



# DZIENNIK URZĘDOWY

## WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

---

Wrocław, dnia 1 grudnia 2016 r.

Poz. 5447

### **UCHWAŁA NR XXV/127/2016 RADY POWIATU W OŁAWIE**

z dnia 26 października 2016 r.

#### **w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego”**

Na podstawie art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tj. Dz. U. z 2016 r. poz. 814), w związku z art. 9 ust. 2 i ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tj. Dz. U. z 2015 r. poz. 1440, z późn. zm.)

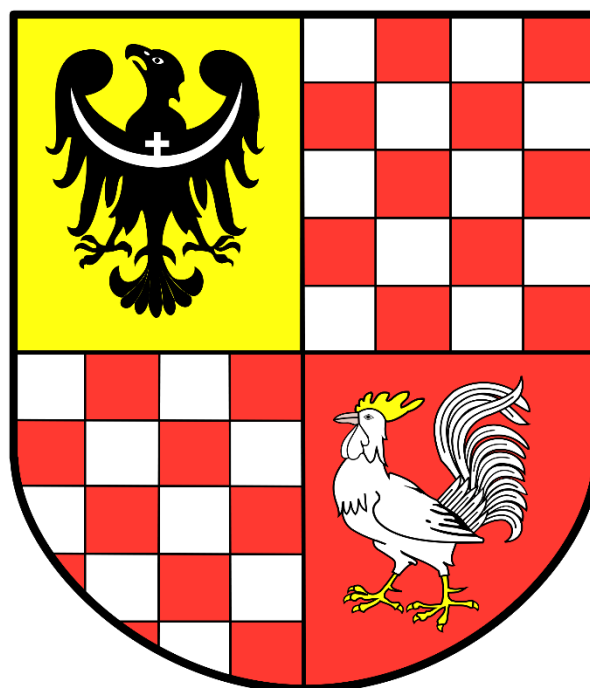
#### **Rada Powiatu w Oławie uchwala, co następuje**

§ 1. Uchwala się "Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego" w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu w Oławie.

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

Przewodniczący Rady Powiatu:  
*J. Hołyński*



# Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego

Październik 2016 r.

Dokument przygotowany przez:



**"TRAKO" WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J.**

ul. Krasieńskiego 15a/5, 50-449 Wrocław,

tel./fax: 71 799 87 53, e-mail: [poczta@trako.com.pl](mailto:poczta@trako.com.pl)

[www.trako.com.pl](http://www.trako.com.pl)



## Spis treści

1.	Przedmiot opracowania.....	6
1.1.	Cel opracowania .....	6
1.2.	Zakres planu .....	6
1.3.	Definicje i określenia .....	8
2.	Metodologia tworzenia planu .....	11
3.	Charakterystyka społeczno-gospodarcza powiatu oławskiego .....	13
3.1.	Informacje o powiecie oławskim.....	13
3.2.	Informacje ogólne o gminach powiatu oławskiego.....	13
3.3.	Demografia.....	14
3.4.	Gospodarka .....	16
3.5.	Sfera społeczna.....	17
4.	Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze powiatu oławskiego .....	18
4.1.	Regionalny osobowy transport kolejowy .....	18
4.2.	Transport drogowy .....	19
5.	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem.....	23
5.1.	Zagospodarowanie przestrzenne .....	23
5.2.	Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi .....	24
5.2.1.	Ustalenia krajowego planu transportowego.....	24
5.2.2.	Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego.....	24
5.2.3.	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.....	25
5.2.4.	Ustalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego. Perspektywa 2020 .....	25
5.3.	Układ drogowy .....	27
5.4.	Transport indywidualny.....	31
5.5.	Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych na obszarze powiatu oławskiego	31
5.6.	Wpływ transportu na środowisko .....	35
5.6.1.	Korzystanie ze środowiska naturalnego .....	35
5.6.2.	Emisja spalin .....	36

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego*

5.6.3.	Emisja hałasu .....	37
5.6.4.	Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu jako najważniejsze działania poprawy stanu środowiska naturalnego .....	39
5.6.5.	Wymogi stosowania ekologicznych napędów w środkach publicznego transportu zbiorowego .....	40
6.	Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym.....	41
6.1.	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych .....	41
6.2.	Najważniejsze generatory ruchu w powiecie oławskim .....	43
7.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu .....	45
7.1.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – podział zadań przewozowych. ....	45
7.2.	Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z oferty obecnie funkcjonującej komunikacji, w tym z jej zdolności przewozowej .....	46
7.3.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych. ....	47
7.4.	Preferencje wyboru środka lokomocji pod kątem ich negatywnego oddziaływania na środowisko.....	48
8.	Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej .....	49
8.1.	Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej .....	49
8.2.	Gwarantowana punktualność kursowania .....	55
8.3.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu.....	55
8.4.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów .....	55
8.5.	Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych .....	57
8.6.	Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych .....	57
8.7.	Gwarantowany standard w zakresie ochrony środowiska .....	58
9.	Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym .....	60
9.1.	Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym.....	60
9.2.	Wybór operatora .....	66
9.3.	Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów.....	68
9.4.	Zasady projektowania rozkładów jazdy.....	70
10.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych .....	71

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego*

10.1.	Formy i źródła finansowania usług przewozowych.....	71
10.2.	Rentowność linii komunikacyjnych .....	76
11.	Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera .....	77
11.1.	Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach.....	78
11.2.	Informacja pasażerska w pojazdach.....	79
11.3.	Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem .....	80
11.4.	Jednolita identyfikacja wizualna.....	80
12.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....	82
12.1.	Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....	82
12.2.	Infrastruktura drogowa, priorytety w ruchu .....	82
12.3.	Kształtowanie węzłów przesiadkowych kolej / autobus miejski / autobus regionalny .....	84
12.4.	Integracja taryfowa i organizacyjna transportu publicznego .....	86
12.5.	Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych .....	86
13.	Akty prawne przytoczone w opracowaniu .....	87
14.	Dokumenty źródłowe .....	88
15.	Spis tabel.....	89
16.	Spis rysunków .....	90
17.	Załącznik 1 - Wykaz istniejących linii komunikacyjnych w transporcie drogowym.....	91



## 1. Przedmiot opracowania

### 1.1. Cel opracowania

Głównym celem Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego jest zapewnienie możliwości organizacji efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej planowanych na obszarze powiatu oławskiego, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju. Zaplanowane w dokumencie rozwiązania opierają się na podniesieniu znaczenia mobilności komunikacyjnej dla rozwoju społeczno-gospodarczego, przy uniknięciu negatywnych skutków niekontrolowanego rozwoju transportu indywidualnego. Kolejnymi celami planu, które powinny zostać zrealizowane, aby zapewnić odpowiedni standard usług transportowych, są m.in.

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

Biorąc pod uwagę analizy zapotrzebowania na usługi transportu publicznego, jak również uwzględniając możliwości finansowe samorządu, w niniejszym dokumencie przedstawiono gwarantowane standardy usług i przewidywane mechanizmy zarządzania publicznym transportem zbiorowym oraz kierunki rozwoju transportu publicznego.

Konsultacje społeczne projektu dokumentu zostały przeprowadzone w dniach 18.04.2016 r. – 17.05.2016 r. Plan poddany zostanie do uchwalenia przez Radę Powiatu Oławskiego i stanowić będzie akt prawa miejscowego.

### 1.2. Zakres planu

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje powiat liczący co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, a także powiat, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców — w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze<sup>1</sup>. Zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym Powiat Oławski

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 9, ust. 1, pkt 3.

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego*

nie ma obowiązku opracowania planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Jednocześnie wychodząc naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców, Powiat Oławski podjął się opracowania planu transportowego, który będzie dokumentem strategicznym regulującym funkcjonowanie i rozwój publicznego transportu zbiorowego.

Zakres rzeczowy planu obszarowo obejmuje teren powiatu oławskiego, składającego się z 4 gmin.

Przedmiotowo zaś niniejszy dokument obejmuje:

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

Przy opracowywaniu planu uwzględniono:

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

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





### 1.3. Definicje i określenia

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

- **gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo – gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie<sup>2</sup>,
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
  - miasta i gminy,
  - miast,
  - miast i gmin sąsiadujących,
  - jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego<sup>3</sup>,
- **odpłatność** – stopień pokrycia kosztów przewozów przychodami ze sprzedaży biletów i z tytułu opłat dodatkowych,
- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie<sup>4</sup>,
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organizatorem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007<sup>5</sup>,
- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem”, dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9 – 14) Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,

<sup>2</sup> *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 3

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

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

<sup>5</sup> *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 9



- **podmiot wewnętrzny** – 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<sup>6</sup>,
- **pomoc publiczna** – wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów<sup>7</sup>, jest ona uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi (wyjątki zostały opisane w art. 107 ust. 2 i 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej),
- **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo – gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie<sup>8</sup>,
- **powiatowo-gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie<sup>9</sup>,
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu<sup>10</sup>,
- **przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze<sup>11</sup>,
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej<sup>12</sup>,
- **standard transportowy** – minimalny, ustalony przez samorząd terytorialny, poziom zorganizowania publicznego transportu zbiorowego, zapewniający funkcjonowanie jednostki terytorialnej obsługiwanej przez ten transport na określonym (oczekiwanym społecznie i gospodarczo) poziomie; standard transportowy, pozostając w ścisłej zależności od możliwości finansowych jednostki terytorialnej, jak również możliwości taborowych operatorów i przewoźników, obowiązuje w określonym horyzoncie czasowym,

<sup>6</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. L-55/1 z 28.02.2011), art. 2 lit. j)

<sup>7</sup> Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326), art. 107 ust. 1.

<sup>8</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 4 ust. 1 pkt 10

<sup>9</sup> *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 10a

<sup>10</sup> *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 11

<sup>11</sup> *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 12

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



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego

- **umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, który przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej<sup>13</sup>,
- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo – gminne i międzywojewódzkie<sup>14</sup>,
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego<sup>15</sup>.

---

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

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

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

## 2. Metodologia tworzenia planu

Plan jest dokumentem, który składa się z:

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

Tab. 1.3.1. Elementy planu zostały przedstawione według poniższej kolejności

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



## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
	<ul style="list-style-type: none"><li>uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych,</li><li>ustalenie standardu jakościowego uwzględniającego potrzeby środowiskowe.</li></ul>	
7.	Zasady organizacji rynku przewozów i planowania oferty przewozowej, w tym: <ul style="list-style-type: none"><li>aspekty prawne,</li><li>przewidywany tryb wyboru operatora,</li><li>zasady przygotowywania oferty przewozowej,</li><li>projektowanie systemu taryfowo-biletowego.</li></ul>	9
8.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"><li>formy i źródła finansowania usług przewozowych,</li><li>rentowność linii komunikacyjnych.</li></ul>	10
9.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej – w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach, w pojazdach oraz w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.	11
10.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.	12

Źródło: Opracowanie własne.

### 3. Charakterystyka społeczno-gospodarcza powiatu oławskiego

#### 3.1. Informacje o powiecie oławskim

Powiat oławski utworzony został 1 stycznia 1999 roku w ramach reformy administracyjnej. Powiat, którego siedzibą jest miasto Oława, położony jest w południowo-zachodniej Polsce, południowo-wschodniej części województwa dolnośląskiego. Powiat oławski zlokalizowany jest na nizinnej części Dolnego Śląska, w dolinie Odry i rzeki Oławy.

W skład powiatu wchodzi:

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

Powiat oławski graniczy z powiatami: namysłowskim i brzeskim (województwo opolskie) oraz oleśnickim, wrocławskim i strzebińskim.

#### 3.2. Informacje ogólne o gminach powiatu oławskiego

Tab. 3.2.1. Liczba ludności w powiecie oławskim – stan na 31.12.2014 r.

Jednostka terytorialna	Liczba mieszkańców
powiat oławski	75 953
Miasto Oława	32 356
Gmina Oława	15 139
Gmina i Miasto Jelcz-Laskowice	23 152
Gmina Domaniów	5 306

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS



#### Miasto Oława

Miasto, będące siedzibą powiatu, położone w centralnym punkcie powiatu oławskiego. Miasto zamieszkuje 32 356 mieszkańców (1181 osób/km<sup>2</sup>). Jego powierzchnia jest równa 27,4 km<sup>2</sup>. Przez obszar miasta przebiegają drogi: krajowa nr 94 (w większości biegnąca wzdłuż autostrady A4), a także linia kolejowa nr 132 łącząca Wrocław Główny ze stacją Bytom.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



### Gmina Oława

Gmina wiejska, obejmująca swoim obszarem 33 miejscowości. Znajduje się w środkowej części powiatu. Gminę zamieszkuje 15 139 mieszkańców (65 osób/km<sup>2</sup>). Powierzchnia gminy wynosi 233,9 km<sup>2</sup>. Przez obszar gminy przebiega autostrada A4, droga krajowa nr 94 (w większości biegnąca wzdłuż autostrady A4) i 39, a także linia kolejowa nr 132

łącząca Wrocław Główny ze stacją Bytom.



### Gmina Jelcz-Laskowice

Gmina miejsko – wiejska położona w północnej części powiatu, na terenie której znajduje się 20 miejscowości. Gminę zamieszkuje 23 152 mieszkańców (138 osób/km<sup>2</sup>), a jej powierzchnia wynosi 168,1 km<sup>2</sup>. Przez obszar gminy przebiega droga wojewódzka nr 455 i 396, a także linia kolejowa nr 292 łącząca Wrocław Osobowice z Jelczem Miłoszycami.



### Gmina Domaniów

Gmina wiejska, obejmująca swoim obszarem 25 miejscowości. Znajduje się w południowo – wschodniej części powiatu. Gminę zamieszkuje 5 306 mieszkańców (56 osób/km<sup>2</sup>). Powierzchnia gminy – 94,31 km<sup>2</sup>. Przez obszar gminy przebiega autostrada A4 oraz drogi wojewódzkie 346 i 396.

## 3.3. Demografia

Powiat oławski zamieszkuje 75 953 mieszkańców (według stanu na dzień 31 grudnia 2014 r.), w tym 37 057 mężczyzn i 38 896 kobiet. Gęstość zaludnienia wynosi 145 osób na 1 km<sup>2</sup>.

Tab. 3.3.1. Wskaźniki demograficzne powiatu oławskiego na tle województwa dolnośląskiego

Lp.	Wskaźnik	2010	2011	2012	2013	2014
1.	<b>Ludność</b>	74 696	75 151	75 528	75 793	75 953
	- w województwie dolnośląskim	2 917 242	2 916 577	2 914 362	2 909 997	2 908 457
2.	<b>Osoby pracujące</b>	22 366	23 514	23 205	25 307	26 560
	- w województwie dolnośląskim	782 782	785 659	778 249	794 138	813 955
3.	<b>Osoby w wieku przedprodukcyjnym</b>	14 214	14 203	14 168	14 077	14 008
	- w województwie dolnośląskim	507 291	501 508	495 714	490 561	488 422
4.	<b>Osoby w wieku produkcyjnym</b>	49 305	49 234	48 985	48 616	48 113
	- w województwie dolnośląskim	1 916 259	1 903 301	1 887 089	1 867 285	1 846 755
5.	<b>Osoby w wieku poprodukcyjnym</b>	11 177	11 714	12 375	13 100	13 832
	- w województwie dolnośląskim	493 692	511 768	531 559	552 151	573 280
6.	<b>Stopa bezrobocia [%]</b>	11,4	10,6	11,9	12,7	8,7
	- w województwie dolnośląskim	13,1	12,4	13,5	13,1	10,6

## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



Lp.	Wskaźnik	2010	2011	2012	2013	2014
7.	Przyrost naturalny [na 1000 ludności]	2,5	1,3	2,1	1,0	0,5
	- w województwie dolnośląskim	-0,1	-0,6	-1,1	-1,6	-0,9
8.	Saldo migracji [na 1000 ludności]	5,1	4,8	2,5	4,3	1,7
	- w województwie dolnośląskim	0,5	0,5	0,6	0,8	0,8

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Przyrost naturalny jest dodatni, jednakże jego dynamika ulega systematycznemu zmniejszaniu. Saldo migracji jest dodatnie i zmienne, co powoduje, że liczba mieszkańców powiatu nieznacznie rośnie.

Tab. 3.3.1. Zmiany demograficzne w powiecie oławskim

Lp.	Wskaźnik	2010	2011	2012	2013	2014
1.	Urodzenia żywe	836	779	782	706	706
2.	Zgony	649	682	622	629	667
3.	Napływ ludności	788	844	711	752	659
4.	Odptyw ludności	406	481	521	426	530
5.	Saldo zmian	569	460	350	403	168

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Tab. 3.3.2. Prognoza liczby ludności powiatu oławskiego do roku 2035

Grupy wieku/rok	2015	2016	2020	2025	2030	2035
<b>ogółem</b>	76 271	76 474	77 165	77 698	77 802	77 538
<b>0-4</b>	3 676	3 545	3 353	3 233	3 076	3 030
<b>5-9</b>	4 466	4 470	3 813	3 498	3 376	3 211
<b>10-14</b>	3 551	3 682	4 538	3 896	3 585	3 461
<b>15-19</b>	3 866	3 825	3 586	4 556	3 926	3 621
<b>20-24</b>	4 513	4 278	3 886	3 606	4 555	3 942
<b>25-29</b>	5 395	5 263	4 653	3 991	3 700	4 633
<b>30-34</b>	6 719	6 593	5 642	4 874	4 178	3 884
<b>35-39</b>	6 885	6 923	6 906	5 833	5 052	4 334
<b>40-44</b>	5 727	6 031	6 878	6 930	5 883	5 102
<b>45-49</b>	4 390	4 561	5 663	6 797	6 877	5 858





## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego

Grupy wieku/rok	2015	2016	2020	2025	2030	2035
50-54	4 513	4 365	4 313	5 559	6 682	6 782
55-59	5 547	5 318	4 382	4 208	5 437	6 552
60-64	5 728	5 729	5 313	4 236	4 102	5 312
65-69	4 778	5 066	5 333	5 002	4 034	3 941
70-74	2 235	2 467	4 313	4 878	4 629	3 776
75-79	1 891	1 860	1 905	3 719	4 262	4 094
80-84	1 333	1 401	1 435	1 463	2 907	3 392
85 i więcej	1 058	1 097	1 253	1 419	1 541	2 613

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

W perspektywie do 2030 przewiduje się powolny wzrost ogólnej liczby ludności powiatu z 76,0 tys. do 77,8 tys. (o 2,4% w 2030 w stosunku do 2014 r.). W 2035 roku przewiduje się niewielki spadek liczby ludności (poniżej 0,5%). Prognoza przewiduje spadek liczby mieszkańców w grupach między 0 a 44 rokiem życia, przy czym największy spadek przewiduje się w grupach 30-34 lata (o 42,2%) oraz 35-39 lat (o 37,1%). W grupach wiekowych 45-69 przewiduje się wzrost liczby mieszkańców o ok. 14%. W kolejnych grupach wiekowych przewiduje się znacznie większy wzrost liczby mieszkańców, średnio o 121,7%, przy czym największy wzrost dotyczy grup wieku 80-84 lata- 154,5% oraz 85 lat i więcej – 147%. Takie zmiany w udziałach w ludności powiatu oławskiego świadczą o starzeniu się społeczeństwa, czego efektem będzie zmniejszenie się liczby osób mobilnych oraz spadek zapotrzebowania na przewozy szkolne i pracownicze, przy jednoczesnym wzroście zapotrzebowania na podróże transportem publicznym przez osoby starsze.

### 3.4. Gospodarka

W powiecie oławskim w 2014 roku działało 7,4 tys. podmiotów gospodarczych. Osoby pracujące stanowiły 35,0% ogółu mieszkańców (63,3% osób w wieku produkcyjnym).

Tab. 3.4.1. Struktura zatrudnienia w powiecie oławskim w roku 2014

Wyszczególnienie	ogółem	rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	przemysł i budownictwo	handel; naprawa pojazdów samochodowych; transport i gospodarka magazynowa; zakwaterowanie i gastronomia; informacja i komunikacja	działalność finansowa i ubezpieczeniowa; obsługa rynku nieruchomości	pozostałe usługi
osoby pracujące	26 560	2 645	15 023	3 082	438	5 372
udział [%]	100,0%	10,0%	56,6%	11,6%	1,6%	20,2%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



Na terenie powiatu najwięcej pracowników zatrudniają zakłady przemysłowe. Znajdują się tutaj duże zakłady produkujące m.in. opakowania, systemy bezpieczeństwa do samochodów, artykuły spożywcze oraz sprzęt AGD. Wśród największych zakładów wyróżnić można: Autoliv Poland, DS Smith, Electrolux Poland.

Tab. 3.4.2. Podstawowe dane budżetowe powiatu oławskiego dotyczące publicznego transportu zbiorowego.

Lp.	Wyszczególnienie	2011	2012	2013	2014	2015 (Plan)
1.	Dochody Powiatu ogółem [zł]	61 970 606	53 811 252	56 541 236	63 425 324	61 653 935
2.	Wydatki Powiatu ogółem [zł] w tym:	61 930 601	52 205 405	56 948 395	61 069 729	62 067 635
3.	w Dziale Transport i łączność wyodrębniono wydatki na:					
a)	Lokalny transport zbiorowy [zł]	-	-	-	-	-
b)	Drogi publiczne powiatowe [zł]	15 165 695	2 994 006	2 549 091	6 035 843	5 745 646

Źródło: Sprawozdania roczne z wykonania budżetów powiatu oławskiego za lata 2011-2014 oraz projekt budżetu powiatu oławskiego na 2015 r..

### 3.5. Sfera społeczna

W powiecie oławskim znajdują się szkoły podstawowe, gimnazja, licea ogólnokształcące, szkoły techniczne oraz szkoły policealne. W roku szkolnym 2014/2015 w szkołach podstawowych uczyło się ponad 4,6 tys. uczniów, w gimnazjach ponad 2 tys., natomiast w szkołach ponadgimnazjalnych prawie 2,4 tys. uczniów.

Tab. 3.5.1. Edukacja w powiecie oławskim w roku szkolnym 2014/2015.

Placówka	Liczba placówek [szt.]	Liczba uczniów
Przedszkola	16	1 622
Szkoły podstawowe	23	4 657
Gimnazja	12	2 169
Szkoły zasadnicze zawodowe	4	323
Szkoły zawodowe i technika	3	1028
Licea ogólnokształcące	3	627
Licea dla dorosłych	4	374

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS



Ośrodki kulturalne znajdują się na obszarze całego powiatu i należą do nich m. in :

- Centrum Sztuki w Oławie,
- Termy Jakuba w Oławie,
- Centrum Sportu i Rekreacji w Jelczu-Laskowicach,
- Powiatowa i Miejska Biblioteka Publiczna w Oławie,
- Pływalnia Miejska w Jelczu-Laskowicach,
- Zamek Książęcy w Oławie,

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

## 4. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze powiatu oławskiego

### 4.1. Regionalny osobowy transport kolejowy

Kolejowy układ transportowy powiatu oławskiego tworzą następujące linie kolejowe<sup>16</sup>:

- **nr 132 Bytom – Wrocław**, magistralna dwutorowa, zelektryfikowana linia kolejowa (za wyjątkiem rozebranego odcinka Zabrze Biskupice – Pyskowice) przebiegająca przez województwa śląskie, opolskie oraz dolnośląskie. Lina jest częścią III paneuropejskiego korytarza transportowego: odcinek Wrocław – Opole jest fragmentem linii E30, a odcinek Opole – Pyskowice linii CE-30. Odcinki Bytom – Zabrze Biskupice oraz Pyskowice - Wrocław umieszczone są w wykazie linii o znaczeniu państwowym. Na obszarze powiatu oławskiego prowadzony jest ruch towarowy i pasażerski, zarówno regionalny, jak i dalekobieżny;
- **nr 277 Wrocław Brochów – Opole Groszowice**, pierwszorzędna linia przebiegająca przez Jelcz-Laskowice, czynna w ruchu pasażerskim (za wyjątkiem odcinka Opole Wschodnie – Opole Groszowice) i towarowym; na terenie powiatu oławskiego w całości dwutorowa i zelektryfikowana, linia o znaczeniu państwowym;
- **nr 292 Jelcz Miłoszyce – Wrocław Osobowice**, linia jednotorowa czynna tylko w ruchu towarowym, częściowo zelektryfikowana, drugorzędna.

Główną linią kolejową przechodzącą przez powiat jest linia kolejowa nr 132 Bytom – Wrocław. Na stacji Oława zatrzymują się pociągi regionalne (Regio uruchamiane przez Przewozy Regionalne sp. z o.o.) oraz dalekobieżne (TLK i IC uruchamiane przez PKP Intercity S.A.).

Na linii kolejowej nr 277 prowadzony jest ruch pasażerski, obsługiwane wspólnie przez Koleje Dolnośląskie S.A. (pociągi osobowe) oraz Przewozy Regionalne sp. z o.o. (pociągi Regio) na odcinku Wrocław – Jelcz

<sup>16</sup> Źródło: Instrukcja Id-12 – Wykaz linii zarządzanych przez PKP PLK S.A.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



Laskowice. Między Jelczem-Laskowicami a Opolem połączenie zapewnia jedna para pociągów uruchamiana przez Przewozy Regionalne sp. z o.o.

Tab. 4.1.1. Wykaz kursów pociągów przebiegających przez teren powiatu oławskiego.

relacja	Wrocław-Oława- Opole* (REGIO)	Wrocław-Oława- Opole* (TLK+IC)	Wrocław – Jelcz Laskowice (REGIO+Os)	Opole – Jelcz Laskowice (REGIO)
Dni kursowania	tam/powrót	tam/powrót	tam/powrót	tam/powrót
Poniedziałek – czwartek	18/18	11**/14	13/13	1/1
Piątek	19/19	12/13	13/13	1/1
Sobota	9/9	9/11	8/8	0/0
Niedziela	11/11	9/12	8/8	0/0
* - liczba pociągów przejeżdżających lub kończących bieg na stacji Oława ** - w czwartki 10 kursów				

Źródło: Sieciowy rozkład jazdy pociągów, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

## 4.2. Transport drogowy

Regularny przewóz osób w transporcie drogowym jest realizowany na terenie wszystkich gmin wchodzących w skład powiatu oławskiego, przy czym widoczne jest wyraźne zróżnicowanie stopnia obsługi komunikacyjnej poszczególnych gmin.

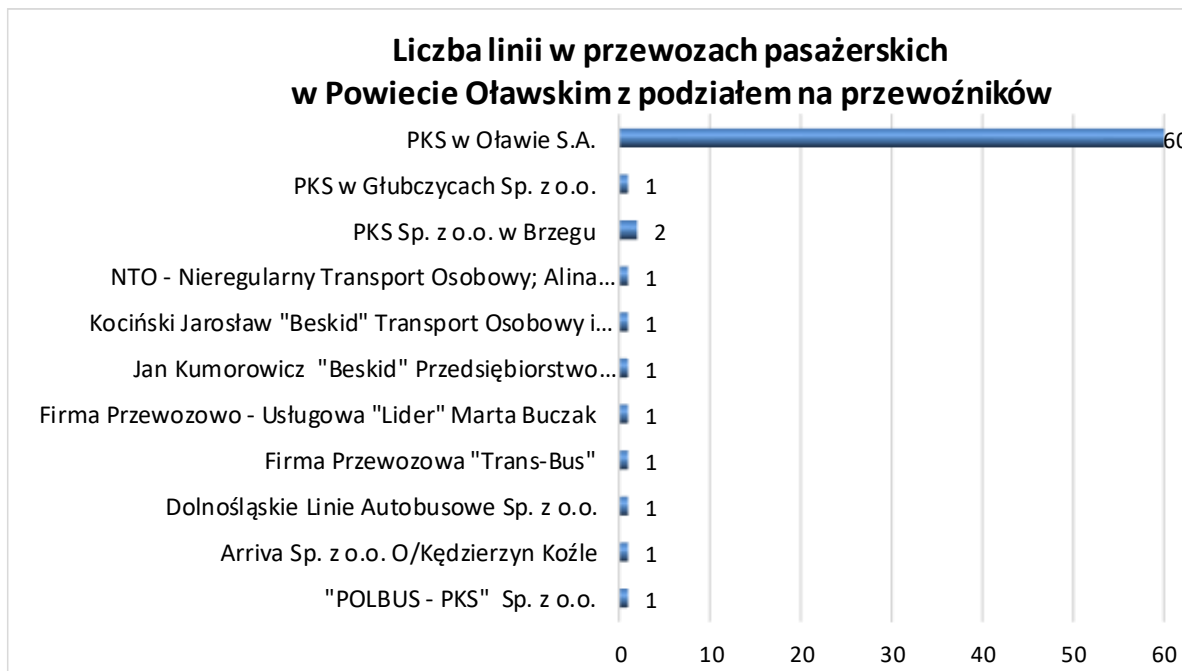
Ogółem na terenie powiatu oławskiego uruchomionych jest 71 linii komunikacyjnych w transporcie drogowym (bez komunikacji miejskich). Około 80% kursów przebiegających przez powiat oławski rozpoczyna bądź kończy bieg w Oławie, skąd połączenia rozchodzą się promieniście do gmin ościennych oraz Wrocławia – najczęściej połączeń uruchamianych jest w kierunku Jelcza-Laskowic i Wrocławia. Z tego powodu największe nasycenie usług charakteryzuje Gminę Oława, która okala miasto Oławę.

Na terenie powiatu oławskiego połączenia w transporcie publicznym oferowane są przez 11 przewoźników. Ogółem na terenie powiatu wykonywanych jest:

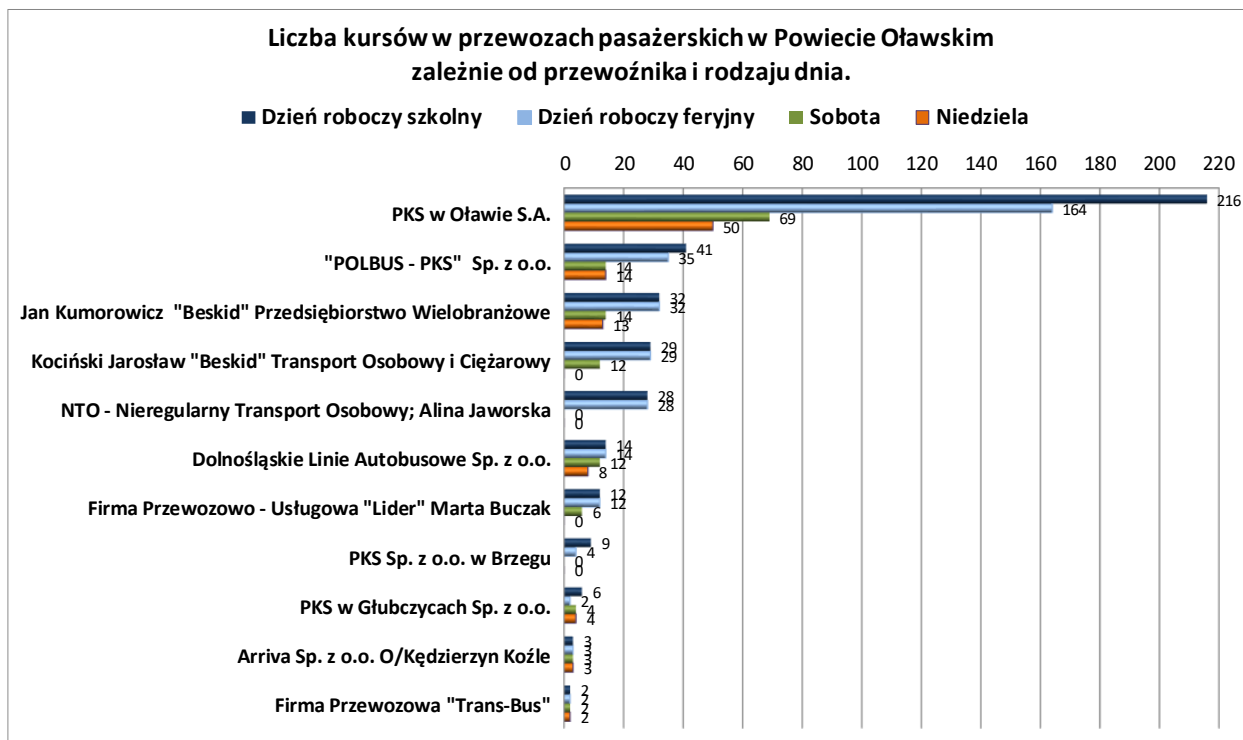
- 392 kursy w dzień roboczy szkolny,
- 325 kursów w dzień roboczy wakacyjny,
- 136 kursów w sobotę,
- 94 kursy w niedzielę.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



Rys. 4.2.1. Liczba linii z podziałem na przewoźników



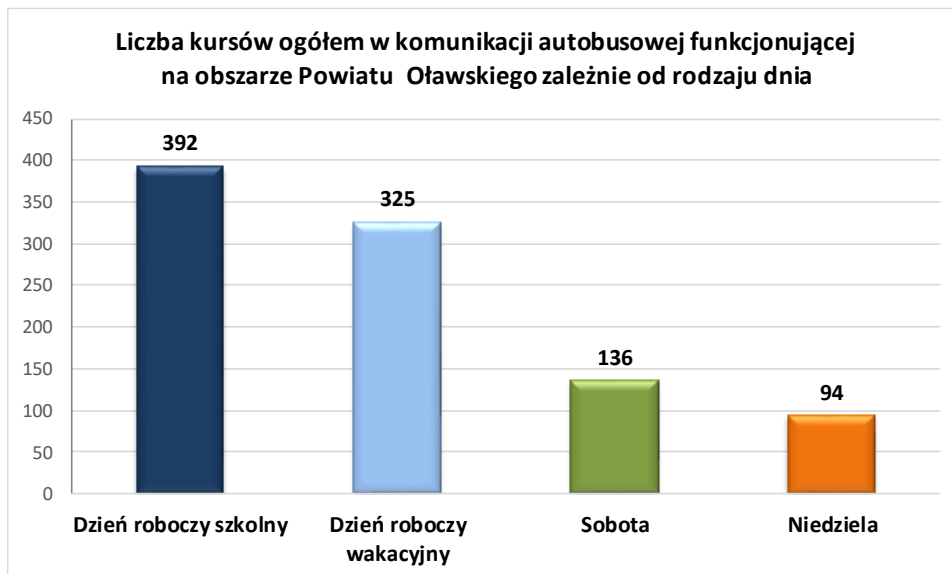
Rys. 4.2.2. Liczba kursów wykonywanych w powiecie oławskim ze względu na typ dnia

Najwyższą liczbę połączeń oferuje PKS w Oławie S.A. – 216 kursów w dni robocze szkolne, 164 w dni robocze wakacyjne, 69 w soboty i 50 w niedziele. Relatywnie wysoką podaż usług oferują także „POLBUS-

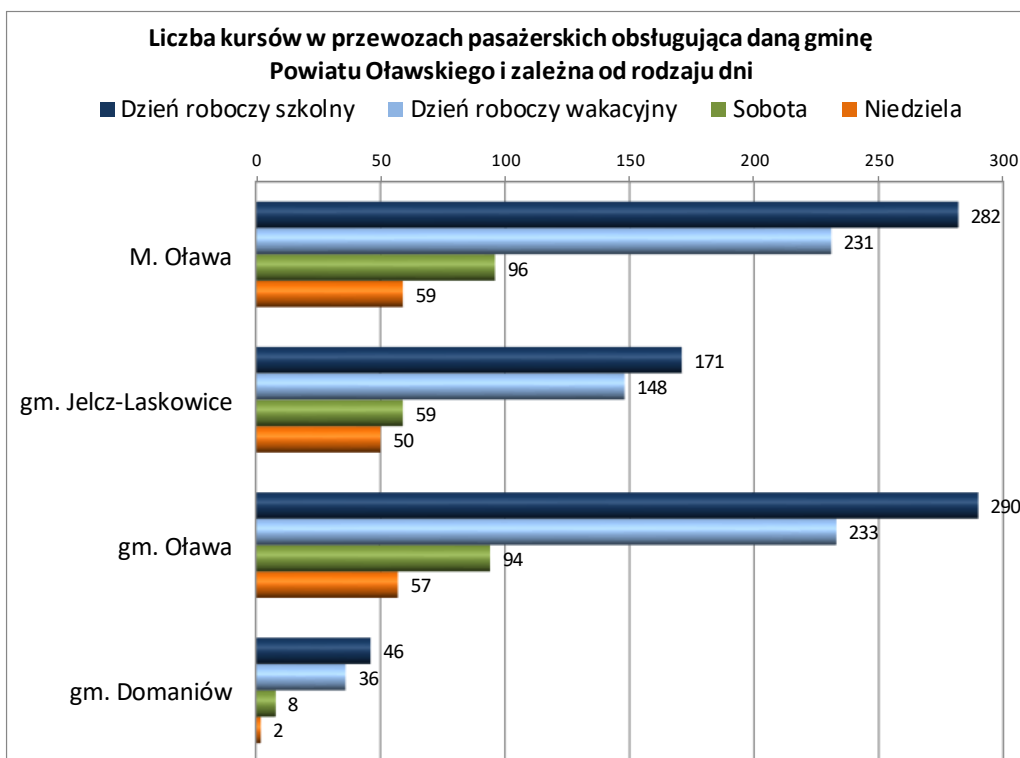
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



PKS” Sp. z o.o. (odpowiednio 41, 35, 14, 14 kursów) oraz przewoźnicy lokalni („Beskid” Jan Kumorowicz, „Beskid” Jarosław Kociński, NTO)



Rys. 4.2.3. Liczba kursów wykonywanych w powiecie oławskim ze względu na typ dnia  
 Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy linii komunikacyjnych.



Rys. 4.2.4. Liczba kursów wykonywanych w gminach ze względu na typ dnia.  
 Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy linii komunikacyjnych.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego

Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu oławskiego najlepiej zaspokajane są w Gminie Oława, gdzie w każdym typie dnia wskaźnik liczby połączeń w transporcie drogowym na 1000 mieszkańców jest najwyższy. Wskaźnik ten najniższą wartość przyjmuje w dni robocze w Gminie Jelcz-Laskowice, a w dni wolne w Gminie Domaniów. W dni wolne od pracy liczba uruchamianych połączeń jest kilkakrotnie niższa w porównaniu do dni roboczych, co oznacza niedobór podaży usług transportu publicznego w większości gmin powiatu oławskiego. Na terenie Gminy Domaniów uruchamiane są zaledwie 2 połączenia w niedzielę.

Tab. 4.2.1. Liczba kursów na 1000 mieszkańców w poszczególnych gminach.

Gmina	Liczba ludności	Liczba kursów				Liczba kursów na 1000 mieszkańców			
		Dzień roboczy		Sobota	Niedziela	Dzień roboczy		Sobota	Niedziela
		szkolny	wakacje			szkolny	wakacje		
<b>Powiat Oławski</b>	<b>75 953</b>	<b>390</b>	<b>325</b>	<b>136</b>	<b>94</b>	<b>5,13</b>	<b>4,28</b>	<b>1,79</b>	<b>1,24</b>
Miasto Oława	32 356	282	231	96	59	8,72	7,14	2,97	1,82
Gmina Jelcz-Laskowice	23 152	171	148	59	50	7,39	6,39	2,55	2,16
Gmina Oława	15 139	290	233	94	57	19,16	15,39	6,21	3,77
Gmina Domaniów	5 306	46	36	8	2	8,67	6,78	1,51	0,38

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy transportu drogowego.



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

### 5.1. Zagospodarowanie przestrzenne

Powiat oławski położony jest we wschodniej części województwa dolnośląskiego, przy granicy z województwem opolskim. Powiat ma powierzchnię 524 km<sup>2</sup> i położony jest na obszarze 3 mezoregionów: Równiny Oleśnickiej (północny obszar powiatu) i Równiny Wrocławskiej (południowa część powiatu), które rozdzielone są przez Pradolinę Wrocławską (centralna część powiatu). W skład powiatu wchodzi 4 gminy – miejska Oława, miejsko-wiejska Jelcz-Laskowice oraz dwie wiejskie – Oława i Domaniów.

Tab. 5.1.1. Pokrycie terenu powiatu oławskiego.

typ pokrycia	udział [%]
użytki rolne razem	69,3%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	20,6%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	7,5%
grunty pod wodami razem	1,5%
tereny inne	1,2%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Powiat oławski rozdzielony jest na dwie części przez rzekę Odry. Północna część powiatu (gmina Jelcz-Laskowice i część gminy wiejskiej Oława) charakteryzuje się dużymi obszarami pokrytymi kompleksami leśnymi. Obszary rolnicze dominują w okolicy Jelcza-Laskowic, Minkowic Oławskich oraz Miłocic. Południowa część powiatu ma typowo rolniczy charakter, ze względu na występowanie gleb o wysokiej jakości (czarne ziemie, gleby brunatne właściwe, a w dolinie Odry – mady). Obszary wykorzystywane przemysłowo znajdują się w Oławie, na wschód od Marcinkowic oraz w zachodniej części Jelcza Laskowic.

Tab. 5.1.2. Pokrycie terenu poszczególnych gmin powiatu oławskiego.

gmina	użytki rolne	grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione	grunty pod wodami	grunty zabudowane i zurbanizowane	inne
Miasto Oława	55,8%	5,2%	5,8%	29,1%	4,1%
Gmina Domaniów	93,3%	0,6%	0,3%	5,4%	0,3%
Gmina Jelcz-Laskowice	57,7%	33,4%	1,4%	6,8%	0,7%
Gmina Oława	69,5%	21,2%	1,5%	6,2%	1,6%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.





## 5.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

### 5.2.1. Ustalenia krajowego planu transportowego

W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym założono organizowanie połączeń kolejowych na liniach kolejowych nr 132 i 277. Wskazane zostało również miasto Oława jako punkt handlowy, na którym występują powiązania transportu kolejowego z jakąkolwiek inną formą transportu zbiorowego, mogące pełnić funkcje zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

### 5.2.2. Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego wyznacza zasady organizacji sieci komunikacyjnej województwa w wojewódzkich przewozach kolejowych oraz autobusowych, wraz z kierunkami rozwoju transportu publicznego.

Plan ten określa wizję rozwoju regionalnego transportu publicznego województwa dolnośląskiego – dolnośląski system regionalnego transportu publicznego służyć będzie całodziennemu cyklicznemu skomunikowaniu ze stolicą województwa oraz między sobą wszystkich ośrodków powiatowych, pozostałych ośrodków miejskich o znacznym potencjale oraz głównych miejscowości turystycznych. Cel ten powinien być realizowany przy zapewnieniu prędkości podróży konkurencyjnej w stosunku do indywidualnych środków transportu (w tym samochodu osobowego), zapewniając co najmniej 80% populacji województwa dostęp do środka transportu publicznego bezpośrednio w miejscowości zamieszkania, a pozostałym mieszkańcom w odległości nie większej niż 10 km od miejsca zamieszkania.

Scenariusze popytu na publiczny transport zbiorowy Plan dzieli na:

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

W planie transportowym województwa dolnośląskiego przewidziano organizację następujących linii komunikacyjnych na obszarze gmin wchodzących w skład powiatu oławskiego:

## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



Tab. 5.2.1. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich

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

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

Zaplanowano 2 węzły przesiadkowe – w Oławie (integracja komunikacji krajowej) i w Jelczu-Laskowicach (integracja komunikacji regionalnej oraz powiatowej).

### 5.2.3. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030<sup>17</sup>

Treść Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju nie odnosi się w sposób bezpośredni do obszaru powiatu Oławskiego. Zawiera jednak istotne wytyczne dotyczące między innymi kwestii rozwoju transportu, w tym wskazanie, by w celu poprawy dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego doprowadzić do obowiązkowej współpracy gmin w obszarach funkcjonalnych w zakresie transportu miejskiego i podmiejskiego oraz rozwój systemów „parkuj i jedź”.

### 5.2.4. Ustalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego. Perspektywa 2020<sup>18</sup>

Obecny Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego Perspektywa 2020, sporządzony został na podstawie Uchwały Nr LVIII/889/2006 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 21 września 2006 r. i zastąpił obowiązujący dotychczas Plan Zagospodarowania Przestrzennego

<sup>17</sup> Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)

<sup>18</sup> Uchwała Nr XLVIII/1622/2014 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 marca 2014 r.

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego*

Województwa Dolnośląskiego (Uchwała Nr XLVIII/873/2002 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 sierpnia 2002 r.).

Wizja rozwoju województwa w sferze komunikacyjnej przewiduje nowoczesny region o funkcjonującej docelowej sieci najważniejszych połączeń drogowych z systemem dróg europejskich oraz zakończonej modernizacji głównych linii kolejowych, a także z funkcjonującym odcinkiem Kolei Dużych Prędkości, łączącej Wrocław z Warszawą. Sprawny, regionalny system dróg o znaczeniu krajowym i wojewódzkim stanowi jeden z głównych elementów rozwoju struktur osadniczych, postępującego w nawiązaniu do rozbudowywanej sieci powiązań wewnętrznych, gwarantujących wysoką mobilność mieszkańców. Obszary i pasma osadnicze, charakteryzujące się największym potencjałem dla intensyfikacji wielofunkcyjnego rozwoju regionu są dobrze skomunikowane, co umożliwi płynny przepływ osób i towarów, wzmacniając jego wysoką konkurencyjność.

Celem strategicznym rozwoju przestrzennego województwa, w aspekcie transportu i komunikacji, wynikającym z przyjętych ustaleń Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 i Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020 oraz zaleceń zawartych w krajowych i regionalnych dokumentach planowania strategicznego, jest ukształtowanie sprawnych, bezpiecznych systemów transportu i komunikacji, powiązanych z systemem krajowym i europejskim.

Dla obszaru Powiatu Oławskiego oraz jego bezpośredniego otoczenia, Plan wskazuje następujące zadania i działania w ramach poniższych kierunków:

- kształtowanie spójnego przestrzennie systemu powiązań komunikacyjnych wewnątrz obszarów rozwoju i pomiędzy nimi – poprawa dostępności wewnętrznej:
  - realizacja sprawnego systemu powiązań drogowych we Wrocławskim Obszarze Metropolitalnym poprzez budowę lub modernizację dróg Oława - Oleśnica (Obwodnica Aglomeracji Wrocławskiej),
- podwyższenie parametrów użytkowych sieci drogowej:
  - budowa obwodnic miejscowości w ciągu dróg krajowych – Oławy (DK94 i DW 396/455 wraz z nowym mostem na rzece Odrze),
- podwyższanie parametrów użytkowych sieci kolejowej:
  - modernizacja linii kolejowych o znaczeniu ponadregionalnym i międzynarodowym CE-30: (kolejowy ciąg towarowy): Drezno/Horka – Węglińiec – Legnica – Wrocław Gądów – (z ominięciem stacji Wrocław Główny) – Wrocław Brochów – Jelcz Laskowice – Opole Groszowice – Strzelce Opolskie – Gliwice – Kraków – Przemyśl – Medyka,
- w ramach Master Planu Dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku przewiduje się m.in. modernizację linii E30/CE30 Zgorzelec/Bielawa Dolna – Wrocław oraz modernizację linii E30 na odcinku Opole – Wrocław – Legnica, przebiegającej przez obszar powiatu oławskiego.



### 5.3. Układ drogowy

Podstawowy układ drogowy obszaru objętego Planem stanowią drogi krajowe, wojewódzkie oraz powiatowe.

#### Autostrady:

- **A4**, relacji granica państwa (Niemcy) - Jędrzychowice - Zgorzelec - Bolesławiec - Legnica - Wrocław - Prądy - Krapkowice - Gliwice - Ruda Śląska - Chorzów - Katowice - Mysłowice - Jaworzno - Chrzanów - Trzebinia - Kraków - Wieliczka - Szarów - Bochnia - Brzesko - Tarnów - Dębica - Rzeszów - Łańcut - Jarosław - Korczowa - granica państwa (Ukraina).

#### Drogi krajowe:

- **DK39**: Łagiewniki - Strzelin - Biedzychów - Owczary - Brzeg - Namysłów – Kępno,
- **DK94**, relacji Zgorzelec - Bolesławiec - Chojnów - Legnica - Prochowice - Wrocław - Brzeg - Opole - Strzelce Opolskie - Toszek - Pyskowice - Bytom - Będzin - Sosnowiec - Dąbrowa Górnicza - Olkusz - Kraków - Wieliczka - Targowisko - Bochnia - Brzesko - Wojnicz - Tarnów - Pilzno - Dębica - Ropczyce - Rzeszów - Jarosław - Radymno – Korczowa.

#### Drogi wojewódzkie<sup>19</sup>:

- **DW346**: Środa Śląska - Jugowiec - Kryniczno (koło Środy Śląskiej) - Gozdawa - Rakoszyce - Świdnica Polska - Wilków Średzki - Sobkowice - Pełcznica - Kąty Wrocławskie - Krobielowice - Gniechowice - Wierzbie - Kobierzyce - Szczepankowice - Przecławice - Marcinkowice - Węgry,
- **DW396**: Bierutów - Karwiniec - Przeczów - Mikowice - Brzozowiec - Biskupice Oławskie - Janików - Stary Górnik - Oława - Gaj Oławski - Pełczyce - Brzezimierz - Goszczyna - Ośno - Brożec - Ulica - Chociwel - Strzelin,
- **DW403**: Nysa - Rusocin - Piątkowice - Jasienica Dolna - Budzieszowice - Wierzbie,
- **DW455**: Wrocław - Łany - Kamieniec Wrocławski - Gajków - Jeszkowice - Czernica - Ratowice - Łęg - Jelcz-Laskowice - Stary Otok - Oława.

#### Drogi powiatowe<sup>20</sup>:

- **1535D**: od gr. powiatu - Miłoszyce - Jelcz-Laskowice (ul. Witosa) - Biskupice Oławskie - DW396,
- **1536D**: od gr. powiatu - Miłocice - Minkowice Oławskie - DP1535D,
- **1537D**: od gr. powiatu - Wójcice - DW396,
- **1466D**: od gr. powiatu - Grędzina - DP1538D,
- **1459D**: od gr. powiatu - Grędzina - DP1538D,
- **1538D**: Jelcz-Laskowice (ul. Oleśnicka) - skrzyż. z DP1466D,

<sup>19</sup> Stan na rok 2015

<sup>20</sup> Źródło: [http://pzd-olawa.pl/drogi\\_powiatowe.html](http://pzd-olawa.pl/drogi_powiatowe.html)

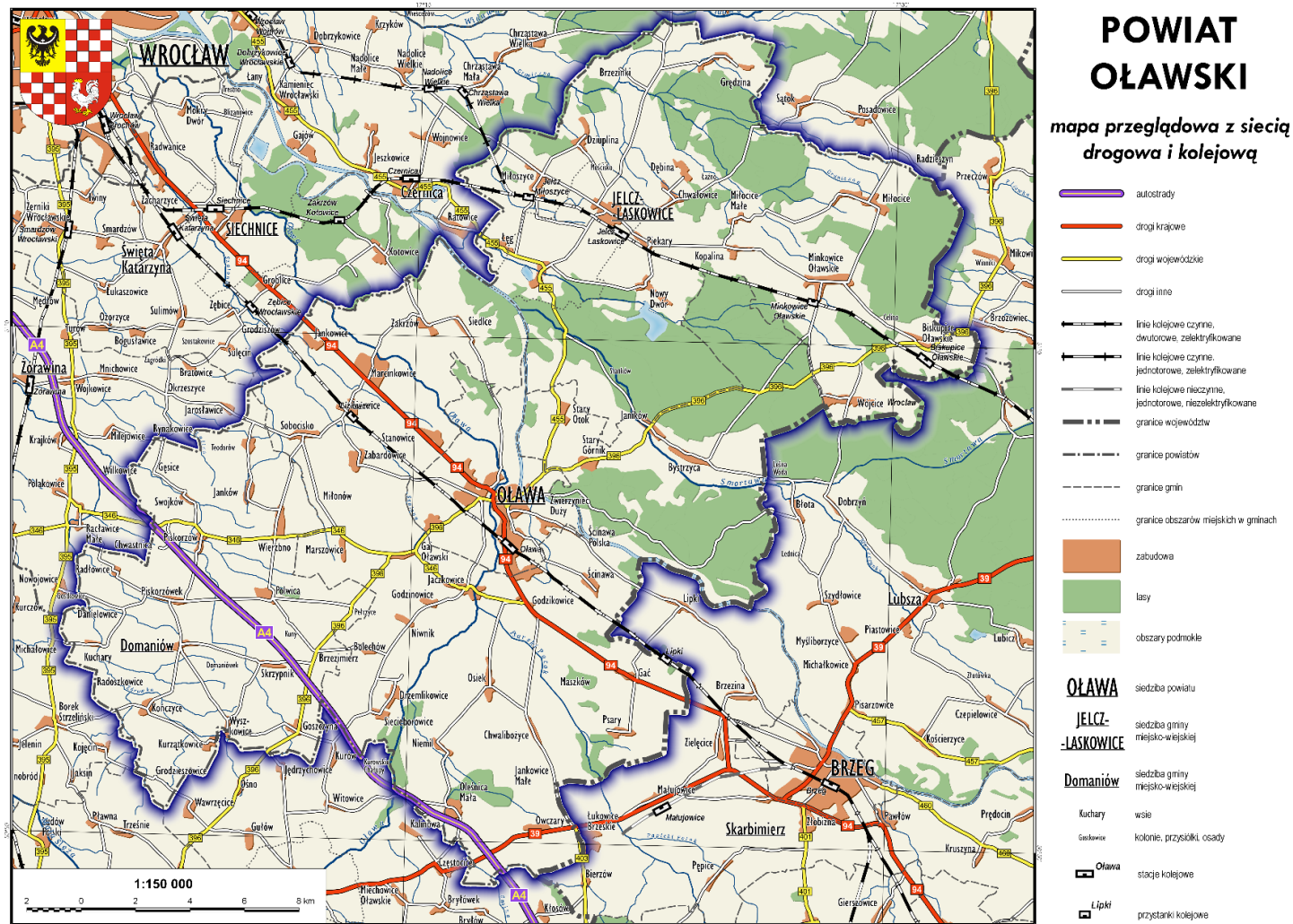
*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego*

- **1539D:** Miłoszyce - Dziuplina - Jelcz-Laskowice (ul. Dziuplińska),
- **1540D:** DP1538D – Brzezinki,
- **1541D:** Jelcz-Laskowice (ul. Chwałowicka) - Chwałowice - Dębina - DP1538D,
- **1542D:** Kopalina - Miłocice Małe – Miłocice,
- **1543D:** Jelcz-Laskowice (ul. Stawowa) - Nowy Dwór,
- **1544D:** DW396 Biskupice Oławskie - do gr. powiatu,
- **1545D:** Miłoszyce - Jelcz-Laskowice,
- **1546D:** Piekary - Nowy Dwór - DW396,
- **1547D:** DP1548D - Wójcice - DP1537D,
- **1548D:** Minkowice Oławskie – Bystrzyca,
- **1549D:** DW455 - Janików - Bystrzyca - do gr. powiatu,
- **1550D:** Jelcz-Laskowice (ul. Zachodnia) - DP1545D,
- **1551D:** DW455 Jelcz-Laskowice (ul. Oławska) - DP1535D,
- **1929D:** od gr. powiatu - DP1535D,
- **1930D:** od gr. powiatu - DP1466D,
- **1560D:** DK94 Godzikowice - Chwalibożyce - Jankowice Małe - DK39,
- **1561D:** DW346 - Osiek - Niemil - Oleśnica Mała - do gr. powiatu,
- **1562D:** DK39 - Owczary - DP1560D,
- **1563D:** od gr. powiatu - Oleśnica Mała - DP1561D,
- **1564D:** DW396 Pełczyce - Niwnik - Osiek - DP1560D,
- **1565D:** DW346 Jaczkowice - Niwnik - Siecieborowice - do gr. powiatu,
- **1566D:** DP1565D - Drzemlikowice - Siecieborowice - DP1565D,
- **1567D:** Oława (ul. Broniewskiego, ul. Zaciszna) - Zabardowice - DP1972D,
- **1568D:** DP1592D Sobocisko - Miłonów - DW346,
- **1569D:** DK94 Stanowice - Lizawice DP1972D,
- **1570D:** Oława (ul. Lipowa -od skrzyż. z DK94, ul. Siedlecka) - Siedlce - Zakrzów - Marcinkowice DK94,
- **1570D:** Oława (ul. Lipowa od skrzyż. z DP396 do skrzyż. z DK94),
- **1933D:** od gr. powiatu - Zakrzów DP1570D,
- **1571D:** Oława (ul. Janowskiego, ul. Zwierzyniecka, ul. Portowa) - Ścinawa Polska - Ścinawa - Godzikowice DK94,
- **1572D:** DW396 Oława (ul. 3 Maja, ul. Ofiar Katynia) - Ścinawa - do gr. powiatu,
- **1573D:** DK94 Gać - Psary - Maszków - DK94 Gać,
- **1574D:** Oława (ul. Kilińskiego) - Jaczkowice DW346,
- **1575D:** Oława (ul. Baczyńskiego, ul. Nowy Górnik ),
- **1576D:** Oława (pl. Zamkowy) - od DW396 do DK94,
- **1577D:** Oława (ul. 1 Maja) - od DK94 do ul. Brzeskiej,
- **1578D:** Oława (ul. Żołnierza Polskiego),
- **1579D:** Oława (ul. Młyńska ),
- **1580D:** Oława (ul. Rybacka) - od DW396 do DP1571D,
- **1581D:** Oława (Zwierzyniec Duży),
- **1582D:** Oława (ul. Zielna- od skrzyż. z ul. Ofiar Katynia do skrzyż. z ul. Dzierżonia),
- **1582D:** Oława (ul. Zielna- od skrzyż. z ul. Dzierżonia do skrzyż. z ul. Portową),

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego*

- **1583D:** Oława (ul. Dzierżonia) Zakład SCA PACKAGING POLSKA - do granicy miasta,
- **1584D:** Oława (ul. Spacerowa, część ul. Różanej, ul. Sikorskiego),
- **1590D:** DW346 Piskorzów - Piskorzówek - Domaniów - Kończyce - do gr. powiatu,
- **1591D:** DW396 Pełczyce - Polwica - Piskorzówek - do gr. Powiatu,
- **1592D:** DW396 Brzezimierz - Kuny - Polwica - Wierzbno - Sobocisko DP1972D,
- **1593D:** Wierzbno - Janków - Teodorów - DP1972D,
- **1594D:** od gr. powiatu - Kuchary – Danielowice,
- **1595D:** DW396 - Skrzypnik - Domaniów - DP1594D,
- **1596D:** Skrzypnik - Wyszkowice - DP1598D,
- **1597D:** DP1596D Wyszkowice - Domaniów DP1590D,
- **1598D:** DP1590D Kończyce - Wyszkowice - Goszczyna - do gr. powiatu,
- **1599D:** DP1590D Kończyce – Grodzieszowice,
- **3105D:** DP1598D - DW396,
- **3057D:** od gr. powiatu - Grodzieszowice - do gr. powiatu,
- **1942D:** od gr. powiatu - Gęsice - Swojków - DW346,
- **1972D:** od gr. powiatu - Sobocisko - Lizawice - Marcinkowice DK94.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



Rys. 5.3.1. Podstawowy układ drogowy na obszarze objętym Planem. Źródło: opracowanie własne.

## 5.4. Transport indywidualny

Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie oławskim przez ostatnie lata widocznie wzrosła – w latach 2010 - 2014 o 74,9 auta/1000 os. Komunikacja indywidualna w powiatach o słabo rozwiniętej komunikacji publicznej jest często wybieranym środkiem przemieszczania się. Liczba zarejestrowanych pojazdów w powiecie oławskim zwiększyła się w 2014 roku w porównaniu z rokiem 2010 z 45 851 do 53 315, co oznacza wzrost o ok. 14%.

Tab. 5.4.1. Liczba zarejestrowanych samochodów w powiecie oławskim w latach 2010 – 2014.

Rok	Liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych	Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych/1000 os.
2010	45 851	480,7
2011	48 009	500,9
2012	49 775	519,4
2013	51 647	538,1
2014	53 315	555,6

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

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

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

Na drogach krajowych i wojewódzkich, z wyłączeniem miast na prawach powiatu, regularnie co 5 lat przeprowadzany jest Generalny Pomiar Ruchu (GPR), który obrazuje aktualny poziom natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach sieci drogowej oraz wskazuje prognozy ruchu w perspektywie 5, 10 i 15 lat. Obecnie obowiązuje przeprowadzony w 2010 r. GPR2010.

Najbardziej obciążonym ciągiem drogowym w rejonie Oławy jest autostrada A4, której średnie dobowe natężenie ruchu (SDR) wynosił:

- 34 145 poj./dobę na odcinku granica powiatu – Brzezimierz,
- 30 735 poj./dobę na odcinku Brzezimierz – granica powiatu,

Na DK39 SDR wynosił:

- 2 184 poj./dobę na odcinku Strzelin – Łukowice Brzeskie (DW403),



*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego*

Na DK94 SDR wynosił:

- 13 325 poj./dobę na odcinku granica powiatu – Oława (DW396),
- 13 191 poj./dobę na odcinku Oława (DW396) – Oława (DW346),
- 6 264 poj./dobę na odcinku Oława (DW346) – granica powiatu.

Na drogach wojewódzkich SDR wynosił:

- DW346:
  - 1 568 poj./dobę na odcinku granica powiatu – Gaj Oławski (DW396),
  - 6 359 poj./dobę na odcinku wspólnym z DW396 w Gaju Oławskim,
  - 3 909 poj./dobę na odcinku Gaj Oławski (DW396) – Oława (DK94),
- DW396:
  - 3 691 poj./dobę na odcinku granica powiatu – węzeł Brzezimierz (A4),
  - 5 299 poj./dobę na odcinku węzeł Brzezimierz (A4) – Gaj Oławski (DW346),
  - 6 359 poj./dobę na odcinku wspólnym z DW346 w Gaju Oławskim,
  - 11 389 poj./dobę na odcinku Gaj Oławski (DW346) – Oława (DK94),
  - 13 096 poj./dobę na odcinku Oława (DK94) – Oława (DW455),
  - 4 621 poj./dobę na odcinku Oława (DW455) – granica powiatu,
- DW403: na odcinku leżącym na obszarze powiatu oławskiego: 3 660 poj./dobę,
- DW445:
  - 6 608 poj./dobę na odcinku Oława (DW396) – Jelcz Laskowice (ul. Zielona),
  - 6 672 poj./dobę na odcinku Jelcz-Laskowice (ul. Zielona) – Jelcz-Laskowice (ul. Oławska),
  - 6 824 poj./dobę na odcinku Jelcz-Laskowice (ul. Oławska) – granica powiatu.

SDR na drogach powiatowych został przeprowadzony przez Powiatowy Zarząd Dróg w Oławie:

- 1466D:
  - 2 255 poj./dobę na odcinku Grędzina – granica powiatu,
- 1535D:
  - 5 490 poj./dobę w Miłoszycach na ul. Wrocławskiej,
  - 2 585 pok./dobę na odcinku Jelcz-Laskowice – Piekary,
- 1536D:
  - 528 poj./dobę na odcinku Miłocice – granica powiatu,

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego*

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

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego*

- 1572D:
  - 11 174 poj./dobę w Oławie na ul. 3 Maja (koło TESCO),
- 1574D:
  - 2 152 poj./dobę na odcinku Oława – Jaczkowice,
- 1590D:
  - 975 poj./dobę na odcinku Domaniów – Kończyce,
  - 475 poj./dobę na odcinku Piskorzów – Piskorzówek,
- 1591D:
  - 548 poj./dobę na odcinku Polwica – Piskorzówek,
- 1592D:
  - 471 poj./dobę na odcinku Sobocisko – Wierzbno,
- 1594D:
  - 179 poj./dobę na odcinku Kuchary – granica powiatu,
- 1595D:
  - 1 012 poj./dobę na odcinku Domaniów – Skrzybnik,
- 1598D:
  - 179 poj./dobę na odcinku Wyszkowice – Goszczyna,
- 1942D:
  - 353 poj./dobę na odcinku Gęsice – granica powiatu,
- 1972D:
  - 2 483 poj./dobę na odcinku Sobocisko – Lizawice,

Średni SDR na drogach krajowych wynosił 9 888 poj./dobę, w tym na drogach krajowych niebędących ciągami dróg międzynarodowych – 7 097 poj./dobę. Średnie natężenie ruchu dobowego na odcinku granica powiatu – Brzezimierz na A4 – głównej trasie przebiegającej przez powiat oławski było o około 3,5-krotnie wyższe niż średnie natężenie na drogach krajowych w Województwie Dolnośląskim<sup>21</sup>, jednak

---

<sup>21</sup> Na drogach krajowych w województwie dolnośląskim SDR wyniósł 6 654 poj./dobę. Wskaźnik wzrostu natężenia ruchu 2010/2005 wyniósł tam 1,22



wynika to z faktu, że jest to główna autostrada łącząca zachód kraju ze wschodem. Dla dróg krajowych, niebędących ciągami dróg międzynarodowych, odcinek DK94 między granicą powiatu (od strony Wrocławia) a Oławą (DW396) charakteryzuje się natężeniem większym o około 90% od średniego natężenia w Województwie Dolnośląskim.

Średni SDR na drogach wojewódzkich wynosił 3 398 poj./dobę (dla Dolnego Śląska – 3 337 poj./dobę), a wskaźnik wzrostu ruchu 2010/2005 – 1,23 (dla Dolnego Śląska 1,24). Najbardziej obciążony odcinek – blisko czterokrotnie przewyższający średni SDR występuje na ul. Bolesława Chrobrego w Oławie na DW39. Zauważyć można, że miasto Oława jest dużym generatorem ruchu samochodowego, a także istotnym węzłem drogowym.

Wartości zarejestrowane podczas Generalnego Pomiaru Ruchu w 2010 roku mogą obecnie nie odzwierciedlać rzeczywistego natężenia ruchu na drogach powiatu oławskiego. Biorąc pod uwagę zaobserwowany w latach 2005 -2010 wzrost natężenia ruchu oraz rosnący wskaźnik motoryzacji w kolejnych latach, można spodziewać się, że również pomiar wykonany w roku 2015 wykaże tendencję wzrostową.

## 5.6. Wpływ transportu na środowisko

### 5.6.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego

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

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

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

Wielkość emisji spalin, wygenerowanej przez transport, określa wartość liniowej emisji gazów i cząstek stałych. Udział transportu jest drugim co do wielkości źródłem zanieczyszczeń po procesach spalania poza przemysłem (głównym generatorem pozostają gospodarstwa domowe). Transport jest także odpowiedzialny za emisję większości tlenków azotu, przy czym wskaźnik ten wzrasta na obszarach silnie zurbanizowanych oraz o największym zagęszczeniu drogowych szlaków komunikacyjnych.



### 5.6.2. Emisja spalin

W granicach powiatu oławskiego przebiega autostrada A4 (w ciągu E40) oraz dwie drogi krajowe: DK39 i DK94. Skutkuje to powstawaniem zanieczyszczeń komunikacyjnych, które mają duży wpływ na jakość powietrza atmosferycznego. Do substancji mających negatywny wpływ na środowisko, które emitowane są przez środki transportu można zaliczyć: dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen oraz pyły. Na podstawie „Oceny jakości powietrza na terenie województwa dolnośląskiego w 2014 roku”, stwierdzono, że ponadnormatywne stężenia pyłu zawieszonego są jednym z największych problemów ochrony powietrza w województwie dolnośląskim:

- pył zawieszony PM10 - w 2014 roku zanotowano przekroczenia dopuszczalnej liczby przekroczeń normy średniodobowej na 18 stanowiskach: w tym m.in. w Oławie przy ul Żołnierzy AK przez 48 dni,
- pył zawieszony PM2,5 – pomiary w 2014 r. wykazały przekroczenie normy średniorocznej we Wrocławiu i Legnicy oraz przekroczenia pułapu stężenia ekspozycji we Wrocławiu, Legnicy, Wałbrzychu.

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

Tab. 5.6.1. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO.

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

Źródło: <http://www.ngk.de/pl/>

W ostatnich latach coraz większą popularność zdobywają autobusy z napędami alternatywnymi, do których można zaliczyć m.in. pojazdy zasilane CNG i LNG, pojazdy elektryczne, a także hybrydowe. Niskie wielkości emisji zanieczyszczeń przekładają się na niższe niż w przypadku zasilania pojazdów olejem napędowym koszty korzystania ze środowiska, zgodnie bowiem z art. 274 ust. 1 pkt 1 Ustawy



z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska<sup>22</sup> wysokość tych kosztów uzależniona jest od ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza. Jednostkowe stawki opłat określone są w corocznie wydawanych obwieszczeniach Ministra Środowiska.

Należy zaznaczyć jednak, iż zakupy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi (szczególnie CNG, LNG) wiążą się z dużymi inwestycjami w infrastrukturę przewoźnika (bardzo kosztowne stacje paliw, specjalne hale, warsztaty a nawet kanały przeglądowe i wysokospecjalizowane narzędzia). Koszty zmiany technologii sięgają wielomilionowych nakładów, a oszczędności wynikające z eksploatacji i zmniejszonych opłat za korzystanie ze środowiska są wyłącznie teoretyczne, z uwagi na wysokie ceny paliw alternatywnych, wynikające m.in. z podatku akcyzowego.

### 5.6.3. Emisja hałasu

W powiecie oławskim do głównych generatorów hałasu należy transport oraz zakłady przemysłowe. W przypadku transportu, największym emitentem hałasu pozostają środki transportu kołowego. Przez granice administracyjne powiatu przechodzi ciąg komunikacyjny (autostrada A4) będący częścią korytarza E40, co bezpośrednio powoduje wysoki ruch tranzytowy przez tereny należące do powiatu. Dodatkowymi generatorami hałasu, związanymi z ruchem drogowym są drogi krajowe nr 39 i 94.

Poprzez przeniesienie większości ruchu kołowego z obecnej drogi krajowej nr 94 na autostradę A1 pozytywnie wpłynęła na ograniczenie hałasu w obszarach zabudowanych, przez które przebiega trasa obecnej drogi krajowej.

Dźwięki emitowane przez transport kolejowy są znacząco mniej uciążliwe, niż przez transport drogowy. Przez powiat Oławski przebiega między innymi magistralna linia kolejowa nr 132 (w ciągu E30), która po rewitalizacji na znaczącym odcinku wyposażona została w ekrany akustyczne. Czynne linie kolejowe wykorzystywane są w ruchu towarowym jak i osobowym. Znacząca część przebiega poza obszarami gęsto zaludnionymi.

W tabeli 5.6.2. przedstawiono dopuszczalne wartości poziomu hałasu w środowisku<sup>23</sup> generowane przez transport.

<sup>22</sup> Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 z późn. zm.).

<sup>23</sup> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 112).



## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego

Tab. 5.6.2. Dopuszczalny poziom hałasu.

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

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

Źródło: opracowanie własne na podstawie aktu jednolitego Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112).

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

Z chwilą wstąpienia Polski w struktury Unii Europejskiej, zobowiązała się ona do respektowania i przestrzegania jej norm i wymogów prawnych, w tym również tych związanych z ochroną środowiska.



Mówi o tym m.in. art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: *Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju*. Zrównoważony rozwój, którego założeniem jest zaspokajanie potrzeb jednego pokolenia, bez umniejszania szans na zaspokajanie potrzeb kolejnych pokoleń, stanowi fundament, na którym opierać się powinny krajowe oraz lokalne dokumenty strategiczne w kontekście wszelkich dziedzin społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju, jak i poszczególnych jego regionów. W szczególności realizacja zasady zrównoważonego rozwoju istotna jest dla obszarów, na których poprawa stanu środowiska naturalnego znacząco wpłynie na polepszenie warunków życia, co pozwoli w dłuższej perspektywie na zatrzymanie odpływu ludności, trwały rozwój i postęp społeczny.

#### **5.6.4. Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu jako najważniejsze działania poprawy stanu środowiska naturalnego**

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarczy, ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne stanowi znaczącą uciążliwość dla życia mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych w mieście wpływa w największym stopniu na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Zakładając, że standardowy autobus regionalny może przewieźć 50 pasażerów oraz że w jednym samochodzie podróżuje w relacji dom-praca średnio 1,2 osoby można założyć, iż na jeden autobus przypadają 42 samochody osobowe. O tyle samochodów można teoretycznie zmniejszyć ruch do miejsc pracy, czy też do innych generatorów ruchu, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest najbardziej efektywnym działaniem ochrony środowiska.

Nawiązując do wyżej wymienionych wniosków najważniejszym działaniem powinno być wprowadzanie różnego rodzaju zachęt i priorytetów dla transportu publicznego oraz przemyślanych ograniczeń dla transportu indywidualnego, żeby jak największa liczba podróżnych decydowała się na korzystanie z transportu zbiorowego.

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

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

- wprowadzanie przywilejów w ruchu dla środków publicznego transportu zbiorowego,
- tworzenie przyjaznych dla pasażerów zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych,
- prowadzenie kampanii edukacyjno-promocyjnych zachęcających do korzystania z transportu publicznego oraz innych, niskoemisyjnych form przemieszczania się,
- ciągłe monitorowanie i analiza popytu na usługi komunikacji publicznej, oraz odpowiednia modyfikacja ofert przewozowych odpowiadająca zapotrzebowaniu obecnych i potencjalnych pasażerów.





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

#### **5.6.5. Wymogi stosowania ekologicznych napędów w środkach publicznego transportu zbiorowego**

Jednym z aspektów istotnych z punktu widzenia ochrony środowiska w transporcie jest dążenie do utrzymania możliwie wysokiego udziału taboru komunikacji zbiorowej wyposażonego w niskoemisyjne silniki, spełniające obowiązujące aktualnie normy ekologiczne. Cechą charakterystyczną nowoczesnych silników spalinowych, spełniających co najmniej wymogi normy Euro 5 lub EEV, jest emisja zanieczyszczeń spalin na poziomie porównywalnym do emisji silników zasilanych gazem. Rozwój technologii pojazdów o napędzie elektrycznym oraz innym alternatywnym najprawdopodobniej spowoduje, że w przyszłości różnice w cenie zakupu taboru i budowy zaplecza technicznego w porównaniu do systemów konwencjonalnych będą maleć.

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

### 6.1. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Wykorzystując dostępne dane demograficzne i geograficzne oraz implementując metodę grawitacyjną, opracowano dla powiatu oławskiego macierz potoków pasażerskich. Z opracowania wyłączono podróże wewnątrz gmin powiatu oławskiego. Poniżej (Tab. 6.1.1.) przedstawiono wspomnianą macierz, która dotyczy wszystkich podróży niepieszych realizowanych niezależnie od środka transportu zastosowanego w podróży. Podróże te odbywają się tylko w obrębie granic powiatu oławskiego.

Tab. 6.1.1. Oszacowana macierz potoków ruchu pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu oławskiego.

<b>Gmina Jelcz-Laskowice*</b>	0,9%			
<b>Gmina Oława</b>	4,2%	6,2%		
<b>Miasto Jelcz-Laskowice*</b>	1,6%		8,8%	
<b>Miasto Oława</b>	16,7%	13,3%	24,9%	23,4%
<i>Suma = 100,0%</i>	<b>Gmina Domaniów</b>	<b>Gmina Jelcz-Laskowice*</b>	<b>Gmina Oława</b>	<b>Miasto Jelcz-Laskowice*</b>

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

Źródło: opracowanie własne.

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

- miasto Oława – gmina Oława,
- miasto Oława – obszar miejski gminy Jelcz-Laskowice.

Pewne znacznie również mają potoki pasażerskie pomiędzy:

- miasto Oława – gmina Domaniów,
- miasto Oława – obszar wiejski gminy Jelcz-Laskowice

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

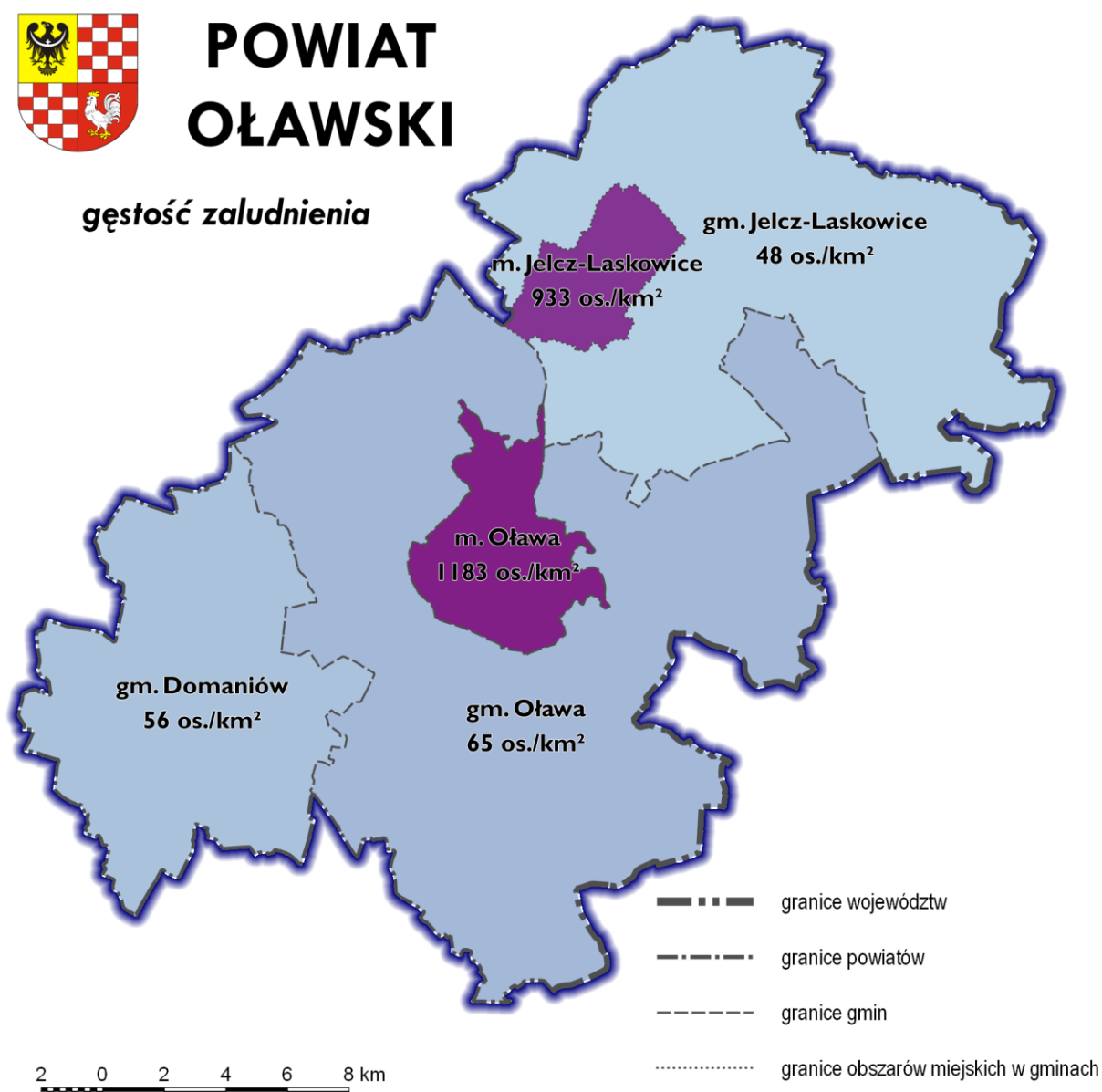
- liczby mieszkańców – szczegółowe dane zestawiono w Tab. 3.3.1.
- gęstości zaludnienia (najwyższa w granicach miast: Oława, Jelcz-Laskowice) – wartości tego wskaźnika przedstawiono w postaci kartogramu na Rys. 6.1.1.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego

- generatorów ruchu, do których zaliczane są także obiekty o charakterze użyteczności publicznej – ich silna koncentracja cechuje miejscowości będące siedzibami gmin; generatory ruchu w powiecie oławskim zostały wskazane na mapie w rozdziale 6.2.

Kluczowymi czynnikami kształtującymi potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu oławskiego są funkcje pełnione przez dwa największe ośrodki miejskie w regionie, czyli miasta Oława i Jelcz-Laskowice. W tych miastach zlokalizowane są ośrodki edukacji, administracji oraz zakłady pracy, determinujące codzienne, obligatoryjne podróże. Z tego powodu najwięcej podróży międzygminnych ma swój początek lub koniec w granicach obu miast.



Rys. 6.1.1. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu oławskim.  
 Źródło: opracowanie własne.



Przewiduje się, iż skala i rodzaje potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu oławskiego w przyszłości nie ulegną większym zmianom, ze względu na prognozowane przez Główny Urząd Statystyczny na okres 2015 – 2035 utrzymanie podobnego poziomu liczby ludności (szerzej w rozdziale 3.3).

## **6.2. Najważniejsze generatory ruchu w powiecie oławskim**

Na poniższym rysunku przedstawiono lokalizację najważniejszych obiektów, będących generatorami podróży w komunikacji zbiorowej na terenie powiatu oławskiego.

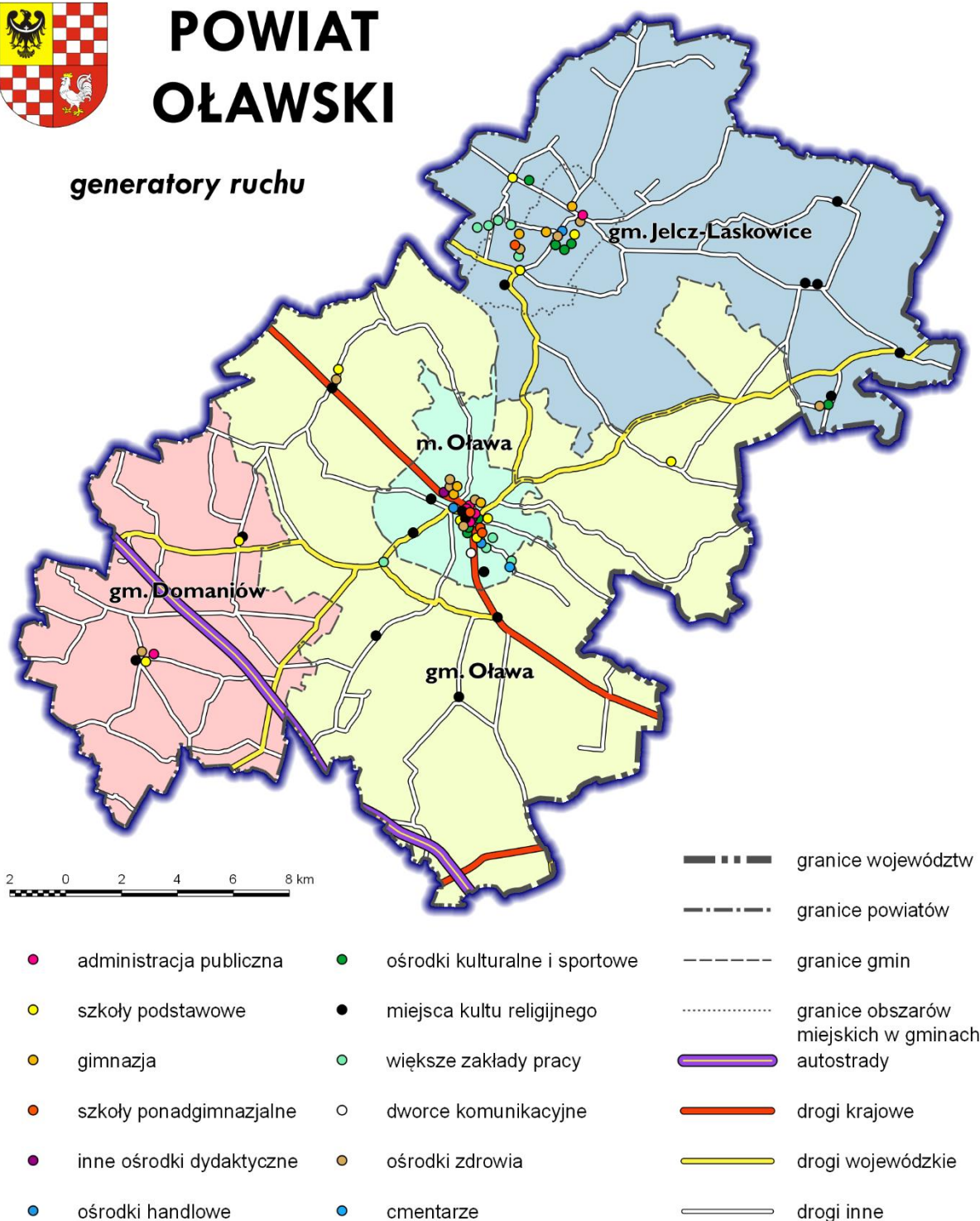


Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



# POWIAT OŁAWSKI

## generatory ruchu



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

Źródło: opracowanie własne.

## 7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

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

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

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

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

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

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego*

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

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

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

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



- regionalny transport kolejowy, za którego organizację jest odpowiedzialne Województwo Dolnośląskie lub inne województwo w przypadku podpisania stosownego porozumienia, jest preferowany na trasach: Wrocław – Oława – Opole oraz Wrocław – Jelcz Laskowice – Opole,
- autobus regionalny: wszystkie wyżej nie wymienione a planowane trasy komunikacyjne, przebiegające przez powiat oławski, a których poprowadzenie umożliwi istniejąca infrastruktura drogowa.

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

W całej Europie postępuje proces starzenia się populacji, a przez to zwiększania się liczebności pasażerów mających problem ze sprawnym poruszaniem się. W związku z tym coraz większego znaczenia nabierają działania zmierzające w kierunku ułatwiania niepełnosprawnym podróżowania transportem publicznym. W 2011 r. na terenie powiatu oławskiego orzeczenie o niepełnosprawności posiadało 11,3% ogółu mieszkańców (tj. 8 522 osób)<sup>24</sup>.

Tab. 7.3.1. Liczba osób niepełnosprawnych powiatu oławskiego na tle województwa dolnośląskiego.

Jednostka	Osoby niepełnosprawne		
	w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku poprodukcyjnym
województwo dolnośląskie	15 658	187 286	180 814
powiat oławski	431	4 479	3 612

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Publiczny transport zbiorowy ma być otwarty na osoby niepełnosprawne, ma umożliwić aktywizację tej grupy społecznej, jej rehabilitację społeczną, umożliwiając przemieszczanie się, zapewnić niezależność oraz możliwość udziału w życiu społecznym poprzez likwidację barier, jakie tworzą:

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

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

<sup>24</sup> Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.





#### Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego

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

Poza zapewnieniem mobilności osobom niepełnosprawnym, należy także zapewnić mobilność osobom nieposiadającym własnego środka transportu, osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści), matkom z małymi dziećmi oraz dzieciom i młodzieży szkolnej. W przypadku tych grup społecznych też należy wprowadzać udogodnienia likwidujące bariery, utrudniające przemieszczanie się publicznym transportem zbiorowym na obszarze powiatu oławskiego.

W standardzie wyposażenia taboru autobusowego powinna znaleźć się platforma ułatwiająca wprowadzenie wózka oraz miejsce przeznaczone dla niego. Poza tym autobusy powinny być wyposażone w sprawny system informacji wizualnej (dla osób niesłyszących lub słabosłyszących) oraz system informacji dźwiękowej (dla osób niewidzących i ociemniałych). Im większa liczba tego typu autobusów, tym jest większa dostępność dla osób niepełnosprawnych.

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

Wybór transportu zbiorowego zamiast transportu indywidualnego przez pasażerów jest najbardziej istotnym krokiem w kierunku umocnienia zachowań ekologicznych. Emisja spalin jednego pojazdu transportu zbiorowego jest zdecydowanie niższa niż emisja spalin co najmniej kilkunastu samochodów osobowych.

Korzystny efekt środowiskowy osiągnąć można poprzez połączenie możliwości wykorzystania roweru w celu dojeżdżania do przystanku bądź dworca komunikacyjnego. W celu upowszechnienia tego rodzaju przejazdów należy stworzyć infrastrukturę rowerową w postaci bezpiecznych dróg dla rowerów oraz parkingów na dworcach i przy ważniejszych przystankach, pozwalającą na bezpieczne pozostawianie rowerów.

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

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

Powiat Oławski planuje zorganizować sieć komunikacyjną składającą się z 22 linii komunikacyjnych. Linie o charakterze użyteczności publicznej będą docierały do wszystkich siedzib gmin, a także do większości miejscowości w powiecie. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Powiat Oławski będą realizowane wyłącznie w transporcie drogowym. Nie planuje się organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym.

Powiat Oławski będzie dążył do zawarcia porozumień z sąsiednimi powiatami w celu zapewnienia funkcjonowania 15 linii komunikacyjnych w przewozach międzypowiatowych, gdyż Województwo Dolnośląskie planuje zorganizować tylko nieliczne spośród istniejących połączenia o charakterze wojewódzkim (przekraczające granice dwóch powiatów). Organizacja linii międzypowiatowych będzie możliwa jedynie pod warunkiem zawarcia porozumień powiatowych z odpowiednimi, ze względu na przebieg linii komunikacyjnej lub linii komunikacyjnych, sąsiednimi powiatami na wspólną organizację powiatowych przewozów pasażerskich lub wspólną organizację wybranych linii komunikacyjnych (liderem porozumień może być Powiat Oławski lub inny powiat). Powiat Oławski nie będzie organizować linii komunikacyjnych do miejscowości w innych powiatach, jeśli finalnie zostaną one zorganizowane przez Województwo Dolnośląskie lub Województwo Opolskie.

Liniom komunikacyjnym nadano numery od 0 do 42, z uwzględnieniem obecnie stosowanej numeracji w systemach komunikacji miejskich. Numeracja połączeń nie obejmuje linii planowanych przez Powiat Brzeski, które nie otrzymały oznaczeń handlowych przez właściwego organizatora.

Dopuszcza się:

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

Zaplanowana sieć komunikacyjna będzie mogła być realizowana w powiatowo – gminnych przewozach pasażerskich, jeśli zostanie utworzony związek powiatowo – gminny.

W kolejnej tabeli zestawiono wykaz linii komunikacyjnych w planowanej sieci komunikacyjnej Powiatu Oławskiego.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego

Planowana sieć komunikacyjna Powiatu Oławskiego, wraz z zaznaczeniem lokalizacji planowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych, została zaprezentowana w części graficznej niniejszego Planu (rys. 8.1.1).

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

Numer linii komunikacyjnej	Relacja	Uwagi
0	Oława – Stary Górnik	Organizacja linii wyłącznie w przypadku otrzymania pomocy finansowej ze strony zainteresowanych gmin
1	Oława – Godzikowice	Organizacja linii wyłącznie w przypadku otrzymania pomocy finansowej ze strony zainteresowanych gmin
2	Oława – Godzikowice	Organizacja linii wyłącznie w przypadku otrzymania pomocy finansowej ze strony zainteresowanych gmin
3	Oława – Ścinawa Polska	Organizacja linii wyłącznie w przypadku otrzymania pomocy finansowej ze strony zainteresowanych gmin
4	Oława – Gaj Oławski	Organizacja linii wyłącznie w przypadku otrzymania pomocy finansowej ze strony zainteresowanych gmin
5	Oława - Stary Otok - Jelcz-Laskowice	
6	Oława - Stary Otok - Jelcz-Laskowice - Miłoszyce - Dziuplina - Mościsko - Borowiecko - Brzezinki - Broników - Grędzina	
7	Oława - Stary Otok - Jelcz-Laskowice - Piekary - Kopalina - Miłocice Małe - Miłocice - Minkowice Oławskie - Kopalina - Piekary - Nowy Dwór - Piekary - Jelcz-Laskowice - Stary Otok - Oława	
8	Oława - Stary Górnik - Janików - Bystrzyca - Wójcice - Biskupice Oławskie - Celina - Minkowice Oławskie - Miłocice - Miłocice Małe - Kopalina - Piekary - Jelcz-Laskowice - Stary Otok - Oława	
9	Oława - Stary Górnik - Janików - Bystrzyca	
10	Oława - Godzikowice - Maszków - Gać - Psary - Gać – Brzeg – Skarbimierz - Skarbimierz-Osiedle	Organizacja linii na odcinku Gać – Brzeg po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Brzeskim
11	Oława - Ścinawa - Ścinawa Polska - Oława	
15	Oława - Godzikowice - Jaczkowice - Godzinowice - Niwnik - Bolechów - Jakubowice - Drzemlikowice - Siecieborowice - Kurów - Witowice - Kalinowa - Częstocice - Miechowice - Wiązów	Organizacja linii na odcinku Siecieborowice – Wiązów po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Strzelińskim
16	Oława - Godzikowice - Osiek - Niemil - Oleśnica Mała - Częstocice - Owczary - Częstocice - Miechowice -	Organizacja linii na odcinku Owczary – Kłósów po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Strzelińskim

## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



Numer linii komunikacyjnej	Relacja	Uwagi
	Wiązów - Miechowice - Bryłówek - Bryłów - Jaworów - Kłósów	
17	Oława - Godzikowice - Osiek - Chwalibożyce - Jankowice Małe - Owczary - Oleśnica Mała - Niemil - Osiek - Godzikowice - Oława	
18	Oława - Godzikowice - Osiek - Chwalibożyce - Jankowice Małe - Owczary - Częstocice - Miechowice - Wiązów - Miechowice - Bryłówek - Bryłów - Jaworów - Kłósów	Organizacja linii na odcinku Owczary – Kłósów po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Strzelińskim
19	Strzelin - Biedzychów - Głęboka - Wyszonowice - Stary Wiązów - Wiązów - Miechowice - Częstocice - Bryłówek - Bryłów - Jaworów - Kłósów - Bierzów - Łukowice Brzeskie - Owczary - Łukowice Brzeskie - Jankowice Małe - Chwalibożyce - Osiek - Godzikowice - Oława	Organizacja linii na odcinku Strzelin – Kłósów po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Strzelińskim Organizacja linii na odcinku Owczary – Bierzów – Kłósów po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Brzeskim
20	Strzelin - Chociwel - Ulica - Brożec - Gułów - Wiązów - Jędrzychowice - Witowice - Kurów - Siecieborowice - Drzemlikowice - Bolechów - Niwnik - Godzinowice - Jaczkowice - Godzikowice - Oława	Organizacja linii na odcinku Strzelin – Kurów po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Strzelińskim
21	Oława - Gaj Oławski - Pełczyce - Brzezimierz - Skrzybnik - Domaniów - Kończyce - Kurzątkowice - Wyszkowice - Goszczyna - Jędrzychowice - Ośno - Brożec - Ulica - Strzelin	Organizacja linii na odcinku Strzelin – Jędrzychowice po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Strzelińskim
23	Oława - Gaj Oławski - Pełczyce - Polwica - Kuny - Polwica - Piskorzówek - Piskorzów - Wierzbno - Piskorzów - Piskorzówek - Domaniów - Wyszkowice - Kurzątkowice - Kończyce - Borek Strzeliński - Świnobród - Ludów Polski - Górzec - Szczawin - Strzelin	Organizacja linii na odcinku Strzelin – Borek Strzeliński po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Strzelińskim
27	Wierzbno - Marszowice - Miłonów - Sobocisko - Teodorów - Janków - Wierzbno - Polwica - Kuny	
28	Piskorzówek - Domaniów - Wyszkowice - Goszczyna - Brzezimierz - Pełczyce - Polwica - Wierzbno - Sobocisko - Miłonów - Marszowice - Gaj Oławski - Oława	
29	Oława - Godzikowice - Jaczkowice - Godzinowice - Niwnik - Bolechów - Siecieborowice - Drzemlikowice - Bolechów - Niwnik - Godzinowice - Jaczkowice - Godzikowice - Oława	
30	Strzelin - Górzec - Ludów Polski - Świnobród - Borek Strzeliński - Kończyce - Domaniów - Piskorzówek - Piskorzów - Gęsice - Swojków - Piskorzów - Wierzbno	Organizacja linii na odcinku Strzelin – Borek Strzeliński po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Strzelińskim



## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego

Numer linii komunikacyjnej	Relacja	Uwagi
	- Polwica - Wierzbnno - Marszowice - Gaj Oławski - Oława	
<b>31</b>	Oława - Gaj Oławski - Marszowice - Wierzbnno - Polwica - Pełczyce - Brzezimierz - Goszczyna - Wyszkowice - Kurzątkowice - Kończyce - Domaniów	
<b>32</b>	Oława - Gaj Oławski - Pełczyce - Brzezimierz - Skrzypnik - Domaniówek - Domaniów - Piskorzówek - Piskorzów - Wierzbnno - Janków - Teodorów - Janków - Wierzbnno - Polwica - Kuny - Piskorzówek - Domaniów - Skrzypnik - Brzezimierz - Pełczyce - Gaj Oławski - Oława	
<b>33</b>	Gostkowice - Danielowice - Radłowice - Piskorzówek - Domaniów - Kończyce - Grodziszowice - Wawrzęćce - Ośno - Jędrzychowice - Goszczyna - Wyszkowice - Kurzątkowice - Wyszkowice - Skrzypnik - Brzezimierz - Pełczyce - Gaj Oławski - Oława	Organizacja linii na odcinku Wawrzęćce – Ośno – Goszczyna po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Strzelińskim
<b>34</b>	Oława - Gaj Oławski - Pełczyce - Brzezimierz - Goszczyna - Jędrzychowice - Wyszkowice - Kurzątkowice - Kończyce - Domaniów - Piskorzówek - Radłowice - Danielowice - Kuchary	Organizacja linii na odcinku Goszczyna – Jędrzychowice – Wyszkowice po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Strzelińskim
<b>35</b>	Skrzypnik - Domaniów - Piskorzówek - Polwica - Wierzbnno - Marszowice - Gaj Oławski - Oława	
<b>36</b>	Oława - Stanowice - Marcinkowice - Lizawice - Sobocisko - Janków - Teodorów - Janków - Wierzbnno - Polwica/ Piskorzów - Piskorzówek - Domaniów	
<b>37</b>	Oława - Gaj Oławski - Pełczyce - Polwica - Wierzbnno - Piskorzów - Swojków - Gęsice	
<b>38</b>	Oława - Gaj Oławski - Marszowice – Miłonów – Sobocisko - Wierzbnno - Polwica - Wierzbnno - Piskorzów - Swojków – Gęsice	
<b>39</b>	Teodorów - Janków - Wierzbnno - Sobocisko - Zabardowice – Oława	
<b>40</b>	Oława - Stanowice - Marcinkowice - Jankowice - Groblice - Siechnice - Radwanice	Organizacja linii na odcinku Jankowice – Radwanice po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Wrocławskim
<b>41</b>	Oława - Siedlce - Zakrzów - Kotowice - Durok - Groblice - Siechnice	Organizacja linii na odcinku Zakrzów – Siechnice po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Wrocławskim
	Brzeg – Pisarzowice – Michałowice – Myślborzyce – Szydłowice – Dobrzyń – Wójcice – Biskupice Oławskie – Borucice – Rogalice – Raciszów	Organizacja linii po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Brzeskim

## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



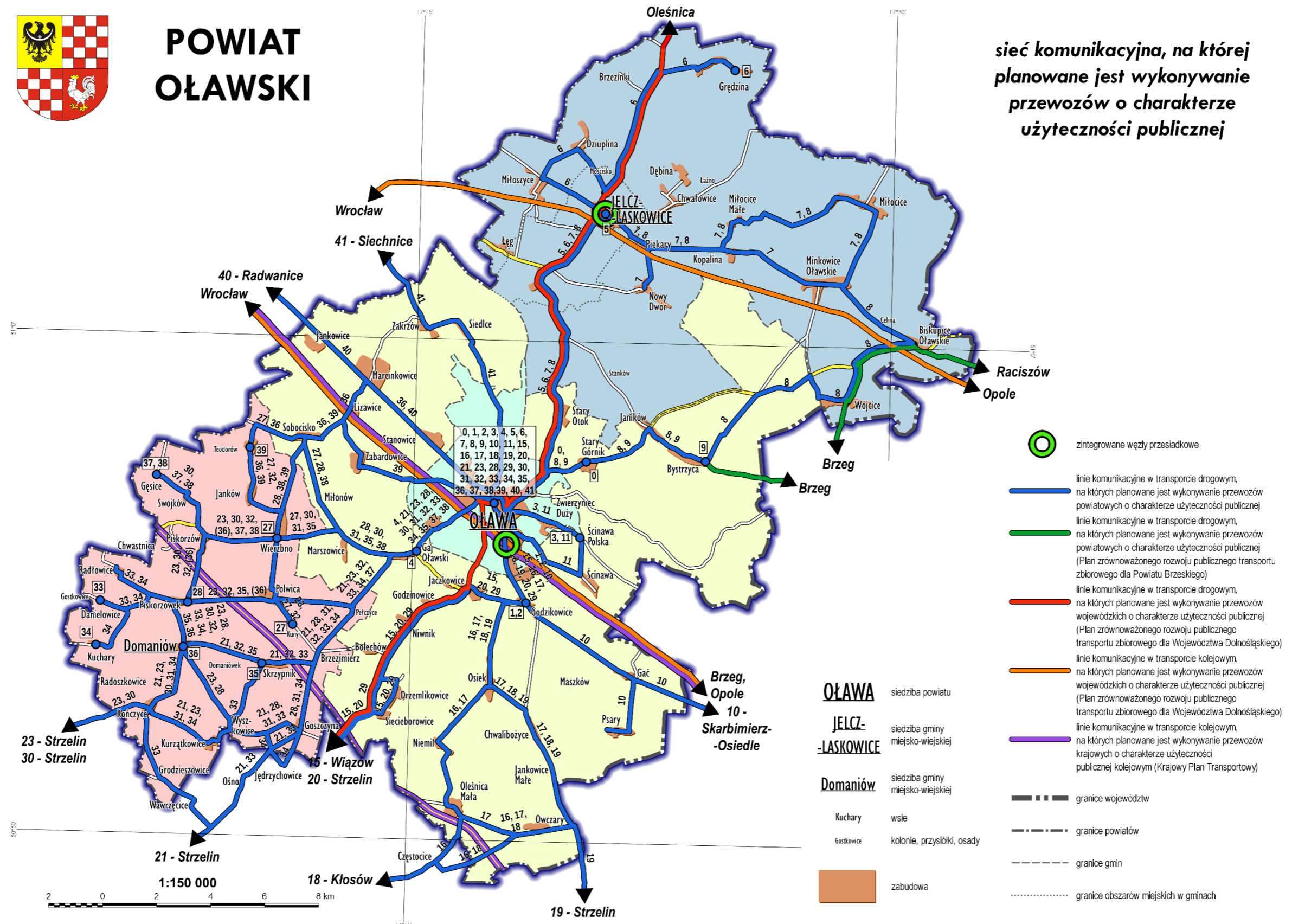
Numer linii komunikacyjnej	Relacja	Uwagi
	Brzeg – Piszczowice – Michałowice – Myśliborzyce – Szydłowice – Dobrzyń – Bystrzyca – Błota – Szydłowice – Myśliborzyce – Michałowice – Piszczowice – Brzeg	Organizacja linii po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Brzeskim

Źródło: opracowanie własne.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



# POWIAT OŁAWSKI



Rys. 8.1.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Źródło: opracowanie własne.

## 8.2. Gwarantowana punktualność kursowania

Za odjazd punktualny autobusu przyjmuje się odjazd zrealizowany nie później niż 4 minuty i nie wcześniej niż 1 minutę w stosunku do godziny odjazdu ustalonej w rozkładzie jazdy.

Za odjazd niepunktualny autobusu przyjmuje się spóźnienie większe niż 4 minuty, ale mniejsze niż 30 minut od godziny odjazdu ustalonej w rozkładzie jazdy lub spóźnienie większe niż interwał wynikający z częstotliwości kursowania linii.

Za odjazd niezrealizowany rozumie się każdy pozostały odjazd nieokreślony jako punktualny lub niepunktualny.

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

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

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

Zdefiniowano minimalny standard podróży środkami publicznego transportu zbiorowego w zakresie ich wyposażenia w zależności od ich rodzaju. W poniższej tabeli przedstawiono minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów wynikających m.in. z obecnych trendów przewozowych obserwowanych przy zakupach nowego taboru w Polsce.

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

L.p.	Wyszczególnienie	Pojazd fabrycznie nowy, wprowadzony do eksploatacji	Pozostałe pojazdy
1	niska podłoga (przynajmniej w części pojazdu)*	X	
2	rampa dla wózków*	X	





## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego

L.p.	Wyszczególnienie	Pojazd fabrycznie nowy, wprowadzony do eksploatacji	Pozostałe pojazdy
3	miejsce na wózek inwalidzki / dziecięcy*	X	
4	tapicerka, siedzenia oraz podłoga wykonane z łatwych do czyszczenia materiałów	X	X
5	monitoring przestrzeni pasażerskiej	X	
6	elektroniczny wyświetlacz przedni z kierunkiem i oznaczeniem linii komunikacyjnej	X	X (dopuszcza się zastosowanie statycznej tablicy informacyjnej)
7	tablica informacyjna boczna z prawej strony pojazdu z kierunkiem i oznaczeniem linii komunikacyjnej*	X	X
8	aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez Powiat Oławski, wewnątrz w pojeździe	X	X
9	klimatyzacja wnętrza pojazdów	X	
10	ogrzewanie pojazdu	X	X

\*- nie dotyczy minibusów.

Źródło: opracowanie własne.

W celu osiągnięcia wyższego poziomu komfortu podróży wymaga się od fabrycznie nowych pojazdów posiadania klimatyzacji, która powinna być stosowana w przypadku wystąpienia wysokich temperatur powietrza. Natomiast od wszystkich eksploatowanych pojazdów wymagane będzie posiadanie urządzeń grzewczych, uruchamianych w przypadku spadku temperatury powietrza poniżej 5°C i wyłączanych w przypadku wzrostu temperatury powietrza do ponad 10°C.

Przy zakładanych minimalnych standardach wyposażenia przyjęto podział na pojazdy fabrycznie nowe w momencie wprowadzenia do eksploatacji oraz pojazdy pozostałe. Przyjmuje się rozwiązanie, w którym dla minibusów obowiązują ograniczone standardy.

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

## 8.5. Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych

Należy dążyć do wprowadzenia obsługi połączeń w ramach powiatowych przewozów pasażerskich przez pojazdy niskopodłogowe lub niskowejściowe, aby zapewnić pełen dostęp do usług transportu publicznego jak największej liczbie mieszkańców powiatu oławskiego.

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

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

## 8.6. Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych

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

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

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

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



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



Rys. 8.6.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej.

Źródło: materiały własne TRAKO.

Takie ukształtowanie krawędzi peronowej pozwala na zatrzymanie autobusu na całej jego długości w równej odległości od tej krawędzi. Maksymalna dopuszczalna różnica pomiędzy peronem przystankowym a pierwszym stopniem autobusu nie powinna przekraczać 6 cm w pionie oraz 5 cm w poziomie. Dodatkowym ułatwieniem dla osób niepełnosprawnych jest faktura peronu przystankowego, która naprowadza osoby niedowidzące dokładnie na pierwsze drzwi autobusu, przeznaczone do wsiadania.



Rys. 8.6.2. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu.

Źródło: materiały własne TRAKO.

## 8.7. Gwarantowany standard w zakresie ochrony środowiska

Przyszłością dla publicznego transportu zbiorowego są z pewnością nowe technologie, nad którymi pracują już teraz producenci, korzystając z postępu technologicznego. Z czasem, stopniowo, coraz

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego*

powszechniejsze staną się pojazdy o napędzie elektrycznym lub hybrydowym (łącznie silnik elektryczny ze spalinowym).

Do obsługi transportu w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, w przypadku pojazdów fabrycznie nowych zakłada się satysfakcjonujący poziom ograniczenia emisji spalin poprzez stosowanie w autobusach silników o normie Euro 6. Do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej dopuszcza się dwa rodzaje pojazdów:

- w przypadku eksploatacji używanego taboru, dopuszcza się autobusy spełniające warunki nie niższe niż norma Euro 3,
- w przypadku wprowadzenia do eksploatacji pojazdów fabrycznie nowych należy spełniać normę emisji spalin nie niższą niż Euro 6.



## 9. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym

### 9.1. Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym

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

- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 611 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1458 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1414 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1297 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 584 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 758 z późn. zm.).

Podstawowymi podmiotami kształtującymi transport publiczny w danym regionie są:

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



Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest<sup>25</sup>:

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

Minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów osobowych.

---

<sup>25</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 7.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego

Według Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym wyróżnia się następujące rodzaje przewozów osób:

- gminne – wykonywane na terenie jednej gminy lub kilku gmin sąsiadujących ze sobą które zawarły porozumienie międzygminne lub utworzyły związek międzygminny. W tym rodzaju przewozu osób sklasyfikowana jest również komunikacja miejska czyli przewóz osób wykonywany w granicach miasta (lub miasta i gminy) albo w granicach miast i gmin sąsiadujących (w tym przypadku dokumentem regulującym organizację transportu jest porozumienie międzygminne lub stworzony związek międzygminny),
- powiatowe – wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin (warunkiem jest jednocześnie niewykraczanie poza teren powiatu) lub w granicach co najmniej dwóch powiatów sąsiadujących, które zawarły porozumienie międzypowiatowe lub stworzyły związek międzypowiatowy,
- powiatowo-gminne – wykonywane w granicach gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny,
- wojewódzkie – wykonywane w granicach co najmniej dwóch powiatów (ale nie wykraczające poza województwo); w przypadku przewozów kolejowych w tej kategorii zawarte są również połączenia kolejowe wykonywane do pierwszej stacji w województwie sąsiadującym, na którym możliwe jest dokonanie przesiadki na skład jadący dalej. Ponadto województwo jest organizatorem międzywojewódzkich przewozów pasażerskich czyli przewozu osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie (Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym).

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego są wykonywane w przypadku <sup>26</sup>:

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

Zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym do podstawowych obowiązków organizatora należą<sup>27</sup>:

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,

<sup>26</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 7 ust. 4.

<sup>27</sup> *Ibidem*, art. 8.

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego*

- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Do działań związanych z planowaniem rozwoju transportu należą głównie:

- ogłaszanie przetargu na stworzenie planów transportowych, a w szczególności jego późniejsze opublikowanie,
- zgłaszanie nieefektywnych obszarów w zakresie niedostatecznej obsługi transportowej.

Organizowanie transportu zbiorowego m.in polega na<sup>28</sup>:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców,
- przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

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

Do elementów związanych z zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym<sup>29</sup> należą:

- negocjowanie i zatwierdzanie zmian do umowy z operatorem,
- ocena i kontrola realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie transportu,
- kontrola nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- współpraca przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- analiza realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych publicznego transportu zbiorowego,
- dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych,

<sup>28</sup> *Ibidem*, art. 15.

<sup>29</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 43.



*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego*

- zatwierdzanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu,
- administrowanie systemem informacji dla pasażera.

Ustawa jednocześnie określa możliwość ograniczenia w funkcjonowaniu linii lub sieci komunikacyjnej w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających poprawne funkcjonowanie. Ww. warunki określone w zgłoszeniu do przewozu (np. zmiana przebiegu linii komunikacyjnej) mogą zostać nie zachowane przez przewoźnika w przypadku sytuacji losowych, m.in. awarii sieci, robót drogowych itd.

Organizowanie transportu publicznego można scharakteryzować na trzech poziomach:

- politycznym – ten dział realizowany jest przez jednostki samorządu lokalnego lub Ministra właściwego do spraw transportu,
- planistyczno – organizacyjnym – realizowany poprzez jednostki wyspecjalizowane w funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego oraz na realizacji celów w tym zakresie,
- wykonawczym – realizowany przez operatorów lub przewoźników świadczących określone usługi transportowo-przewozowe (osobowe).

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

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

W zakresie planistyczno – organizacyjnym wyspecjalizowane jednostki zajmujące się publicznym transportem zbiorowym powinny być merytorycznie przygotowane do spełniania określonych celów i znajdować się w strukturze urzędu władzy lokalnej. Jest również możliwość umiejscowienia takiej



jednostki poza strukturą urzędu. Jednym z rodzajów jednostek realizujących zadania z zakresu transportu publicznego w ramach kilku jednostek samorządu terytorialnego są porozumienia oraz związki. Obowiązki dla jednostek z zakresu planistyczno – organizacyjnych zawarte są w art. 15. Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

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

- podmioty wewnętrzne samorządów lokalnych, które świadczą usługi w oparciu o zlecenie bezpośrednie z pominięciem procedury przetargowej<sup>30</sup>, albo
- podmioty wybrane w postępowaniu<sup>31</sup> o świadczenie usług publicznych w trybie:
  - Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych<sup>32</sup>,
  - Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
  - w oparciu o bezpośrednio udzielenie zlecenia z pominięciem procedury przetargowej.

Każdy podmiot wewnętrzny powinien<sup>33</sup>:

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

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

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

Opłata dodatkowa (jako efekt uchylenia się przez stronę zawartej dobrowolnie umowy od wykonania spoczywającego na niej obowiązku zapłaty za wykonaną na jej rzecz usługę) nie jest karą w pojęciu prawa karnego lub administracyjnego. Kodeks cywilny w art. 353<sup>1</sup> stanowi, że „strony zawierające umowę mogą

<sup>30</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 22 ust. 1 pkt 2.

<sup>31</sup> Ustawa z dnia 29 stycznia 2004. r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 2164).

<sup>32</sup> Art. 4 pkt 13 Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 907 z późn. zm.) zezwala na udzielanie przez organ władzy publicznej zamówień podmiotom wewnętrznym tego organu oraz wymienia warunki, konieczne do takiego udzielenia.

<sup>33</sup> Pkt 18 preambuły oraz art. 5 ust 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady.



ułożyć stosunek prawny według swego uznania”, stąd prawo nie ogranicza swobody kształtowania stosunków cywilno-prawnych (zastrzeżenie w umowie środków zmuszających strony do rzetelnego wywiązywania się z zobowiązań nie narusza zasad prawa). Z tej przyczyny spory wynikające z zastosowania opłaty dodatkowej są rozpatrywane wyłącznie przez sądy cywilne.

## 9.2. Wybór operatora

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnika spełniającego warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób<sup>34</sup>. Organizator przygotowuje, przeprowadza postępowanie mające na celu wyłonienie operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych. Wybór ten może zostać przeprowadzony w trybie:

- Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych,
- Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- może także zawrzeć umowę bezpośrednio w przypadku, gdy<sup>35</sup> :
  - usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług przewozowych albo:
  - wartość roczna usług przewozowych jest mniejsza, niż 1 mln euro lub roczna wielkość tych usług jest mniejsza niż 300 tys. kilometrów (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln euro i 600 tys. kilometrów) albo
  - w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o Ustawę Prawo zamówień publicznych i Ustawę o koncesji na roboty budowlane lub usługi (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach – 24 miesiące), albo
  - umowa dotyczy transportu kolejowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego może dotyczyć linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na okres nie dłużej niż 10 lat w przypadku transportu drogowego oraz nie dłużej niż 15 lat w przypadku transportu kolejowego<sup>36</sup>.

Umowa powinna zawierać<sup>37</sup>:

- opis usług oraz ich warunki jakościowe, m. in. liczbę i rodzaj środków transportu (przystosowanych do przewozu osób i odpowiadających warunkom technicznym wymaganych ze względu na rodzaj

<sup>34</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 6.

<sup>35</sup> Ibidem, art. 22 ust. 1.

<sup>36</sup> Ibidem, art. 25 ust. 2.

<sup>37</sup> Ibidem, art. 25 ust. 3.

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego*

przewozu), niezbędnych do realizacji usług przewozowych, wyposażenie tych środków w rozwiązania techniczne, służące ochronie środowiska i ułatwiające pasażerom, zwłaszcza osobom o ograniczonych zdolnościach ruchowych, korzystanie z komunikacji, oznakowanie tych środków itp.,

- linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa,
- czas trwania umowy,
- warunki, na jakich dopuszczalne jest podwykonawstwo,
- sposób rozpatrywania skarg i reklamacji składanych przez pasażerów,
- aspekt konieczności składania sprawozdań realizacji świadczonych usług przewozowych oraz ich zakresu<sup>38</sup>,
- zasady rozliczeń finansowych, z uwzględnieniem stosowania ulg ustawowych i lokalnych oraz sposób (odpowiadający wymaganiom określonym w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007), w jaki obliczana jest rekompensata,
- sposób dystrybucji biletów oraz sposób prowadzenia ich kontroli w środkach transportu,
- stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat przejazdowych oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, a jeżeli wpływy te przysługują operatorowi – warunki zmiany tych opłat,
- stronę umowy, która jest zobowiązana do podawania do publicznej wiadomości:
- rozkłady jazdy,
- cenniki opłat przejazdowych,
- regulamin przewozu osób,
- stronę umowy, która zobowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi,
- w przypadku, gdy organizator używa swoje środki transportu – warunki korzystania z tych środków,
- warunki zakupu przez operatora środków transportu niezbędnych do realizacji usług przewozowych,
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy,
- kary umowne,
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia o świadczenie usług w transporcie publicznym zbiorowym w terminie nie krótszym niż jeden rok lub 6 miesięcy (gdy umowa dotyczy świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 km rocznie). Ogłoszenie powinno zostać upublicznione w Biuletynie Informacji Publicznej,

---

<sup>38</sup>Art. 48 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.) obowiązuje operatorów i przewoźników do przekazywania organizatorowi, w terminie do 31 marca, informacji o skargach i reklamacjach składanych przez pasażerów w roku poprzednim oraz informację o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań.



### Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego

w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej<sup>39</sup>, w siedzibie organizatora oraz na stronie internetowej. W ogłoszeniu powinny być zawarte<sup>40</sup>:

- nazwa i adres właściwego organizatora przewozów,
- określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia,
- określenie rodzaju transportu, linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy.

**Konkretny tryb wyboru operatora zostanie określony zależnie od możliwości finansowych powiatu oławskiego zgodnie z wytycznymi przedstawionymi w rozdziale 10.1.**

### 9.3. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów

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

Socjalny charakter publicznego transportu zbiorowego wymusza ustalanie w projektowanym systemie taryfowo – biletowym wachlarza ulg przyznawanych różnym grupom społecznym i bonifikat (stosowanych np. przy jednorazowych zakupach większej liczby biletów albo biletów ważnych przez dłuższy okres czasu niezależnie od liczby przejazdów).

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

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

<sup>39</sup> Organizator może zdecydować o odstąpieniu od publikacji ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, jeśli umowa będzie dotyczyć usługi w wymiarze mniejszym niż 50 000 km

<sup>40</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 23.

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego*

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

Proponowany asortyment oferowanych biletów powinien składać się co najmniej z:

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

Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:

- rodzaj uprawnienia oraz poziom ulgi:
  - wynikające z ustaw<sup>41</sup>,
  - wynikające z uchwały Rady Powiatu Oławskiego, o ile zostaną ustanowione.

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

Integracja systemów taryfowo-biletowych jest skutecznym narzędziem integracji systemów publicznego transportu zbiorowego, ułatwiającej społeczny do niego dostęp. Atrakcyjność systemów biletowych i łatwość ich zrozumienia, w tym także łatwe metody płatności, sprzyjają zwiększeniu zainteresowania transportem publicznym.

Zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest zorganizowanie i utrzymanie powszechnie dostępnego systemu dystrybucji biletów. Emisja i dystrybucja biletów będzie cedowana na operatorów usług przewozowych. Dopuszcza się możliwość wykonywania zadań z zakresu emisji i dystrybucji biletów przez inny powiat, z którym Powiat Oławski będzie posiadał stosowne porozumienie na organizację linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej.

Bilety przejazdowe będą sprzedawane przez osoby prowadzące pojazdy publicznego transportu zbiorowego. Przewiduje się także opcjonalną możliwość dystrybucji biletów przez stałe punkty sprzedaży,

---

<sup>41</sup> Przepisy państwowe, ustalające uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, to:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (teksty jednolity Dz. U. z 2012 r., poz. 1138),
- Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 840 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 1206),
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 2156 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2012 r., poz. 572 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1824 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka (Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280 z późn. zm.).



stacjonarne automaty biletowe w zintegrowanych węzłach przesiadkowych, telefony komórkowe oraz Internet.

#### 9.4. Zasady projektowania rozkładów jazdy

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

Standardem powinny być trzy kolumny:

- dla dnia roboczego,
- dla sobót,
- dla niedziel i świąt.

W uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest wprowadzanie dodatkowo:

- rozkładów jazdy dla dni roboczych w okresie letnich wakacji szkolnych,
- specjalnych rozkładów jazdy na święta: Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie i Nowy Rok, Wielkanoc lub na czas trwania różnego rodzaju imprez lub tym podobnych wydarzeń.

Zmiany rozkładu jazdy powinny być wdrażane nie częściej niż 3 razy w roku. Dopuszcza się stosowanie całorocznego rozkładu jazdy z odpowiednimi oznaczeniami kursów. Zaleca się stosowanie jednego wzoru rozkładów jazdy zgodnie z wytycznymi określonymi w rozdziale 11.

Zaleca się, aby godziny kursów komunikacji powiatowej były dostosowane do godzin kursów komunikacji wojewódzkiej, w celu umożliwienia przesiadania się pomiędzy różnymi liniami.

## 10. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

### 10.1. Formy i źródła finansowania usług przewozowych

Podstawowym aktem prawnym określającym formy i źródła finansowania usług (w ramach użyteczności publicznej) w obrębie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (art. 1, ust. 2)<sup>42</sup>. Zgodnie z artykułem 12 ust. 1 pkt 3 ustawy każdy plan transportowy zawierać powinien przewidywane źródła finansowania usług przewozowych, których określenie leżeć powinno w gestii organizatora transportu.<sup>43</sup>

Wśród instrumentów i źródeł finansowania przewozów mających charakter użyteczności publicznej wyróżnić należy:

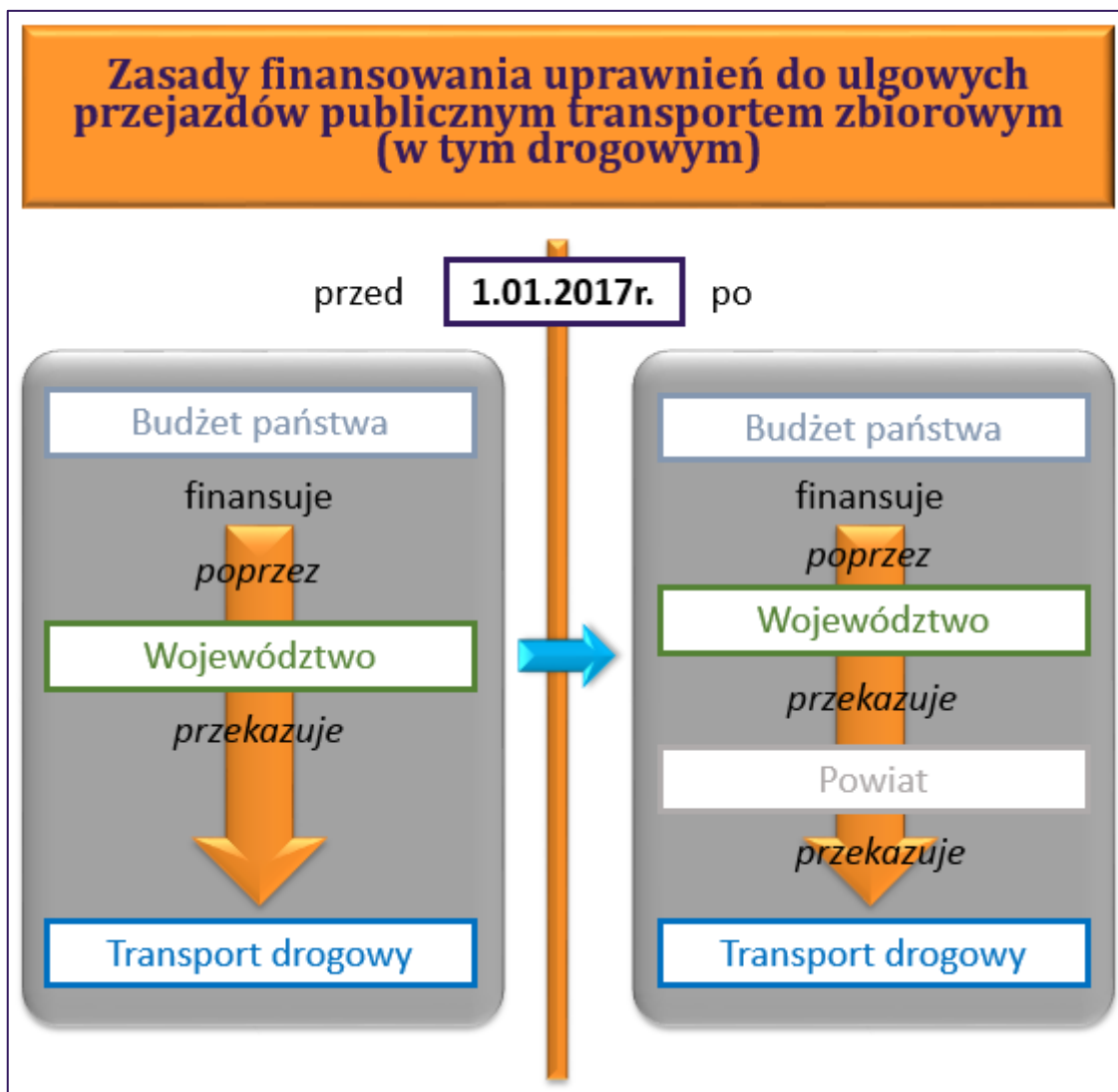
- przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych (pobierane przez operatora lub organizatora),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (środki z budżetu państwa),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione (środki własne organizatora),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (środki własne organizatora),
- udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

---

<sup>42</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 1 ust. 2

<sup>43</sup> Ibidem, art. 12 ust. 1 pkt 3





Rys. 10.1.1. Zasady finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów.

Źródło: opracowanie własne.

Organizacja przewozów wymusza współpracę pomiędzy organizatorem a operatorem w zakresie dofinansowania działalności operatora. Przysługuje mu bowiem prawo do rekompensaty z tytułu:

- utraconych przychodów, w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym, lub
- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile takowe zostały ustanowione, lub

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego*

- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.<sup>44</sup>

Rekompensata przysługuje operatorowi wówczas, gdy podstawą poniesionej przez niego straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody (w związku ze stosowaniem uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych) oraz poniesione koszty (w związku ze świadczeniem usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego)<sup>45</sup>. W przypadku rekompensaty związanej ze stosowaniem ulg ustawowych przez operatora, operator zwraca się do organizatora – powiatu oławskiego z wnioskiem o wypłacenie rekompensaty i poświadczającej to rozszczenie odpowiedniej dokumentacji. Powiat oławski, po dokonaniu pozytywnej weryfikacji wniosku, zwraca się do Marszałka Województwa Dolnośląskiego o przekazanie środków finansowych z budżetu państwa, będących rekompensatą dla operatora, którą wypłaca. Ten tryb wypłacania rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych, odmienny od obecnego, będzie funkcjonował od dnia 01.01.2017 r. Do końca 2016 roku obowiązuje obecny tryb wypłacania tego rodzaju rekompensaty, który wyklucza jednocześnie otrzymywanie jakichkolwiek rekompensat od właściwego Urzędu Marszałkowskiego i innych jednostek samorządu terytorialnego.

W ramach rekompensaty operatorowi przysługuje tzw. „rozsądny zysk”. Zapis ten nie dotyczy podmiotów:

- wybranych w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- z którymi bezpośrednio zawarto umowę o świadczenie usług przewozowych i przyjęła ona formę koncesji lub usługi,
- będącymi samorządowymi zakładami budżetowymi.<sup>46</sup>

Pod pojęciem „rozsądnego zysku” rozumie się „stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne”.<sup>47</sup>

Tabela zamieszczona poniżej przedstawia zasady dotyczące przewidywanego finansowania powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie oławskim.

<sup>44</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 50 ust. 1 pkt 2 lit a)

<sup>45</sup> Kwestię tę reguluje art. 52 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Wynika stąd, że rekompensata jest podstawową formą finansowania przewozów nierentownych.

<sup>46</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 52 ust. 3

<sup>47</sup> Załącznik do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, ust. 6.



## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego

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

Zakres rozwiązań	Umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta:	Wskazania odnośnie formy rekompensaty	Źródła finansowania kosztów operatora w związku ze świadczeniem usług w PTZ na terenie powiatu oławskiego	Wskazania odnośnie przychodów ze sprzedaży biletów	Udostępnianie operatorowi środków transportu
Koncesja	z operatorem wybranym w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi na okres do 10 lat	operatorowi będzie przysługiwać rekompensata z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet organizatora) rekompensata za koszty w związku ze świadczeniem usług w publicznym transporcie zbiorowym tylko w przypadku udzielenia pomocy finansowej zainteresowanych gmin	budżet państwa oraz dodatkowo (fakultatywnie) środki własne powiatu oławskiego oraz dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora	nie jest przewidywane
Bezpośrednie zawarcie umowy	z operatorem wybranym w trybie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (art. 22 ust. 1 pkt 2), na okres do 10 lat – dla zadania o średniej wartości przedmiotu umowy mniejszej niż 1 000 000 € rocznie lub o wymiarze mniejszym niż 300 000 km rocznie* lub w sytuacjach awaryjnych (art. 22 ust. 4)	rekompensata w wysokości ustalonej między organizatorem i operatorem, z uwzględnieniem rekompensat z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet organizatora)	budżet państwa, środki własne powiatu oławskiego oraz dodatkowo (fakultatywnie) dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora	nie jest przewidywane
Przetarg nieograniczony	z operatorem wybranym w trybie Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo Zamówień Publicznych (przetarg nieograniczony), na okres do 10 lat	rekompensata obliczana jako iloczyn liczby wozokilometrów wykonanych w przyjętym okresie rozliczeniowym i stawki za 1 wozokilometr zaoferowanej podczas przetargu wyłaniającego operatora, z uwzględnieniem rekompensat z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet organizatora)	budżet państwa, środki własne powiatu oławskiego oraz dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych (np. z UE)

\*- jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, wskazane mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie<sup>48</sup>.

Źródło: opracowanie własne.

<sup>48</sup> Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 22 ust. 2

**Przewidywane tryby wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego w powiecie oławskim<sup>49</sup>:**

- w oparciu o Ustawę z dnia 9 stycznia 2009 r. o *koncesji na roboty budowlane lub usługi* (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.) – operatorom przysługiwać będzie wyłącznie rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz odpowiednie prawa i obowiązki, przedstawione w Tab. 10.1.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.
- w oparciu o Ustawę z dnia 29 stycznia 2004 r. *Prawo zamówień publicznych* (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 2164) – tryb, w którym niezbędne będzie zarezerwowanie odpowiednich środków finansowych na pokrycie kosztów dla operatorów w związku ze świadczeniem usług o charakterze użyteczności publicznej w publicznym transporcie zbiorowym,
- w oparciu o bezpośrednie zawarcie umowy w przypadkach, gdy:
  - wartość roczna usług przewozowych jest mniejsza niż 1 mln € lub roczna wielkość tych usług jest mniejsza niż 300 tys. kilometrów (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln € i 600 tys. kilometrów), albo
  - w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o wymienione wyżej ustawy (umowa nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach do 24 miesięcy).

Reasumując, Powiat Oławski planuje zawierać umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczące linii komunikacyjnej lub linii komunikacyjnych przedstawionych na Rys. 8.1.1. i w Tab. 8.1.1. zależnie od warunków finansowych w ramach 3 trybów przedstawionych w Tab. 10.1.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.

**Tryby, w których przysługiwać będzie rekompensata za koszty związane ze świadczeniem usług, będą stosowane przede wszystkim w przypadku udzielenia Powiatowi Oławskiemu pomocy finansowej w postaci dotacji celowej<sup>50</sup> przez zainteresowane gminy (współfinansowanie powiatowych przewozów pasażerskich, przebiegających przez obszar poszczególnych gmin).**

Przewozy o charakterze użyteczności publicznej mogą nie zostać uruchomione przez Powiat Oławski, jeżeli zostaną wprowadzone przez ustawodawcę zmiany w prawodawstwie krajowym, które uwzględnią finansowanie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów dla wszystkich podmiotów prowadzących regularny przewóz osób, a wykonujących powiatowe przewozy pasażerskie.

<sup>49</sup> Ibidem, art. 19.

<sup>50</sup> Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1515 z późn. zm.), art. 10 ust. 2.



## 10.2. Rentowność linii komunikacyjnych

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

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

gdzie:  $I_a$  – przychód na 1 wozokilometr ze sprzedaży biletów na linii komunikacyjnej  $a$ ,

$CE_a$  – koszt 1 wozokilometra zrealizowanego na linii komunikacyjnej  $a$ .

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

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

Wskaźnik ten pokazuje, w jakim stopniu koszty prowadzonej działalności pokryte zostały przez przychody ze sprzedaży biletów przejazdowych. Powiat Oławski nie dysponuje danymi, obrazującymi rentowność linii komunikacyjnych uruchamianych przez przewoźników na terenie powiatu.

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

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

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

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

Prognozuje się, iż rentowność linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich osiągać będzie poziom maksymalnie 3%. Na poziom tego wskaźnika wpływ mieć będą takie zmienne jak: koszty eksploatacyjne (wyższe przy zapewnianiu usług przewozowych o wysokim standardzie jakościowym), jak również przychody ze sprzedaży biletów (ich poziom zależy m.in. od elastyczności cenowej popytu).

## 11. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera

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

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

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

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

- miejscach oczekiwania na pojazd (węzłach przesiadkowych, dworcach, przystankach);
- pojeździe;
- oraz w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.

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



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

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

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

Zarządca drogi jest zobowiązany do utrzymania w należyтым stanie urządzeń przystankowych (słupów przystankowych, wiat, gablot przeznaczonych do wywieszania rozkładów jazdy oraz do utrzymania czytelności zamieszczonych tam rozkładów jazdy) – w przypadku, gdy jest równocześnie właścicielem lub zarządcą przystanku lub dworca.

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

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

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

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

- w postaci znormalizowanych symboli na schematach i mapach poglądowych sieci według jednolicie uzgodnionego wzoru;



*Rys. 11.1.1. Przykład piktogramów oznaczających środki transportu w węzłach przesiadkowych**Źródło: materiały własne TRAKO*

- w rozkładach jazdy należy oznaczać węzły przesiadkowe odpowiednim piktogramem środka transportu;
- dodatkowo, na przystankach i dworcach, stanowiących węzły przesiadkowe konieczne jest stosowanie mapek sytuacyjnych ze wskazaniem, z których peronów, stanowisk oraz przystanków odjeżdżają poszczególne środki transportu.

*Rys. 11.1.2. Przykład węzłowego przystanku autobusowego ze słupkami zawierającymi numery linii utrzymane w zgodzie z przyjętą kolorystyką na schematach tras (Zürich, Szwajcaria)**źródło: materiały własne TRAKO*

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

## 11.2. Informacja pasażerska w pojazdach

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





### Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego

- tablice zewnętrzne – z przodu i z prawej strony pojazdu prezentujące nazwę linii komunikacyjnej i kierunku jazdy (preferowane wyświetlacze elektroniczne),
- informacje na temat taryfy biletowej, regulaminu przewozów z danymi teleadresowymi operatora i zasad porządkowych,
- schemat tras wszystkich linii zarządzanych przez organizatora,
- oznaczenia organizatora i operatora.

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

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym powinna także docierać do pasażera potencjalnego (np. za pośrednictwem Internetu), czyli osoby przebywającej aktualnie z dala od sieci komunikacyjnej, zamierzającej jednakże z niej skorzystać. Dlatego też podstawą informacji o ofercie transportu zbiorowego winien być portal internetowy, który przede wszystkim powinien umożliwić wyszukanie połączeń, zaplanowanie podróży wraz z prezentacją wybranych tras na mapie, uzyskanie wiedzy o kosztach podróży oraz wnoszeniu koniecznych opłat. Zaleca się również stworzenie ogólnodostępnej możliwości sprawdzania rzeczywistej lokalizacji pojazdów. Odnośnik do portalu powinien zostać umieszczony w widocznym miejscu na głównym portalu internetowym Starostwa Powiatowego w Oławie.

### **11.4. Jednolita identyfikacja wizualna**

Rozkład jazdy powinien zawierać wszystkie informacje wymagane Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy. Wskazane jest utworzenie jednolitej szaty graficznej dla rozkładów jazdy dla linii organizowanych przez Powiat Oławski. W przypadku utworzenia jednolitego wzoru przez Województwo Dolnośląskie zaleca się dostosowanie szaty graficznej rozkładów jazdy linii powiatowych do tego wzoru.

Wśród informacji zalecanych do umieszczenia na rozkładzie jazdy należy wymienić:

- trasę przejazdu, z wyszczególnieniem wszystkich miejscowości,
- czas przejazdu z danego przystanku,
- wyszczególnienie przystanków dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- wyszczególnienie kursów obsługiwanych przez tabor dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- skomunikowania z innymi liniami / środkami transportu,
- kod QR do internetowego odpowiednika tabliczki przystankowej.

Poniżej przedstawiono przykładowy wzór tabliczki przystankowej utworzony w arkuszu kalkulacyjnym.

## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



PRZYSTANEK	
<b>37</b>	<b>Pełczyce</b> kierunek <b>Oława</b>
ROZKŁAD WAŻNY OD 01.01.2017	
<b>Trasa przejazdu</b> Gęsice > Swojków > Piskorzów > Wierzbno > Polwica > <b>Pełczyce &gt; Gaj Oławski &gt; Oława</b>	
<b>DNI ROBOCZE (BEZ ŚWIĄT)</b>	
<u>06:10</u>	09:10 <u>13:10</u> 15:10    17:10 <u>19:10</u>
<b>SOBOTY (BEZ ŚWIĄT)</b>	
<u>09:10</u>	<u>13:10</u> <u>17:10</u>
<b>NIEDZIELE I ŚWIĘTA</b>	
<u>09:10</u>	<u>13:10</u> <u>17:10</u>
<b>OZNACZENIA</b>	
Podkreślenie pod godziną: 08:00 - kurs obsługiwany pojazdem dostosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych	
Podkreślenie pod przystankiem: <u>Oława</u> - przystanek dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych	
	- dworzec autobusowy
	- dworzec kolejowy
ORGANIZATOR	OPERATOR
Dane organizatora	Dane operatora

Rys. 11.4.1. Przykładowy wzór tabliczki przystankowej.

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



## 12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

### 12.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

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

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

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

### 12.2. Infrastruktura drogowa, priorytety w ruchu

Modernizacja i przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą dadzą możliwość lepszego wykorzystania infrastruktury drogowej oraz zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Aby osiągnąć ten cel konieczne jest zaprojektowanie i wdrożenie nowoczesnej organizacji ruchu oraz odpowiedniej struktury nadzorczej nad ruchem. Jest to proces wieloletni i kosztowny, wymagający

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego*

zaangażowania wielu służb w jednostkach zarządzających drogami z pomocą policji, ITD i innych. Regularnie powinna być wykonywana ocena organizacji ruchu drogowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania tych powinny podjąć się zarządy dróg wszystkich szczebli. W wyniku analizy przeprowadzonych ocen konieczne jest podjęcie działań poprawiających stan bezpieczeństwa w krytycznych punktach.

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

Ważne jest, aby we wszystkich działaniach związanych z transportem drogowym brał udział także organizator publicznego transportu zbiorowego. Jego zadaniem będzie weryfikacja przedsięwzięć na etapie projektowania, a także na etapie realizacji, aby inwestycje w układzie komunikacyjnym powiatu oławskiego były zgodne z przyjętym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zapewniając mu odpowiednio wysoki udział w realizacji podróży w powiecie.

Aby zapewnić mieszkańcom powiatu oławskiego dogodny dostęp do komunikacji zbiorowej należy już w fazie projektowania uwzględniać takie aspekty jak:

- tworzenie przystanków, dworców i węzłów przesiadkowych z uwzględnieniem wygodnych i bezpiecznych przejść między strefą mieszkalną a przystankami, w miarę możliwości nie wymagających od pasażera przechodzenia przez jezdnię;
- tworzenie przejść podziemnych lub kładek w miejscach, gdzie konieczne jest przeprowadzenie ruchu pieszego przez jezdnię na przystanek, dworzec lub węzeł komunikacyjny;
- dostosowywanie na przystankach, dworcach i węzłach komunikacyjnych wysokości peronów do wysokości podłogi w pojazdach transportu publicznego;
- wyposażanie przystanków, dworców i węzłów komunikacyjnych w wiaty, w oświetlenie, w podjazdy dla wózków dziecięcych i osób niepełnosprawnych, a także w wygodne i bezpieczne dojścia piesze (uwzględniające standard w aspekcie odległości dojść do przystanku)<sup>51</sup>;
- w uzasadnionych przypadkach, przy przystankach komunikacji publicznej (szczególnie węzłowych skupiających wiele linii oraz węzłach kolejowych, przy węzłach przesiadkowych i pętlach końcowych) tworzenie miejsc parkingowych w ramach systemów „Park&Ride” i „Bike&Ride”;
- przy dużych węzłach komunikacyjnych zlokalizowanych w centrach miejscowości, o ograniczonej możliwości zatrzymania pojazdu, w celu wysadzenia pasażera udającego się na przystanek, tworzenie miejsc postojowych w ramach systemu Kiss&Ride.

Modernizacja i przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą powinna zakładać także priorytety w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego wraz z ograniczeniem swobody korzystania

---

<sup>51</sup> Budowa, przebudowa i remont przystanków komunikacyjnych oraz dworców, wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg, stanowią, w aspekcie art. 18 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zadania własne gminy



### Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego

z samochodu w niektórych miejscach, szczególnie w centrach miast. Działania te mogą być realizowane poprzez:

- wydzielenie pasów ruchu dla pojazdów komunikacji zbiorowej;
- zastosowanie sygnalizacji świetlnej zapewniającej priorytet dla pojazdów komunikacji zbiorowej;
- wprowadzenie stref ograniczonego ruchu w centrach miast.

Zastosowanie powyższych rozwiązań pozwoli usprawnić ruch pojazdów komunikacji zbiorowej podnosząc efektywność całego systemu komunikacji zbiorowej. Zmniejszona zostanie także liczba pojazdów samochodowych w miastach poprawiając przy tym komfort życia mieszkańców. Poprawienie niezawodności komunikacji zbiorowej przyczyni się do zwiększenia jej popularności wśród mieszkańców.

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

Węzły komunikacyjne umożliwiają odbywanie sprawnych przesiadek oraz zapewniają możliwie krótki czas pomiędzy pozostawieniem samochodu osobowego/roweru, a wejściem do pojazdu komunikacji zbiorowej. Tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych łączących regionalny transport kolejowy, lokalny i regionalny transport autobusowy oraz komunikację miejską stanowi szansę na rozwój poszczególnych gałęzi transportu publicznego. Dodatkowymi elementami wspomagającymi pracę węzłów mogą być miejsca do krótkiego postoju wyłącznie w celu dowiezienia osoby (system „Kiss and Ride”). Budowa/modernizacja przystanków poprawi ich estetykę oraz funkcjonalność. Budowa nowych przystanków poprawi także ich dostępność dla pasażerów.

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

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

Pod względem umiejscowienia parkingi te powinny znajdować się na węzłach i przystankach w wybranych lokalizacjach o największym ruchu pasażerskim oraz zapotrzebowaniu na takie rozwiązanie. Konieczne jest też określenie optymalnej wielkości parkingu, zależnie od lokalizacji. Sugeruje się, aby parkingi P&R zlokalizowane były w odległości do 150 m od węzła przesiadkowego, a stojaki w systemie B+R zlokalizowane były nie dalej niż 50 m od węzła. W miejscach o dużym zapotrzebowaniu na miejsca parkingowe (centra miast, okolice dużych osiedli mieszkalnych) na parkingach P&R i K&R sugeruje się zastosowanie systemu opłat dla osób korzystających z parkingu w innym celu niż przesiadka na transport

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego*

zbiorowy. Stworzone parkingi powinny być utwardzone i monitorowane przez system kamer, w celu zapewnienia komfortu pasażerom pozostawiającym na nich swoje pojazdy. Ważne jest także zamontowanie, przy głównych szlakach komunikacyjnych, tablic informacyjnych, gdzie znajduje się parking.

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



*Rys. 12.3.1. Perony autobusowe przed dworcem kolejowym w miejscowości Landeck (Austria). Zaprojektowanie peronów w taki sposób ułatwia ich opuszczenie przez autobus.*

*źródło: materiały własne TRAKO.*



*Rys. 12.3.2. Zdjęcie po lewej przedstawia stojaki rowerowe w systemie „bike and ride” przed dworcem kolejowym Hradec Králové hlavní nádraží w Czechach; na zdjęciu po prawej zaprezentowano stojaki rowerowe zamontowane bezpośrednio przy peronie kolejowym na dworcu w Landeck w Austrii. Dodatkowym atutem jest zadaszenie stojaków na całej długości.*

*Źródło: materiały własne TRAKO.*



Budowane i remontowane węzły przesiadkowe powinny być dostosowane do rzeczywistych potrzeb, z uwzględnieniem ich potencjału ruchowego. Ważne jest, aby system był zintegrowany i stanowił realne poprawienie jakości transportu publicznego w powiecie oławskim.

Na terenie powiatu oławskiego planowane jest funkcjonowanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Oławie i Jelczu-Laskowicach.

## 12.4. Integracja taryfowa i organizacyjna transportu publicznego

Na sprawny system transportu zbiorowego (zrównoważony, dostępny i przyjazny dla wszystkich grup pasażerów) składają się: atrakcyjne rozkłady jazdy i trasy pojazdów, wysoki standard taboru, rozbudowany system informacji pasażerskiej, wysoki poziom obsługi pasażerskiej, ale także dobra integracja taryfowa całego transportu publicznego. Integracja ta polega na łączeniu różnych systemów transportu publicznego (powiatowego, miejskiego, gminnego, wojewódzkiego i międzywojewódzkiego) w jeden zintegrowany system funkcjonalny. Integracja ta podnosi atrakcyjność transportu publicznego oraz jego konkurencyjność w stosunku do transportu indywidualnego. Integracja systemów transportowych może odbywać się na poziomie:

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

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

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

## 12.5. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Zintegrowane węzły komunikacyjne oraz przystanki powinny być dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej poprzez likwidację barier architektonicznych (podjazdy, windy, obniżenia/podwyższenia krawężników) oraz wyposażone w prowadnice dla osób niewidomych. Działania te umożliwią osobom niepełnosprawnym / o ograniczonej sprawności samodzielne funkcjonowanie w społeczeństwie oraz przeciwdziałają wykluczeniu osób niepełnosprawnych z życia w społeczeństwie. Jest to jedno z najważniejszych działań w procesie modernizacji przestrzeni miejskiej oraz systemów transportowych, do którego zobowiązane są władze samorządowe wszystkich szczebli.



### 13. Akty prawne przytoczone w opracowaniu

1. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 915)
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 460 z późn. zm.)
3. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. Nr 45, poz. 236 z późn. zm.)
4. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zm.)
5. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 611 z późn. zm.)
6. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1458 z późn. zm.)
7. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013, poz. 1414 z późn. zm.)
8. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1297 z późn. zm.)
9. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 z późn. zm.)
10. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1138 z późn. zm.)
11. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 z późn. zm.)
12. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 2164)
13. Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 113)
14. Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 584 z późn. zm.)
15. Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 758 z późn. zm.)
16. Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 840 z późn. zm.)
17. Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 1206 z późn. zm.)
18. Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 2156 z późn. zm.)



*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego*

19. Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 572 z późn. zm.)
20. Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych  
(Dz. U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1824 z późn. zm.)
21. Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 1187 z późn. zm.)
22. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1515 z późn. zm.)
23. Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego  
(Dz. Urz. UE L 315 1 z 03.12.2007)
24. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej  
(tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE C 326 z 26.10.2012)
25. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku  
(tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 112)
26. Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)
27. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego. Perspektywa 2020 Uchwała Nr XLVIII/1622/2014 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 marca 2014 r

## 14. Dokumenty źródłowe

1. Narodowy Spis Powszechny Ludności 2014
2. Instrukcja PKP PLK S.A. Id-12 – Wykaz linii kolejowych
3. Bank Danych Lokalnych, GUS
4. Rozkłady jazdy przewoźników w transporcie drogowym
5. Rozkład jazdy połączeń kolejowych (PKP Polskie Linie Kolejowe SA)
6. Generalny pomiar ruchu – 2010 r.



## 15. Spis tabel

Tab. 1.3.1. Elementy planu zostały przedstawione według poniższej kolejności .....	11
Tab. 3.2.1. Liczba ludności w powiecie oławskim – stan na 31.12.2014 r. ....	13
Tab. 3.3.1. Zmiany demograficzne w powiecie oławskim .....	15
Tab. 3.3.2. Prognoza liczby ludności powiatu oławskiego do roku 2035 .....	15
Tab. 3.4.1. Struktura zatrudnienia w powiecie oławskim w roku 2014 .....	16
Tab. 3.4.2. Podstawowe dane budżetowe powiatu oławskiego dotyczące publicznego transportu zbiorowego.....	17
Tab. 3.5.1. Edukacja w powiecie oławskim w roku szkolnym 2014/2015.....	17
Tab. 4.1.1. Wykaz kursów pociągów przebiegających przez teren powiatu oławskiego.....	19
Tab. 4.2.1. Liczba kursów na 1000 mieszkańców w poszczególnych gminach.....	22
Tab. 5.2.1. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich .....	25
Tab. 5.4.1. Liczba zarejestrowanych samochodów w powiecie oławskim w latach 2010 – 2014. ....	31
Tab. 5.6.1. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO. ....	36
Tab. 5.6.2. Dopuszczalny poziom hałasu.....	38
Tab. 7.3.1. Liczba osób niepełnosprawnych powiatu oławskiego na tle województwa dolnośląskiego. ...	47
Tab. 8.1.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	50
Tab. 10.1.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej. ....	74
Tab. 10.2.1. Rentowność przewozu osób w przedsiębiorstwach komunikacji samochodowej (PKS) w latach 2005-2010. ....	76



## 16. Spis rysunków

Rys. 4.2.1. Liczba linii z podziałem na przewoźników.....	20
Rys. 4.2.2. Liczba kursów wykonywanych w powiecie oławskim ze względu na typ dnia .....	20
Rys. 4.2.3. Liczba kursów wykonywanych w powiecie oławskim ze względu na typ dnia .....	21
Rys. 4.2.4. Liczba kursów wykonywanych w gminach ze względu na typ dnia. ....	21
Rys. 5.3.1. Podstawowy układ drogowy na obszarze objętym Planem. Źródło: opracowanie własne. ....	30
Rys. 8.6.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej. ....	58
Rys. 8.6.2. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu. ....	58
Rys. 10.1.1. Zasady finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów.....	72
Rys. 11.1.1. Przykład piktogramów oznaczających środki transportu w węzłach przesiadkowych .....	79
Rys. 11.1.2. Przykład węzłowego przystanku autobusowego ze słupkami zawierającymi numery linii utrzymane w zgodzie z przyjętą kolorystyką na schematach tras (Zürich, Szwajcaria) .....	79
Rys. 12.3.1. Perony autobusowe przed dworcem kolejowym w miejscowości Landeck (Austria). Zaprojektowanie peronów w taki sposób ułatwia ich opuszczenie przez autobus.....	85
Rys. 12.3.2. Zdjęcie po lewej przedstawia stojaki rowerowe w systemie „bike and ride” przed dworcem kolejowym Hradec Králové hlavní nádraží w Czechach; na zdjęciu po prawej zaprezentowano stojaki rowerowe zamontowane bezpośrednio przy peronie kolejowym na dworcu w Landeck w Austrii. Dodatkowym atutem jest zadaszenie stojaków na całej długości. ....	85

## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



## 17. Załącznik 1 - Wykaz istniejących linii komunikacyjnych w transporcie drogowym

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat oławski do powiatu:
					Dzień roboczy		Sobota	Niedziela				
					szkolny	wakacyjny						
1	Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.	Normalna	505	Wrocław – Dobrzykowice – Nadolice Małe – Nadolice Wielkie – Chrzęstawa Mała – Miłoszyce – Jelcz-Laskowice	14	14	12	8		Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław, wrocławski,
2	"POLBUS - PKS" Sp. z o.o.	Normalna	565	Wrocław – Łany – Kamieniec Wrocławski – Gajków – Jeszkowice – Czernica Wrocławska – Ratowice – Łęg – Jelcz-Laskowice	33	27	14	14		Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław, wrocławski,
3	"POLBUS - PKS" Sp. z o.o.	Normalna	565	Wrocław – Łany – Kamieniec Wrocławski – Gajków – Jeszkowice – Czernica Wrocławska – Łęg – Jelcz-Laskowice	7	7	0	0		Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław, wrocławski,
4	"POLBUS - PKS" Sp. z o.o.	Normalna	565	Wrocław – Dobrzykowice – Nadolice Małe – Nadolice Wielkie – Chrzęstawa Mała – Wojnowice – Czernica Wrocławska – Ratowice – Łęg – Jelcz-Laskowice	1	1	0	0		Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław, wrocławski,
5	Kociński Jarosław "Beskid" Transport Osobowy i Ciężarowy	Normalna	1000	Wrocław – Radwanice – Siechnice – Groblice – Jankowice Wrocławskie – Marcinkowice – Stanowice – Oława	29	29	12	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław, wrocławski,
6	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165008	Piskorzówek – Domaniów – Wyszkowice – Goszczyna – Brzezimierz – Pełczyce – Polwica – Wierzbnio – Sobocisko – Miłonów – Marszowice – Gaj Oławski – Oława	1	1	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława, Gmina Domaniów,	Starosta Powiatu Oławskiego	
7	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165009	Oława – Stary Otok – Jelcz-Laskowice	1	1	0	0		Miasto Oława, Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	
8	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165016	Oława – Stary Górnik – Janików – Bystrzyca – Wójcice – Biskupice Oławskie – Celina – Minkowice Oławskie – Miłocice – Miłocice Małe – Kopalina – Piekary – Jelcz-Laskowice – Stary Otok – Oława	1	1	0	0		Miasto Oława, Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	
9	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165016	Oława – Stary Górnik – Janików – Bystrzyca – Wójcice – Biskupice Oławskie – Celina – Minkowice Oławskie	2	2	1	0		Miasto Oława, Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	
10	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165017	Wierzbnio – Marszowice – Miłonów – Sobocisko – Teodorów – Janków – Wierzbnio – Polwica – Kuny	1	0	0	0		Miasto Oława, Gmina Domaniów,	Starosta Powiatu Oławskiego	
11	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165027	Oława – Stary Otok – Jelcz-Laskowice – Piekary – Kopalina – Minkowice Oławskie – Miłocice – Miłocice Małe – Kopalina – Piekary – Jelcz-Laskowice – Stary Otok – Oława	1	1	1	1		Miasto Oława, Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	

## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat oławski do powiatu:
					Dzień roboczy		Sobota	Niedziela				
					szkolny	wakacyjny						
12	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165047	Oława – Stary Otok – Jelcz-Laskowice – Stary Otok – Oława	1	0	0	0		Miasto Oława, Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	
13	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165049	Oława – Stary Górnik – Janików – Bystrzyca – Wójcice – Biskupice Oławskie – Celina – Minkowice Oławskie – Miłocice – Miłocice Małe – Kopalina – Piekary – Jelcz-Laskowice	1	1	1	0		Miasto Oława, Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	
14	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165050	Oława – Stary Górnik – Janików – Bystrzyca – Wójcice – Biskupice Oławskie – Celina – Minkowice Oławskie – Miłocice – Minkowice Oławskie – Kopalina – Piekary – Jelcz-Laskowice	2	2	0	0		Miasto Oława, Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	
15	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165050	Oława – Stary Górnik – Janików – Bystrzyca – Wójcice – Biskupice Oławskie – Celina – Minkowice Oławskie – Kopalina – Piekary – Jelcz-Laskowice	4	4	4	3		Miasto Oława, Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	
16	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165050	Oława – Stary Górnik – Janików – Bystrzyca	11	6	5	4	w okresie wolnym od zajęć szkolnych dodatkowa para kursów w soboty i niedziele	Miasto Oława, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	
17	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165057	Oława – Stary Otok – Jelcz-Laskowice – Miłoszyce – Dziuplina – Mościsko – Borowiecko – Brzezinki – Broników – Grędzina	4	4	0	0		Miasto Oława, Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	
18	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165059	Jelcz-Laskowice – Stary Otok – Oława	1	1	0	0		Miasto Oława, Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	
19	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165062	Oława – Stary Otok – Jelcz-Laskowice – Piekary – Kopalina – Miłocice Małe – Miłocice – Minkowice Oławskie – Kopalina – Piekary – Nowy Dwór – Piekary – Jelcz-Laskowice – Stary Otok – Oława	0	0	1	0		Miasto Oława, Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	
20	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165062	Nowy Dwór – Piekary – Jelcz-Laskowice – Stary Otok – Oława	2	2	0	0		Miasto Oława, Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	
21	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165064	Jelcz-Laskowice – Piekary – Kopalina – Minkowice Oławskie – Celina – Biskupice Oławskie – Wójcice – Bystrzyca – Janików – Stary Górnik – Oława	1	0	0	0		Miasto Oława, Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	
22	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165075	Oława – Stanowice – Marcinkowice – Lizawice – Sobocisko – Janków – Teodorów – Janków – Wierzno – Piskorzów – Piskorzówek – Domaniów	3	2	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława, Gmina Domaniów,	Starosta Powiatu Oławskiego	
23	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165077	Oława – Gaj Oławski – Marszowice – Wierzno – Polwica – Pelczyce – Brzeźmierz – Goszczyna – Wyszkowice – Kurzątkowice – Kończyce – Domaniów	1	1	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława, Gmina Domaniów,	Starosta Powiatu Oławskiego	

## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat oławski do powiatu:
					Dzień roboczy		Sobota	Niedziela				
					szkolny	wakacyjny						
24	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165080	Oława – Stanowice – Marcinkowice – Lizawice – Sobocisko – Janków – Teodorów – Janków – Wierzbnó – Polwica – Piskorzówek – Domaniów	1	1	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława, Gmina Domaniów,	Starosta Powiatu Oławskiego	
25	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165097	Oława – Stary Górnik – Janików – Bystrzyca – Wójcice – Biskupice Oławskie – Celina – Minkowice Oławskie – Miłocice – Miłocice Małe – Kopalina – Piekary – Jelcz-Laskowice – Stary Otok – Oława	1	0	0	0		Miasto Oława, Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	
26	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165097	Oława – Stary Górnik – Janików – Bystrzyca – Wójcice – Biskupice Oławskie – Celina – Minkowice Oławskie	2	2	0	0		Miasto Oława, Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	
27	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165097	Oława – Stary Górnik – Janików – Bystrzyca	2	2	2	2		Miasto Oława, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	
28	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165100	Oława – Stary Otok – Jelcz-Laskowice	20	9	9	9		Miasto Oława, Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	
29	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165105	Oława – Godzikowice – Jaczkowice – Godzinowice – Niwnik – Bolechów – Siecieborowice – Drzemlikowice – Bolechów – Niwnik – Godzinowice – Jaczkowice – Godzikowice – Oława	1	0	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	
30	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165118	Oława – Godzikowice – Maszków – Gać – Psary	7	5	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	
31	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165133	Oława – Gaj Oławski – Pełczyce – Brzezimierz – Skrzypnik – Domaniówek – Domaniów – Piskorzówek – Piskorzów – Wierzbnó – Janków – Teodorów – Janków – Wierzbnó – Polwica – Kuny – Piskorzówek – Domaniów – Skrzypnik – Brzezimierz – Pełczyce – Gaj Oławski – Oława	1	0	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława, Gmina Domaniów,	Starosta Powiatu Oławskiego	
32	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165137	Oława – Stary Otok – Jelcz-Laskowice	2	2	2	2		Miasto Oława, Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	
33	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165192	Oława – Stary Otok – Jelcz-Laskowice – Piekary – Nowy Dwór – Piekary – Kopalina – Miłocice Małe – Miłocice – Minkowice Oławskie	1	1	0	0		Miasto Oława, Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	
34	Jan Kumorowicz "Beskid" Przedsiębiorstwo Wielobranżowe	Normalna	Jelcz-Wrocław	Jelcz-Laskowice – Łęg – Czernica – Jeszkowice – Janowice – Gajków – Kamieniec Wrocławski – Łany – Wrocław	32	32	14	13		Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław, wrocławski,
35	Firma Przewozowo-Usługowa "Lider" Marta Buczak	Normalna	Skrzypnik-Oława	Skrzypnik – Domaniów – Piskorzówek – Polwica – Wierzbnó – Marszowice – Gaj Oławski – Oława	12	12	6	0		Miasto Oława, Miasto Oława, Gmina Domaniów,	Starosta Powiatu Oławskiego	
36	NTO - Nieregularny Transport Osobowy; Alina Jaworska	Normalna	Jelcz-Oława	Jelcz-Laskowice – Stary Otok – Oława	28	28	0	0		Miasto Oława, Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice, Miasto Oława,	Starosta Powiatu Oławskiego	

## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat oławski do powiatu:
					Dzień roboczy		Sobota	Niedziela				
					szkolny	wakacyjny						
37	Firma Przewozowa "Trans-Bus"	Pospieszna	Cieszyn-Wrocław	Cieszyn – Hażlach – Kończyce Małe – Zebrzydowice – Jastrzębie-Zdrój – Wodzisław Śląski – Pszów – Kornowac – Racibórz – Polska Cerkiew – Reńska Wieś – Kędzierzyn-Koźle – Krapkowie – Opole – Brzeg – Oława – Wrocław	2	2	2	2		Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Miasto Wrocław, OPOLSKIE_brzeski,
38	PKS w Głubczycach Sp. z o.o.	Przyspieszona	Wrocław-Głubczyce	Wrocław – Marcinkowice – Oława – Chwalibóżyce – Kolnica – Grodków – Chróścina – Skoroszyce – Pakosławice – Nysa – Rudziczka – Prudnik – Raclawice Śląskie – Klisino – Kietlice – Głubczyce	6	2	4	4	jedna para z sobót i niedziel nie kursuje w wakacje	Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego	Miasto Wrocław,
39	Arriva Sp. z o.o. O/Kędzierzyn Koźle	Przyspieszona	Wrocław-Prudnik	Wrocław – Oława – Godzikowice – Chwalibóżyce – Jankowice Małe – Łukowice Brzeskie – Bierzów – Kolnica – Wojsław – Grodków – Nowa Wieś Mała – Stary Grodków – Chróścina – Skoroszyce – Makowice – Pakosławice – Strobice – Hanuszów – Nysa – Przełęk – Polski Świętów – Nowy Świętów – Bodzanów – Głucholazy – Charbielín – Wierzbic – Łąka Prudnicka – Prudnik	3	3	3	3		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego	Miasto Wrocław, OPOLSKIE_brzeski,
40	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165005	Strzelin – Głęboka – Wyszynowice – Stary Wiązów – Wiązów – Miechowice – Częstocice – Bryłówek – Bryłów – Jaworów – Kłosów – Bierzów – Łukowice Brzeskie – Owczary – Łukowice Brzeskie – Jankowice Małe – Chwalibóżyce – Godzikowice – Oława	1	0	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	OPOLSKIE_brzeski, strzeński,
41	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165005	Strzelin – Biedrzychów – Głęboka – Wyszynowice – Stary Wiązów – Wiązów – Miechowice – Częstocice – Bryłówek – Bryłów – Jaworów – Kłosów – Bierzów – Łukowice Brzeskie – Owczary – Łukowice Brzeskie – Jankowice Małe – Chwalibóżyce – Godzikowice – Oława	1	0	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	OPOLSKIE_brzeski, strzeński,
42	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165010	Oława – Gaj Oławski – Pełczyce – Brzezimierz – Goszczyna – Jędrzychowice – Wyszkowice – Kurzątkowice – Kończyce – Domaniów – Piskorzówek – Radłowice – Danielowice – Kuchary – Michałowice – Nowojowice – Stary Śleszów – Polakowice – Krajków – Milejowice – Wojkowice – Turów – Łukasowice – Żerniki Wrocławskie – Wrocław	2	3	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława, Gmina Domaniów,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław,
43	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165011	Oława – Gaj Oławski – Pełczyce – Polwica – Wierzbo – Piskorzów – Swojków – Gęśce – Rynakowice – Okrzeszyce – Jarosławice – Bratowice – Szostakowice – Sulimów – Święta Katarzyna – Radwanice – Wrocław	1	0	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława, Gmina Domaniów,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław, wrocławski,
44	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165012	Jelcz-Laskowice – Czernica – Kamieniec Wrocławski – Wrocław	6	6	0	0		Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław, wrocławski,
45	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165013	Wrocław – Gostkowice – Danielowice – Radłowice – Piskorzówek – Domaniów – Kończyce – Grodziszowice – Wawrzęce – Osno – Jędrzychowice – Goszczyna – Wyszokowice – Kurzątkowice – Wyszokowice – Skrzypnik – Brzezimierz – Pełczyce – Gaj Oławski – Oława	2	1	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława, Gmina Domaniów,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław,
46	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165015	Wiązów – Jędrzychowice – Goszczyna – Skrzypnik – Wyszokowice – Kurzątkowice – Kończyce – Domaniów – Piskorzówek – Radłowice – Danielowice – Kuchary – Michałowice – Nowojowice – Stary Śleszów – Polakowice – Milejowice – Wojkowice – Turów – Łukasowice – Żerniki Wrocławskie – Wrocław	2	2	0	0		Gmina Domaniów,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław, strzeński,

## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat oławski do powiatu:
					Dzień roboczy		Sobota	Niedziela				
					szkolny	wakacyjny						
47	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165023	Ratowice – Łęg – Jelcz-Laskowice	1	0	0	0		Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	wrocławski,
48	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165025	Oława – Godzikowice – Jazkowice – Godzinowice – Niwnik – Bolechów – Jakubowice – Drzemlikowice – Siecieborowice – Kurów – Witowice – Kalinowa – Częstocice – Miechowice – Wiązów	3	3	1	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	strzeliński,
49	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165025	Oława – Godzikowice – Jazkowice – Godzinowice – Niwnik – Bolechów – Jakubowice – Drzemlikowice – Siecieborowice – Kurów – Witowice	2	2	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	strzeliński,
50	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165025	Oława – Godzikowice – Jazkowice – Godzinowice – Niwnik – Bolechów – Jakubowice – Drzemlikowice – Siecieborowice – Kurów – Witowice – Kalinowa – Częstocice	2	2	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	strzeliński,
51	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165031	Strzelin – Chociwel – Ulica – Brożec – Gulów – Wiązów – Jędrzychowice – Witowice – Kurów – Siecieborowice – Drzemlikowice – Bolechów – Niwnik – Godzinowice – Jazkowice – Godzikowice – Oława	1	1	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	strzeliński,
52	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165033	Oława – Gaj Oławski – Pełczyce – Brzezimierz – Skrzypnik – Domaniów – Kończyce – Kurzątkowice – Wyszkowice – Goszczyna – Jędrzychowice – Osno – Brożec – Ulica – Strzelin	1	1	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława, Gmina Domaniów,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	strzeliński,
53	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165034	Oława – Godzikowice – Osiek – Niemil – Oleśnica Mała – Częstocice – Owczary – Częstocice – Miechowice – Wiązów – Miechowice – Bryłówek – Bryłów – Jaworów – Ktosów	1	1	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	strzeliński,
54	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165034	Oława – Godzikowice – Osiek – Niemil – Oleśnica Mała – Częstocice – Owczary	0	0	1	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	strzeliński,
55	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165036	Oława – Gaj Oławski – Marszowice – Wierzno – Polwica – Wierzno – Piskorzów – Swojków – Gęśce – Rynakowice – Okrzeszyce – Bratowice – Szostakowice – Sulimów – Święta Katarzyna – Radwanice – Wrocław	3	3	1	1		Miasto Oława, Miasto Oława, Gmina Domaniów,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław, wrocławski,
56	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165039	Oława – Gaj Oławski – Pełczyce – Polwica – Wierzno – Piskorzów – Swojków – Gęśce – Rynakowice – Okrzeszyce – Bratowice – Szostakowice – Sulimów – Święta Katarzyna – Radwanice – Wrocław	4	4	1	1		Miasto Oława, Miasto Oława, Gmina Domaniów,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław, wrocławski,
57	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165042	Strzelin – Górzec – Ludów Polski – Świnobród – Borek Strzeliński – Kończyce – Domaniów – Piskorzówek – Piskorzów – Gęśce – Swojków – Piskorzów – Wierzno – Polwica – Wierzno – Marszowice – Gaj Oławski – Oława	1	0	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława, Gmina Domaniów,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	strzeliński,
58	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165043	Oława – Godzikowice – Osiek – Niemil – Oleśnica Mała – Częstocice – Owczary – Częstocice – Miechowice – Wiązów	1	1	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	strzeliński,



## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat oławski do powiatu:
					Dzień roboczy		Sobota	Niedziela				
					szkolny	wakacyjny						
59	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165046	Oława – Gaj Oławski – Marszowice – Wierzбно – Piskorzów – Swojków – Geśice – Rynakowice – Okrzeszyce – Bratowice – Szostakowice – Sulimów – Święta Katarzyna – Radwanice – Wrocław	3	3	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława, Gmina Domaniów,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław, wrocławski,
60	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165051	Oława – Godzikowice – Jaczkowice – Godzinowice – Niwnik – Bolechów – Drzemlikowice – Siecieborowice – Kurów – Witowice – Wiązów	3	1	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	strzeleński,
61	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165066	Oława – Godzikowice – Osiek – Niemil – Oleśnica Mała – Częstocice – Miechowice – Wiązów – Miechowice – Bryłówek – Bryłów – Jaworów – Kłósów	2	2	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	strzeleński,
62	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165066	Oława – Godzikowice – Osiek – Niemil – Oleśnica Mała – Częstocice – Miechowice – Wiązów	2	2	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	strzeleński,
63	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165067	Oława – Godzikowice – Maszków – Gać – Psary – Gać – Brzeg	2	2	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	OPOLSKIE_brzeski,
64	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165069	Oława – Siedlce – Zakrzów – Kotowice – Durok – Groblice – Siechnice – Radwanice – Wrocław	3	1	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław, wrocławski,
65	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165069	Oława – Siedlce – Zakrzów – Kotowice – Durok – Groblice – Siechnice	1	0	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	wrocławski,
66	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165069	Oława – Siedlce – Zakrzów – Kotowice – Durok	1	0	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	wrocławski,
67	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165072	Wrocław – Radwanice – Święta Katarzyna – Sulimów – Szostakowice – Bratowice – Okrzeszyce – Jarosławice – Janków – Teodorów – Janków – Wierzбно – Sobocisko – Zabardowice – Oława	1	0	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława, Gmina Domaniów,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław, wrocławski,
68	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165073	Miechowice – Bryłówek – Bryłów – Jaworów – Kłósów – Bierzów – Łukowice Brzeskie – Owczary – Jankowice Małe – Chwalibóżyce – Osiek – Godzikowice – Oława	1	1	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	OPOLSKIE_brzeski, strzeleński,
69	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165085	Oława – Stanowice – Marcinkowice – Jankowice – Groblice – Siechnice – Radwanice – Wrocław	32	27	23	21		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław, wrocławski,
70	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165086	Oława – Stanowice – Marcinkowice – Jankowice – Groblice – Siechnice – Radwanice – Wrocław	1	1	1	2	kurs w dzień roboczy tylko w poniedziałek	Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław, wrocławski,

## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat oławski do powiatu:
					Dzień roboczy		Sobota	Niedziela				
					szkolny	wakacyjny						
71	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165088	Oława – Godzikowice – Osiek – Niemil – Oleśnica Mała – Częstocice – Owczary	3	1	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	strzeleński,
72	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165112	Oława – Gaj Oławski – Pełczyce – Polwica – Kuny – Polwica – Piskorzówek – Piskorzów – Wierzbno – Piskorzów – Piskorzówek – Domaniów – Wyszkowice – Kurzątkowice – Kończyce – Borek Strzeleński – Świniobród – Ludów Polski – Górzec – Szczawin – Strzelin	1	0	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława, Gmina Domaniów,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	strzeleński,
73	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165114	Oława – Gaj Oławski – Marszowice – Miłonów – Sobocisko – Wierzbno – Piskorzów – Swojków – Gęśce – Rynakowice – Okrzeszyce – Bratowice – Szostakowice – Sulimów – Święta Katarzyna – Radwanice – Wrocław	3	1	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława, Gmina Domaniów,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław, wrocławski,
74	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165148	Strzelin – Górzec – Ludów Polski – Ludów Śląski – Kazimierzów – Jelenin – Borek Strzeleński – Kończyce – Kurzątkowice – Wyszkowice – Domaniów – Piskorzówek – Radłowice – Danielowice – Kuchary – Nowojowice – Stary Śleszów – Polakowice – Krajków – Milejowice – Wojkowice – Turów – Łukaszowice – Żerniki Wrocławskie – Wrocław	1	0	0	0		Gmina Domaniów,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław, strzeleński,
75	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165207	Oława – Stanowice – Marcinkowice – Jankowice – Groblice – Siechnice – Radwanice – Wrocław	8	7	4	4		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław, wrocławski,
76	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165225	Kłósów – Jaworów – Bryłów – Bryłówek – Częstocice – Oleśnica Mała – Niemil – Osiek – Godzikowice – Oława	1	1	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	strzeleński,
77	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165259	Oława – Godzikowice – Osiek – Chwalibóżyce – Jankowice Małe – Owczary – Częstocice – Miechowice – Wiązów – Miechowice – Bryłówek – Bryłów – Jaworów – Kłósów	2	2	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	strzeleński,
78	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165330	Oława – Stanowice – Marcinkowice – Groblice – Siechnice – Wrocław	26	26	11	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław, wrocławski,
79	PKS Sp. z o.o. w Brzegu	Normalna	Brzeg- Wiązów	Brzeg – Zielęcice – Małujowice – Łukowice Brzeskie – Owczary – Częstocice – Miechowice Oławskie – Wiązów	3	1	0	0		Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego	OPOLSKIE_brzeski, strzeleński,
80	PKS Sp. z o.o. w Brzegu	Normalna	Brzeg- Wiązów	Brzeg – Skarbimierz – Małujowice – Łukowice Brzeskie – Bierzów – Owczary – Częstocice – Miechowice Oławskie – Wiązów	2	2	0	0		Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego	OPOLSKIE_brzeski, strzeleński,
81	PKS Sp. z o.o. w Brzegu	Normalna	Brzeg- Wiązów	Brzeg – Zielęcice – Małujowice – Łukowice Brzeskie – Bierzów – Owczary – Częstocice – Miechowice Oławskie – Wiązów	2	1	0	0		Miasto Oława,	Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego	OPOLSKIE_brzeski, strzeleński,

## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Oławskiego



Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat oławski do powiatu:
					Dzień roboczy		Sobota	Niedziela				
					szkolny	wakacyjny						
82	PKS Sp. z o.o. w Brzegu	Normalna	Brzeg-Rogalice	Brzeg – Piszczkowice – Michałowice – Myśluborzyce – Szydłowice – Dobrzyń – Wójcice – Biskupice Oławskie – Borucice – Rogalice	2	0	0	0		Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice,	Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego	OPOLSKIE_brzeski,
83	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165014	Oława – Godzikowice – Osiek – Niemil – Oleśnica Mała	1	1	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Wójt Gminy Oława	
84	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165098	Oława – Ścinawa – Ścinawa Polska – Oława	1	1	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Wójt Gminy Oława	
85	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165089	Oława – Godzikowice – Chwalibóżyce – Jankowice Małe – Owczary – Oleśnica Mała – Niemil – Osiek – Godzikowice – Oława	1	1	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Wójt Gminy Oława	
86	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165089	Oława – Godzikowice – Osiek – Chwalibóżyce – Jankowice Małe – Owczary – Oleśnica Mała – Niemil – Osiek – Godzikowice – Oława	1	0	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Wójt Gminy Oława	
87	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165230	Wrocław – Żerniki Wrocławski – Turów – Wojkowice – Krajków – Polakowice – Stary Śleszów – Nowojowice – Gostkowice – Danielowice – Kuchary – Michałowice – Borek Strzeliński – Jelenin – Kazimierzów – Ludów Śląski – Kępino – Ludów Śląski – Ludów Polski – Górzec – Strzelin	1	1	0	0		Gmina Domaniów,	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Miasto Wrocław, strzeliński,
88	PKS w Oławie S.A.	Normalna	165321	Oława – Ścinawa – Ścinawa Polska – Oława	1	1	0	0		Miasto Oława, Miasto Oława,	Wójt Gminy Oława	
89	PKS w Oławie S.A.	Normalna		Brzeg - Piszczkowice - Michałowice - Myśluborzyce - Szydłowice - Błota (Lednica) - Błota - Błota (Leśna Woda) - Bystrzyca - Błota (Leśna Woda) - Dobrzyń - Szydłowice - Myśluborzyce - Piszczkowice - Brzeg	2	0	0	0		Gmina Oława	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	OPOLSKIE_brzeski,