu, że każda podróż składa się z łańcucha elementarnych przemieszczeń wykonywanych przy użyciu różnych środków transportu. Umiejscowienie poszczególnych węzłów jest zależne od wielu czynników takich jak struktura demograficzna, mobilność mieszkańców, zabudowa oraz wpływ danego systemu transportowego na środowisko.