



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

Wrocław, dnia 17 lutego 2026 r.

Poz. 866

Podpisany przez Milena Pigdanowicz-Fidera
Data: 2026.02.17 09:39:41 +01:00
Rodzaj: Publikacja w dzienniku urzędowym.
Miejsce: Polska



UCHWAŁA NR XVII/117/2026 RADY POWIATU LUBIŃSKIEGO

z dnia 29 stycznia 2026 r.

w sprawie uchwalenia aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego”

Na podstawie art. 12 pkt 11, art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1684 t.j.) w związku z art. 9 ust.1 pkt 3, ust. 3, art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 2 oraz art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r., o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285 t.j. z późn. zm.) Rada Powiatu Lubińskiego uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala się aktualizację „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego”, który stanowi Załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Lubińskiego.

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

Przewodnicząca Rady Powiatu Lubińskiego:
Jadwiga Musiał

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



Aktualizacja dokumentu opracowana przez:



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

Spis treści

1.	Przedmiot opracowania	6
1.1.	Zakres planu	6
1.2.	Definicje i określenia.....	7
2.	Metodologia tworzenia planu	11
2.1.	Ocena realizacji obowiązującego Planu	12
3.	Charakterystyka społeczno-gospodarcza powiatu lubińskiego	16
3.1.	Informacje o powiecie lubińskim	16
3.2.	Informacje ogólne o gminach w powiecie lubińskim	16
3.3.	Demografia	18
3.4.	Gospodarka	19
3.5.	Sfera społeczna	20
4.	Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze powiatu lubińskiego	22
4.1.	Regionalny osobowy transport kolejowy.....	22
4.2.	Regionalny osobowy transport drogowy.....	23
4.2.1.	Charakterystyka powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez Powiat Lubiński	30
4.2.2.	Dostępność piesza powiatowych przewozów pasażerskich	37
5.	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem.....	39
5.1.	Zagospodarowanie przestrzenne	39
5.1.1.	Ustalenia krajowego planu transportowego.....	41
5.1.2.	Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego.....	42
5.1.3.	Ustalenia SUMP LGOF	43
5.1.4.	Ustalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego	45
5.1.5.	Związek z dokumentami regionalnymi z zakresu planowania przestrzennego	46
5.2.	Układ drogowy	46
5.3.	Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych na obszarze powiatu lubińskiego	49
5.1.	Transport indywidualny	50
5.2.	Wpływ transportu na środowisko.....	50

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



5.2.1.	Korzystanie ze środowiska naturalnego.....	50
5.2.2.	Emisja spalin.....	51
5.2.3.	Emisja hałasu.....	53
5.2.4.	Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu jako najważniejsze działania poprawy stanu środowiska naturalnego	55
5.2.5.	Wymogi stosowania ekologicznych napędów w środkach publicznego transportu zbiorowego.....	56
6.	Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym.....	58
6.1.	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	58
6.2.	Wielkość popytu efektywnego.....	60
6.3.	Najważniejsze generatory ruchu w powiecie lubińskim.....	61
7.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	63
7.1.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – podział zadań przewozowych ..	63
7.2.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu w publicznym transporcie zbiorowym uwzględniające infrastrukturę transportową.....	65
7.3.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób z niepełnosprawnościami.....	65
8.	Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	67
8.1.	Wizja komunikacji powiatowej organizowanej przez Powiat Lubiński	67
8.2.	Cel opracowania.....	68
8.3.	Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	69
8.4.	Gwarantowana częstotliwość kursowania – dostępność czasowa	74
8.5.	Gwarantowana punktualność kursowania	76
8.6.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu	76
8.7.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów	76
8.8.	Przystosowanie taboru dla osób z niepełnosprawnościami.....	78
8.9.	Przystosowanie infrastruktury dla osób z niepełnosprawnościami	78
8.10.	Gwarantowany standard w zakresie ochrony środowiska	81
9.	Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym.....	83

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubiąskiego

9.1.	Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym	83
9.2.	Wybór operatora publicznego transportu zbiorowego	89
9.3.	Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów.....	91
10.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	92
10.1.	Formy i źródła finansowania usług przewozowych.....	92
10.2.	Rentowność linii komunikacyjnych.....	95
11.	Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera	97
11.1.	Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach	98
11.2.	Informacja pasażerska w pojazdach	101
11.3.	Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem	102
12.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	103
12.1.	Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	103
12.2.	Infrastruktura drogowa.....	104
12.3.	Wzrost prędkości komunikacyjnej przewozów powiatowych.....	105
12.4.	Kształtowanie węzłów przesiadkowych kolej/ autobus miejski / autobus regionalny	106
12.5.	Integracja taryfowa i organizacyjna transportu publicznego	108
12.6.	Transport na żądanie	109
12.7.	Unowocześnianie taboru	110
12.8.	Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	111
13.	Monitoring i ewaluacja Planu	112
14.	Akty prawne przytoczone w opracowaniu	115
15.	Dokumenty źródłowe	117
16.	Spis tabel.....	118
17.	Spis rysunków	120

1. Przedmiot opracowania

1.1. 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 obszarze¹.

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



Rys. 1.1 Obszar objęty Planem transportowym

Źródło: Opracowanie własne

Zakres rzeczowy planu obszarowo obejmuje teren powiatu lubińskiego a przedmiotowo²:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym,

¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285 z późn. zm.), art. 9, ust. 1, pkt 3.

² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285 z późn. zm.), art. 12.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego

- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom z niepełnosprawnościami oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- organizację systemu informacji dla pasażera,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego,
- linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania

Przy opracowywaniu planu uwzględniono:

- stan zagospodarowania przestrzennego (na podstawie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i miejscowe plany 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 z niepełnosprawnościami 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 lubińskim, jak i również charakterystykę funkcjonującego systemu transportowego, jego infrastruktury oraz zapotrzebowanie na usługi przewozowe. W oparciu o powyższą diagnozę dla powiatu lubińskiego określono standard komunikacyjnej obsługi pasażerów, który powinien być gwarantowany przez organizatora, zasady organizacji rynku przewozów i systemu informacji pasażerskiej oraz finansowanie publicznego transportu zbiorowego. Celem propozycji kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu lubińskiego, jest uatrakcyjnienie tego typu transportu, co zwiększy jego wykorzystanie w codziennym przemieszczaniu się.

1.2. 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:

- **autobus zeroemisyjny** – autobus oraz trolejbus wykorzystujące do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniwach paliwowych, lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubiąskiego

- cieplarnianych i innych substancji, o których mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji³
- **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 międzywojewódzkie⁴,
 - **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, a także metropolitalne przewozy pasażerskie⁵,
 - **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 umowie⁶,
 - **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 1370/2007⁷,
 - **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,

³ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 9a

⁴ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 3

⁵ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 4

⁶ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 8

⁷ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 9

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubiąskiego

- **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 służbami⁸,
- **pomoc publiczna** – wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów⁹, jest ona uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi (wyjątki zostały opisane w art. 107 ust. 2 i 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej),
- **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo – gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie¹⁰,
- **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, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie¹¹,
- **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 dostępu¹²,
- **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 obszarze¹³,
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej¹⁴,
- **rekompensata** – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego¹⁵

⁸ 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)

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

¹⁰ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2025, poz. 285 ze zm.), art. 4 ust. 1 pkt 10

¹¹ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 10a

¹² Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 11

¹³ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 12

¹⁴ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 14

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubiąskiego

- **standard transportowy** – minimalny, ustalony przez samorząd terytorialny, poziom zorganizowania publicznego transportu zbiorowego, zapewniający funkcjonowanie jednostki terytorialnej obsługiwanej przez ten transport na określonym (oczekiwanym społecznie i gospodarczo) poziomie; standard transportowy, pozostając w ścisłej zależności od możliwości finansowych jednostki terytorialnej, jak również możliwości taborowych operatorów i przewoźników, obowiązuje w określonym horyzoncie czasowym,
- **umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej¹⁶,
- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo – gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie¹⁷,
- **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 zbiorowego¹⁸,
- **zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią lub siecią komunikacyjną¹⁹,
- **zrównoważony rozwój transportu publicznego** – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu²⁰

¹⁵ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 15

¹⁶ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 24

¹⁷ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 25

¹⁸ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 26

¹⁹ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 27

²⁰ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 28

2. Metodologia tworzenia planu

Plan jest dokumentem, który składa się z:

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

Tab. 2.1 Elementy planu zostały przedstawione według poniższej kolejności

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
1	Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem, w tym: ■ informacje ogólne o powiecie lubińskim, jego demografia, gospodarka i sfera społeczna, ■ informacje ogólne o gminach leżących na terenie powiatu lubińskiego	3
2	Opis istniejącej sieci komunikacyjnej na obszarze powiatu lubińskiego, w tym: ■ regionalny osobowy transport kolejowy, ■ regionalny osobowy transport drogowy, ■ charakterystyka powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez Powiat Lubiński, ■ dostępność pieszka do powiatowych przewozów pasażerskich.	4
3	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem, w tym: ■ zagospodarowanie przestrzenne powiatu lubińskiego, ■ jego układ drogowy, ■ transport indywidualny, ■ ruch na drogach wojewódzkich i krajowych, ■ wpływ transportu na środowisko.	5
4	Ocena i prognozy potrzeb przewozowych, w tym: ■ lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej.	6
5	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w tym preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego uwzględniające: ■ potrzeby osób z niepełnosprawnościami, ■ istniejącą infrastrukturę transportową.	7
6	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz pożądany standard usług przewozowych, w tym: ■ uwzględnienie potrzeb osób z niepełnosprawnościami, ■ ustalenie standardu jakościowego uwzględniającego potrzeby środowiskowe, w tym linie komunikacyjne, na których	8

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



L.p.	Element planu	Nr rozdziału
	przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.	
7	Zasady organizacji rynku przewozów i planowania oferty przewozowej, w tym: ■ aspekty prawne, ■ przewidywany tryb wyboru operatora, ■ zasady przygotowywania oferty przewozowej, ■ projektowanie systemu taryfowo-biletowego.	9
8	Przewidywane finansowanie usług przewozowych, w tym: ■ formy i źródła finansowania usług przewozowych, ■ rentowność linii komunikacyjnych.	10
9	Organizacja systemu informacji pasażerskiej – w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach, w pojazdach oraz w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.	11
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym: ■ rozwój infrastruktury drogowej, ■ wzrost prędkości powiatowych przewozów pasażerskich, ■ integracja taryfowa i organizacyjna przewozów, ■ kształtowanie węzłów przesiadkowych i dostosowywanie infrastruktury do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.	12

Źródło: Opracowanie własne

2.1. Ocena realizacji obowiązującego Planu

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Powiatu Lubińskiego został przyjęty w roku 2021. Wyznacza on ramy funkcjonowania i rozwoju lubińskiej komunikacji powiatowej w wielu obszarach tematycznych.

Analiza ewaluacyjna wskazuje, iż Powiat Lubiński zrealizował znaczną większość postulatów Planu Transportowego.

Jedynymi postulatami niezrealizowanymi w całości są stopień napełnienia autobusów oraz liczba obsługiwanych przystanków, przy czym wskaźniki cechujące te obszary tematyczne osiągnęły wartości bardzo nieznacznie poniżej założonych poziomów.

W przypadku wskaźnika komfortu podróży, w całej sieci komunikacyjnej napełnienie przekraczające 75% pojemności autobusu dotyczy tylko 1 kursu linii 110 w sobotę z Polkowic, co stwierdzono podczas badań napełnień w 2025 r., przez co wskaźnik ten osiągnął wartość 99,97% przy postulowanym poziomie 100%.

Nie osiągnięto również wskaźnika dostępności przestrzennej, który rozpatrywany jest poprzez liczbę przystanków w sieci komunikacyjnej Powiatu Lubińskiego, który powinien ulec wzrostowi względem poziomu 393 przystanków w 2021 r. W 2025 r. liczba obsługiwanych przystanków osiągnęła śladowo niższy poziom 392 sztuk, na co wpływ miało rozpoczęcie samodzielnej organizacji linii międzygminnych przez niektóre samorządy gminne.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



Tab. 2.2 Ocena realizacji Planu transportowego z 2021 r.

Nr	Analizowany czynnik	Wskaźnik	Źródło danych	Wartość bazowa (2021)	Miernik (pożądana wartość lub kierunek zmian wartości)	Poziom w 2025 r.	Poziom w 2024 r.
1.1.	Przystosowanie autobusów do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Udział pojazdów niskopodłogowych lub częściowo niskopodłogowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	Dane operatora	100%	100% taboru	100%	
2.1.	Klimatyzacja pojazdów	Udział pojazdów posiadających klimatyzację przestrzeni pasażerskiej	Dane operatora	60%	Pozytywny - rosnący względem 2021 r.	65%	
2.2.	Punktualność kursowania	% zarejestrowanych kursów zrealizowanych punktualnie (za punktualne uznaje się kursy przyspieszone do 1 min. lub opóźnione do 4 min. w stosunku do rozkładu jazdy)	System automatycznej kontroli punktualności	87,21%	Pozytywny - rosnący w ciągu roku	91,42%	
2.3.	Częstotliwość kursowania	Liczba kategorii linii z rozkładem jazdy tworzonym w oparciu o modułowe częstotliwości kursowania	Analiza rozkładów jazdy	3	3 grupy kategorii linii	3	

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



Nr	Analizowany czynnik	Wskaźnik	Źródło danych	Wartość bazowa (2021)	Miernik (pożądana wartość lub kierunek zmian wartości)	Poziom w 2025 r.	Poziom w 2024 r.
2.4.	Komfort podróży	% kursów, w których poziom zajętość dostępnych miejsc siedzących i stojących nie przekracza 75%	Wyniki cyklicznych badań marketingowych wielkości popytu w całej sieci komunikacyjnej	*	100% kursów	99,97%	
2.5.	Niezawodność przewozów	% zrealizowanych kursów	System automatycznej kontroli punktualności	99,70%	Pozytywny - rosnący w ciągu roku		99,94%
3.1.	Dynamiczna informacja pasażerska	Liczba przystanków z dynamiczną informacją pasażerską	Dane operatora	12	Pozytywny - rosnący względem 2021 r.	22	
4.1.	Wielkość popytu efektywnego	Liczba pasażerów	Wyniki cyklicznych badań marketingowych wielkości popytu w całej sieci komunikacyjnej	*	Pozytywny - rosnący w ciągu roku	8 523 600	
5.1.	Prędkość podróży	Prędkość komunikacyjna (km/h)	Analiza rozkładów jazdy	21,6	≥ 20,00	21,3	
5.2.	Efektywność przewozów o charakterze użyteczności publicznej	Iloraz prędkości eksploatacyjnej i prędkości komunikacyjnej	Analiza rozkładów jazdy	0,76	Nie niższy niż w 2021 r.	0,79	

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubiąskiego



Nr	Analizowany czynnik	Wskaźnik	Źródło danych	Wartość bazowa (2021)	Miernik (pożądana wartość lub kierunek zmian wartości)	Poziom w 2025 r.	Poziom w 2024 r.
5.3.	Dostępność przestrzenna	Liczba przystanków komunikacyjnych w sieci na terenie powiatu lubińskiego	Analiza rozkładów jazdy	393	Pozytywny - rosnący względem 2021 r.	392	
6.1.	Emisyjność autobusów	Udział pojazdów niskoemisyjnych (spełniających co najmniej normę EURO6) lub zeroemisyjnych	Dane operatora	49%	Pozytywny - rosnący względem 2021 r.	57%	

Źródło: opracowanie własne.

3. Charakterystyka społeczno-gospodarcza powiatu lubińskiego

3.1. Informacje o powiecie lubińskim

Powiat lubiński utworzony został 1 stycznia 1999 r. w ramach reformy administracyjnej Polski. Powiat, którego siedzibą jest miasto Lubin, położony jest w południowo-zachodniej Polsce, centralnej części województwa dolnośląskiego. Powiat lubiński zlokalizowany jest na Nizinie Śląsko-Łużyckiej (południowa i centralna część powiatu) oraz Wale Trzebnickim (północna część powiatu). Od wschodu i północy granica powiatu pokrywa się z przebiegiem rzeki Odry.

W skład powiatu wchodzi:

- Gmina Miejska Lubin,
- Gmina Lubin,
- Miasto i Gmina Ścinawa,
- Gmina Rudna.

Powiat lubiński graniczy z powiatami: wołowskim, górowskim, głogowskim, polkowickim oraz legnickim. Położony jest w obrębie Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego (LGOM) obszaru miejsko-przemysłowego, będącego głównym ośrodkiem przemysłu miedziowego w Polsce i jednym z największych ośrodków eksploatacji miedzi na świecie.

Powiat lubiński liczy 102,3 tys. mieszkańców, a jego powierzchnia wynosi 711,63 km², co daje wskaźnik gęstości zaludnienia na poziomie 144 osób na km².

3.2. Informacje ogólne o gminach w powiecie lubińskim

Gmina Miejska Lubin



Gmina miejska, obejmująca swoim obszarem miasto Lubin. Znajduje się w centralnej części powiatu i otoczona jest przez Gminę Lubin. Zamieszkała przez 66,8 tys. mieszkańców. Powierzchnia gminy – 41 km². W Lubinie znajduje się węzłowa stacja kolejowa Lubin (do 2019 Lubin Górniczy), przez którą przechodzą linie kolejowe: Legnica – Rudna Gwizdanów, Lubin – Polkowice oraz stacja kolejowa Lubin Stadion. Na terenie miasta znajduje się węzeł dróg – krajowej nr 3 łączącej Jakuszyce (granica z Republiką Czeską) ze Świnoujściem przez Legnicę, Lubin, Polkowice, Zieloną Górę i Gorzów Wielkopolski, krajowej nr 36 Ostrów Wielkopolski – Ścinawa – Lubin – Prochowice oraz dróg wojewódzkich: nr 323 Leszno – Lubin i nr 335 Lubin – Chojnów. Docelowo całkowity przebieg drogi krajowej 3 zostanie przeniesiony na drogę ekspresową S3, przebiegającą przez miasto Lubin.

Gmina Lubin



Gmina wiejska, obejmująca swoim obszarem miejscowości: Bolanów, Buczynka, Bukowna, Chróstnik, Czarniec, Dąbrowa Górna, Gogołowice, Gola, Gorzelin, Gorzyca, Karczowiska, Kłopotów, Krzeczyn Mały, Krzeczyn Wielki, Księginice, Lisiec, Lubków, Łazek, Miłoradzice, Miłosna, Miroszowice, Niemstów, Obora, Osiek, Owczary, Pieszków, Podgórze, Raszowa, Raszowa Mała, Raszówka, Siedlce, Składowice, Szklary Górne, Ustronie, Wiercień, Zalesie, Zimna Woda. Znajduje się w południowej i centralnej części powiatu i otacza miasto Lubin, od północy z gminą Rudna i od wschodu z gminą miejsko-wiejską Ścinawa. Od południa graniczy z gminami: Prochowice, Kunice, Miłkowice, Chojnów (powiat legnicki), od zachodu i północy z gminami Chocianów i Polkowice (powiat polkowicki). Zamieszkała przez 18,8 tys. mieszkańców. Powierzchnia gminy – 290 km². Przez obszar gminy przebiegają linie kolejowe: Legnica – Rudna Gwizdanów i Lubin – Polkowice oraz drogi: droga ekspresowa S3 / krajowa nr 3 łącząca Jakuszyce (granica z Republiką Czeską) ze Świnoujściem przez Legnicę, Lubin, Polkowice, Zieloną Górę i Gorzów Wielkopolski, krajowa nr 36 Ostrów Wielkopolski – Ścinawa – Lubin – Prochowice oraz wojewódzkie nr 323 Leszno – Lubin i nr 335 Lubin – Chojnów.

Miasto i Gmina Ścinawa



Gmina miejsko-wiejska, obejmująca swoim obszarem miejscowości: Buszkowice, Chełmek Wołowski, Dąbrowa Środkowa, Dąbrowa Dolna, Dębiec, Dłużyce, Dzieszław, Dziwin, Jurcz, Krzyżowa, Lasowice, Parszowice, Przychowa, Redlice, Ręszów, Sitno, Turów, Tymowa, Wielowieś, Zaborów. Znajduje się we wschodniej części powiatu i graniczy z gminą Lubin od wschodu i gminą Rudna od północy. Od wschodu graniczy z gminami: Wińsko i Wołów (powiat wołowski), od południa z gminą Prochowice (powiat legnicki). Zamieszkała przez 9,2 tys. mieszkańców (w tym 5,2 tys. w Ścinawie). Powierzchnia gminy – 164 km² (z czego 13 km² – obszar Ścinawy). Przez obszar gminy przebiegają linie kolejowe: Wrocław Główny – Szczecin Port Centralny oraz nieczynna Kobylin – Legnica Północna (rozebrana na odcinku Rawicz- Ścinawa) oraz drogi: krajowa nr 36 Ostrów Wielkopolski – Ścinawa – Lubin – Prochowice oraz drogi wojewódzkie: nr 292 Nowa Sól – Ścinawa – Lisowice, nr 340 Oleśnica – Ścinawa.

Gmina Rudna



Gmina wiejska, obejmująca swoim obszarem miejscowości: Brodowice, Brodów, Bytków, Chełm, Chobienia, Ciechłowice, Gawronki, Gawrony, Górzyn, Gwizdanów, Juszowice, Kęblów, Kliszów, Koźlice, Miłogoszcz, Mleczno, Naroczyce, Nieszczyce, Olszany, Orsk, Radomiłów, Radoszyce, Rudna, Rynarce, Stara Rudna, Studzionki, Toszowice, Wądroże, Wysokie. Znajduje się w północnej części powiatu i graniczy z gminą Lubin i gminą Ścinawa od południa. Od południowego wschodu graniczy z gminą Wińsko (powiat wołowski), od wschodu i północy graniczy z gminami powiatu górowskiego: Jemielno i Niechlów, od północno-zachodu graniczy z gminą Pęcław (powiat głogowski), od zachodu z gminami Grębocice i Polkowice (powiat polkowicki). Zamieszkała przez 7,4 tys. mieszkańców. Powierzchnia gminy – 217 km². Przez obszar gminy przebiegają linie kolejowe:

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



Wrocław Główny – Szczecin Port Centralny, Legnica – Rudna Gwizdanów i Rudna Gwizdanów – Huta Miedzi Cedynia, oraz drogi wojewódzkie: nr 292 Nowa Sól – Ścinawa – Lisowice, nr 323 Leszno – Góra – Radoszyce – Rudna- Lubin i nr 331 Chocianów – Rynarce.

3.3. Demografia

Powiat lubiński zamieszkuje 102 578 mieszkańców (według stanu na dzień 31 grudnia 2024 r.), w tym 49 191 mężczyzn i 53 387 kobiet. Gęstość zaludnienia wynosi 143,9 osób na 1 km².

Tab. 3.1 Wskaźniki demograficzne powiatu lubińskiego na tle województwa dolnośląskiego

Lp.	Wskaźnik	2020	2021	2022	2023	2024
1.	Ludność	104 690	104 225	103 578	103 114	102 578
	-w województwie dolnośląskim	2 908 378	2 897 737	2 888 033	2 879 271	2 868 242
2.	Osoby pracujące	b. d.	b. d.	38 775	38 609	38 633
	-w województwie dolnośląskim	825 572	845 798	862 746	870 838	885 500
3.	Osoby w wieku przedprodukcyjnym	18 695	18 807	18 599	18 191	17 821
	-w województwie dolnośląskim	426 715	425 800	420 934	410 245	397 530
4.	Osoby w wieku produkcyjnym	60 205	59 282	58 619	58 101	57 671
	-w województwie dolnośląskim	1 806 550	1 790 511	1 777 872	1 769 716	1 763 565
5.	Osoby w wieku poprodukcyjnym	25 580	25 838	26 208	26 580	26 884
	-w województwie dolnośląskim	675 113	681 426	689 227	699 310	707 147
6.	Stopa bezrobocia [%]	5,0	4,0	3,9	3,8	4,0
	-w województwie dolnośląskim	2,6	6,5	3,4	3,7	3,9
7.	Przyrost naturalny [na 1000 ludności]	-2,91	-4,96	-4,48	-4,26	-4,29
	-w województwie dolnośląskim	-2,53	-6,35	-5,19	-4,67	-5,01
8.	Saldo migracji [na 1000 ludności]	-0,7	-0,1	-0,4	-0,9	-0,7
	-w województwie dolnośląskim	1,3	1,2	1,2	1,4	1,4

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Przyrost naturalny jest ujemny od 2020 r., tak samo jak saldo migracji, co powoduje, że liczba mieszkańców powiatu maleje.

Tab. 3.2 Zmiany demograficzne w powiecie lubińskim

L.p.	Wskaźnik	2020	2021	2022	2023	2024
1.	Urodzenia żywe	922	903	731	648	618
2.	Zgony	1 227	1 420	1 195	1 087	1 058
3.	Napływ ludności	1 390	1 592	1 365	1 409	1 543
4.	Odływ ludności	1 483	1 633	1 410	1 527	1 614
5.	Saldo zmian	-93	-41	-45	-118	-71

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



Tab. 3.3 Prognoza liczby ludności powiatu lubińskiego do 2030 r.

Grupy wieku/rok	2026	2028	2030	2035	2040	2045
Ogółem	100 624	99 519	98 531	95 531	92 567	90 079
0-14	14 461	13 897	13 309	11 838	11 641	11 818
15-59	56 872	56 550	55 957	53 486	49 585	46 127
60-64	5 374	5 068	5 256	6 787	7 645	7 093
65-79	19 279	18 408	17 281	14 856	14 757	16 717
80 i więcej	4 638	5 596	6 548	8 364	9 029	8 324

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

W perspektywie do 2045 przewiduje się spadek ogólnej liczby ludności powiatu z 102,5 tys. w 2025 r. do 90,1 tys. w 2030 r. – łącznie o 10%. W grupie wiekowej 0-14 spadek ten wynosi 18%, następnie w grupie wiekowej 15-59 o 18%. Mniejsza zmiana dotyczy grupy osób w wieku 60-64 lata, gdzie spadek liczebności wynosi 16%. Grupa wiekowa 65-79 spadnie o 9%, natomiast przyrost w grupie osób powyżej 80 roku życia to 80%. Takie zmiany w udziałach w ludności powiatu lubińskiego świadczą o starzeniu się społeczeństwa, co spowodowane jest głównie przez ujemne saldo migracji i możliwy w przyszłości ujemny przyrost naturalny. Efektem tego będzie zmniejszenie 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 lubińskim w 2024 r. działało 10,2 tys. podmiotów gospodarczych. Osoby pracujące stanowiły 37,6% ogółu mieszkańców (67% osób w wieku produkcyjnym).

Tab. 3.4. Struktura zatrudnienia w powiecie lubińskim w 2024 r.

Wyszczególnienie	Ogółem	w tym:		
		Przemysł, budownictwo	Rolnictwo, leśnictwo	Usługi
Osoby pracujące	38 633	14 832	1 007	22 794
Udział [%]	100,0%	38,4%	2,6%	59%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

W przemyśle dominuje branża górnicza (KGHM Polska Miedź S.A.). Obecność złóż miedzi oraz ich eksploatacja przez KGHM umożliwia rozwój firm kooperujących. Dodatkowe branże przemysłu, które należy wymienić to: spożywcza, włókiennicza, budowlana i elektrociepłownicza. Dominacja jednej branży w przemyśle, uzależnionej od wielkości złóż rudy miedzi, wiąże się z ryzykiem zatrzymania rozwoju powiatu w przypadku wstrzymania wydobycia w zakładach górniczych KGHM (analogicznie do przypadku miast Dolnośląskiego Zagłębia Węglowego po jego likwidacji w latach 90-tych XX wieku). W celu uniknięcia podobnego problemu na obszarze powiatu, jak i całego Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego prowadzone są działania mające na celu rozwój innych gałęzi przemysłu oraz zwiększenia udziału sektora usług. W Lubinie funkcjonuje Podstrefa Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



Tab. 3.5 Podstawowe dane budżetowe Powiatu Lubińskiego dotyczące publicznego transportu zbiorowego

Lp.	Wyszczególnienie	2020	2021	2022	2023	2024
1.	Dochody Powiatu ogółem [tys. zł]	161 561,8	164 120,1	188 887,0	250 320,5	288 831,2
2.	Wydatki Powiatu ogółem [tys. zł] w tym:	144 277,4	152 378,9	211 968,0	251 503,1	281 344,7
3.	w Dziale Transport i łączność wyodrębniono w wydatkach bieżących:					
a)	Lokalny transport zbiorowy [tys. zł]	16 480,3	17 555,0	17 488,4	25 486,2	26 426,4
b)	Drogi publiczne powiatowe [tys. zł]	5 981,2	18 148,9	2 725,0	19 968,2	20 717,6
4.	w Dziale Transport i łączność wyodrębniono w wydatkach majątkowych:					
a)	Drogi publiczne powiatowe [tys. zł]	3 285,9	9 404,0	12 969,1	9 230,0	1 796,4
b)	Drogi publiczne gminne [tys. zł]	-	-	-	-	-

Źródło: Sprawozdania roczne z wykonania budżetów Powiatu Lubińskiego za lata 2020-2024

3.5. Sfera społeczna

W powiecie lubińskim znajdują się szkoły podstawowe, licea ogólnokształcące, szkoły techniczne oraz szkoły policealne. W roku szkolnym 2024/2025 w szkołach podstawowych uczyło się ponad 8,8 tys. uczniów oraz w ponadpodstawowych ponad 4,2 tys. uczniów.

Tab. 3.6 Edukacja w powiecie lubińskim w roku szkolnym 2024/2025

Placówka	Liczba placówek [szt.]	Liczba uczniów
Przedszkola	32	3 631
Szkoły podstawowe	26	8 860
Szkoły branżowe I i II stopnia	4	585
Licea ogólnokształcące	6*	2 973*
Licea dla dorosłych	5	682

* - dane z 2023 r

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

W powiecie funkcjonuje jedna placówka szkoły wyższej – Uczelnia Jana Wyżykowskiego, stanowiąca filię tej uczelni z siedzibą w Polkowicach. Siedziba powiatu - Lubin - jest ośrodkiem kulturalnym. Znajdują się w nim:

- Centrum Działań Twórczych (ul. Aleja Komisji Edukacji Narodowej 6A);
- Centrum Kultury "Muza" i Kino "Muza" (ul. Armii Krajowej 1);
- Miejska Biblioteka Publiczna (ul. Odrodzenia 24, ul. C. K. Norwida 10, ul. Żurawia 17, ul. Jastrzębia 6);

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego

- Ośrodek Kultury "Wzgórze Zamkowe" (ul. Mikołaja Pruzi 7 i 9),
- Muzeum Ziemi Lubińskiej im. Jana Wyżykowskiego (ul. Marii Skłodowskiej-Curie 188),
- Muzeum Historyczne (ul. Rynek 23).

Ponadto, na terenie powiatu znajdują się:

- Centrum Kultury w Rudnej,
- Chobieński Ośrodek Kultury,
- Multimedialne Centrum Informacji w Rudnej,
- Centrum Kultury i Biblioteka w Ścinawie,
- Biblioteka Publiczna w Chobieni.

W Lubinie funkcjonują Regionalne Centrum Zdrowia Sp. z o.o. – dawny Szpital Powiatowy (ul. Gen.J. Bema 5-6), Miedziowe Centrum Zdrowia S.A. – Szpital i Przychodnia (ul. Skłodowskiej-Curie 60, 66, 74) dla osób wymagających opieki długoterminowej, a także 8 przychodni z kilkudziesięcioma gabinetami praktyk lekarskich i pielęgniarstwa. W gminach Rudna i Ścinawa funkcjonują gminne ośrodki zdrowia. W Ścinawie funkcjonuje ponadto Szpital Alzheimerowski.

W Lubinie znajduje się czynne lotnisko (publiczne niepodlegające certyfikacji) wyposażone w nawierzchnię sztuczną, które jest siedzibą Aeroklubu Zagłębia Miedziowego²¹. Nie obsługuje regularnego ruchu pasażerskiego. Lądowisko samolotowe, będące własnością osoby prywatnej, znajduje się w Niemstowie zlokalizowanym na terenie Gminy Lubin.²²

²¹Wykaz lotnisk wpisanych do rejestru lotnisk cywilnych na dzień 23 września 2025 r., źródło: <https://ulc.gov.pl/lotniska/rejestr-lotnisk-i-ewidencja-ladowisk>

²²Wykaz lądowisk wpisanych do ewidencji lądowisk na dzień 17 października 2025 r., <https://ulc.gov.pl/lotniska/rejestr-lotnisk-i-ewidencja-ladowisk>



4. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze powiatu lubińskiego

4.1. Regionalny osobowy transport kolejowy

Kolejowy układ transportowy powiatu lubińskiego tworzą następujące linie kolejowe²³:

- nr 273 **Wrocław Główny – Szczecin Główny**, przebiegająca przez Ścinawę i Rudną, czynna w ruchu pasażerskim i towarowym; na terenie powiatu lubińskiego w całości dwutorowa i zelektryfikowana – zarządca: PKP PLK S.A.,
- nr 289 **Legnica – Rudna Gwizdanów**, czynna w ruchu pasażerskim i towarowym, na całym odcinku jednotorowa i zelektryfikowana – zarządca: PKP PLK S.A.,
- nr 971: **Lubin – Lubin Kopalnia PLK**, czynna tylko w ruchu towarowym linia jednotorowa, zelektryfikowana, od której odchodzi sieć niezelektryfikowanych bocznic do zakładów górniczych i wzbogacania rudy KGHM Polska Miedź S.A. łączących Lubin z Polkowicami – zarządca: PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.,
- bocznicą Rudna Gwizdanów – Huta Miedzi Cedynia, czynna tylko w ruchu towarowym niezelektryfikowana linia jednotorowa.

Główną linią kolejową przechodzącą przez powiat jest linia kolejowa nr 289 Legnica – Rudna Gwizdanów. Na terenie powiatu znajdują się stacje: Raszków, Gorzelin, Chróstnik, Lubin, Lubin Stadion, Koźlice, Rynarcice, Rudna Miasto, Rudna Gwizdanów, Chełmek Wołowski oraz Ścinawa.

Na liniach 273 oraz 289 kursują pociągi Kolei Dolnośląskich S.A. oraz TLK i IC PKP Intercity S.A.

- linie Kolei Dolnośląskich S.A.:
 - D11 – Wrocław – Legnica – Lubin – Rudna Gwizdanów – Głogów,
 - D12 – Wrocław – Legnica – Lubin – Rudna Gwizdanów – Głogów – Zielona Góra,
- linie PKP Intercity S.A.:
 - Kraków Główny - Katowice - Zabrze - Gliwice - Kędzierzyn-Koźle - Opole Główne - Wrocław Główny - Legnica - Lubin - Głogów - Zielona Góra Główna - Rzepin - Berlin Ostbahnhof - Berlin Hbf (IC Odra),
 - Kraków Główny - Katowice - Zabrze - Gliwice - Opole Główne - Wrocław Główny - Legnica - Lubin - Głogów - Nowa Sól - Zielona Góra Główna - Rzepin - Kostrzyn - Chojna - Gryfino - Szczecin Główny - Szczecin Dąbie - Goleniów - Wysoka Kamieńska - Międzyzdroje - Świnoujście (IC Chełmoński),

²³ Źródło: Instrukcja Id-12 – Wykaz linii zarządzanych przez PKP PLK S.A.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubiąskiego



- Przemysł Główny - Przemysł Zasanie - Jarosław - Przeworsk - Łańcut - Rzeszów Główny - Dębica - Tarnów - Bochnia - Kraków Płaszów - Kraków Główny - Katowice - Zabrze - Gliwice - Kędzierzyn-Koźle - Opole Główne - Wrocław Główny - Legnica - Lubin - Głogów - Zielona Góra Główna - Rzepin - Frankfurt(Oder)(Gr) - Frankfurt(Oder) - Berlin Ostbahnhof - Berlin Hbf (IC Wawel, IC Galicja),
- Przemysł Główny - Przemysł Zasanie - Jarosław - Przeworsk - Łańcut - Rzeszów Główny - Dębica - Tarnów - Bochnia - Kraków Płaszów - Kraków Główny - Katowice - Zabrze - Gliwice - Opole Główne - Wrocław Główny - Legnica - Lubin - Głogów - Nowa Sól - Zielona Góra Główna - Rzepin - Kostrzyn - Mieszkowice - Chojna - Gryfino - Szczecin Główny (IC Wyczółkowski).

Tab. 4.1 Liczba połączeń kolejowych w transporcie pasażerskim przebiegających przez teren powiatu lubińskiego (stan na 01.09.2025)

Operator (odcinek trasy)	PKP Intercity (Głogów - Lubin - Legnica)	PKP Intercity (Ścinawa - Głogów)	Koleje Dolnośląskie (Lubin - Legnica)	Koleje Dolnośląskie (Lubin - Rudna)	Koleje Dolnośląskie (Ścinawa - Rudna)
Dni kursowania	tam/powrót				
Poniedziałek - piątek	5/5	3/3	15/15	10/9	16/16
Sobota	5/5	3/3	11/11	10/9	16/15
Niedziela	5/5	3/3	11/11	10/9	16/15

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

W 2019 r. zakończono rewitalizację linii kolejowej 289 z Legnicy do Rudnej Gwizdanów, co pozwoliło na ponowne uruchomienie przewozów pasażerskich na terenie powiatu lubińskiego po kilku latach przerwy. Linia łączy bezpośrednio Lubin z Legnicą i Rudną, a pośrednio z Głogowem i Wrocławiem. Ponadto ruch pasażerski jest również realizowany na linii kolejowej nr 273 przebiegającej przez Ścinawę. Wykonywane są na niej głównie połączenia z Wrocławia do Ścinawy, Głogowa oraz Zielonej Góry.

Na powyższych liniach kolejowych jest prowadzony intensywny ruch towarowy. Część przewozów służy procesowi technologicznemu produkcji miedzi i srebra z rud miedzi wydobywanych w zakładach górniczych położonych w okolicach Lubina i Polkowic, których koncentrat jest przewożony drogą kolejową do hut położonych w Orsku, Legnicy i Głogowie.

4.2. Regionalny osobowy transport drogowy

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

Ogółem na terenie powiatu lubińskiego uruchamianych jest 48 linii w transporcie drogowym, spośród których 25 funkcjonuje w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej:

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



- 17 linii organizuje Powiat Lubiński w postaci powiatowych przewozów pasażerskich, które obsługiwane są przez operatora przewozów – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Lubinie S.A.,
 - 6 linii organizuje Gmina Ścinawa - 5 linii gminnych oraz 1 międzygminna,
 - 3 linie organizuje Gmina Rudna w formie przewozów gminnych,
 - 1 linię, której bieg kończy się na terenie gminy Lubin, organizuje Miasto i Gmina Polkowice.
- Dodatkowo funkcjonują połączenia komercyjne:

Tab. 4.2 Wykaz linii komercyjnych przebiegających przez teren Powiatu Lubińskiego (stan na 01.09.2025)

przewoźnik	przebieg linii	uwagi
PKS Lubin	Miłoradzice – Miłosna – Niemstów – Lubin	kursuje w dni nauki szkolnej, jednokierunkowa
PKS Lubin	Lubin – Obora – Szklary Górne – Kościół	kursuje w dni nauki szkolnej
PKS Lubin	Siedlce – Czarniec – Księginice – Miroszowice – Lubin	kursuje w dni nauki szkolnej
PKS Lubin	Bukowna – Lisiec – Zimna Woda – Karczowska – Raszówka – Gorzelin (nawrót) – Raszówka – Raszowa – Raszowa Mała – Miłoradzice – Buczynka – Lubin	kursuje w dni nauki szkolnej, linia jednokierunkowa
ZUH „Domin” Ireneusz Machtylski	Chobienia – Naroczyce – Górzyn – Olszany – Kliszów (wybrane kursy) – Działów – Chelmek Wołowski – Tymowa – Toszowice – Młeczno – Koźlice – Lubin	kursuje w dni robocze
ZUH „Domin” Ireneusz Machtylski	Ciechłowice – Buszkowice – Przychowa – Lasowice – Dębica – Tymowa – Toszowice – Młeczno – Koźlice – Lubin	kursuje w dni nauki szkolnej
PKS Lubin	Lubin – Osiek – Raszowa – Raszówka – Gorzelin (wybrane kursy) – Raszówka – Karczowska – Wiercień – Zimna Woda – Lisiec – Bukowna	kursuje w dni nauki szkolnej
PKS Lubin	Pieszków – Osiek – Kłopotów – Niemstów – Lubin	kursuje w dni nauki szkolnej
PKS Lubin	Lubin – Składowice – Ustronie – Dąbrowa Górna – Siedlce	kursuje w dni nauki szkolnej
PKS Lubin	Lubin – Chróstnik – Lubin – Krzeczyn Wielki	kursuje w dni nauki szkolnej, linia jednokierunkowa
PKS Lubin	Lubin – Krzeczyn Wielki – Gorzyca – Krzeczyn Mały – Krzeczyn Wielki – Lubin – Chróstnik – Lubin	kursuje w dni nauki szkolnej

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



przewoźnik	przebieg linii	uwagi
PKS Lubin	Lubin – Osiek – Dobromil (Łazek) – Niemstów – Miłosna – Gogołowice – Miłosna – Miłoradzice – Pieszków – Osiek – Kłopotów – Lubin	kursuje w dni nauki szkolnej, linia jednokierunkowa
PKS Lubin	Lubin – Buczynka – Miłoradzice – Raszowa Mała – Raszowa – Raszówka – Gorzeln – Raszówka – Raszowa – Pieszków – Osiek – Lubin	kursuje w dni nauki szkolnej
PHU „Domin Cars” Dominik Machtylski	Redlice – Wielowieś – Parszowice – Zaborów – Dłużycy – Ścinawa – Turów – Składowice – Siedlce – Lubin	kursuje w dni robocze
PHU „Domin Cars” Dominik Machtylski	Ścinawa – Turów – Siedlce – Czerniec – Lubin	kursuje w dni robocze
PKS Lubin	Krzeczyn Mały – Lubin – Krzeczyn Wielki- Gorzyca	kursuje w dni nauki szkolnej, linia jednokierunkowa
PKS „Tour” Jelenia Góra	Jelenia Góra – Świerzawa – Złotoryja – Legnica – Lubin – Zielona Góra – Gorzów Wielkopolski – Dziwnówek – Łukęcin – Pobierowo – Pustkowo – Trzęsacz – Rewal – Niechorze – Pogorzelnica – Mrzeżyno – Rogowo – Dźwirzyno – Grzybowo – Kołobrzeg	Kursuje w sezonie letnim
Usługi Transportowe "Batory" Lidia i Czesław Bieleccy – Legnica	Legnica – Lubin – Polkowice – Głogów	kursuje w dni robocze
Transport Osobowo- Towarowy "Wernik" Andrzej Wernik	Lubin - Polkowice	kursuje w dni robocze
Transport Osobowy "Sobieski" Anna Kulikowska – Legnica	Lubin – Legnica	kursuje od poniedziałku do soboty
Przewozy Osobowe "Wronolot" Damian Wron	Lubin – Ścinawa – Jemielno - Wińsko	kursuje w dni nauki szkolnej
Flixbus Polska sp. z o. o.	N1313: Wrocław – Legnica– Lubin – Zielona Góra – Gorzów Wielkopolski – Szczecin – Kamień Pomorski – Dziwnówek – Łukęcin- Pobierowo – Pustkowo – Trzęsacz – Rewal – Niechorze – Pogorzelnica – Trzebiatów – Kołobrzeg	kursuje w wybrane dni tygodnia

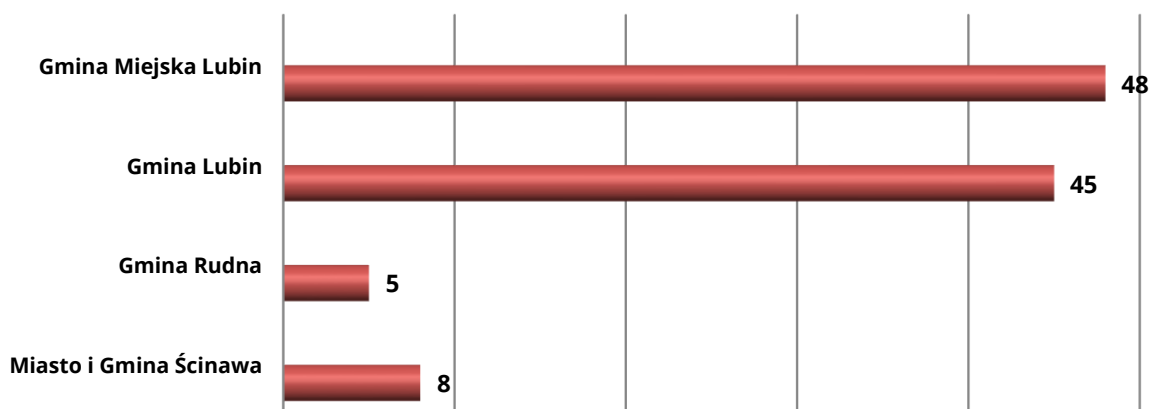
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



przewoźnik	przebieg linii	uwagi
Flixbus Polska sp. z o.o.	1362: Zakopane – Myślenice – Kraków – Wrocław – Polkowice – Zielona Góra – Świebodzin – Gorzów Wielkopolski – Szczecin – Międzyzdroje – Świnoujście	kursuje codziennie
Flixbus Polska sp. z o.o.	N1362: Zakopane – Nowy Targ – Myślenice – Kraków – Wrocław – Zielona Góra – Świebodzin – Gorzów Wielkopolski – Szczecin – Międzyzdroje – Świnoujście	kursuje codziennie

Zdecydowana większość linii komunikacyjnych w transporcie drogowym rozpoczyna bieg w Lubinie, skąd najwięcej połączeń uruchamianych jest w kierunku Legnicy, Polkowic, Głogowa. Z tego powodu największe nasycenie usług charakteryzuje Gminę Miejską Lubin (48 linii) oraz ościenną względem niej Gminę Wiejską Lubin (45 linii). W Gminie Rudna funkcjonuje 5 linii komunikacyjnych, natomiast w Gminie Ścinawa 8 linii komunikacyjnych.

Liczba linii komunikacyjnych w gminach w Powiecie Lubińskim

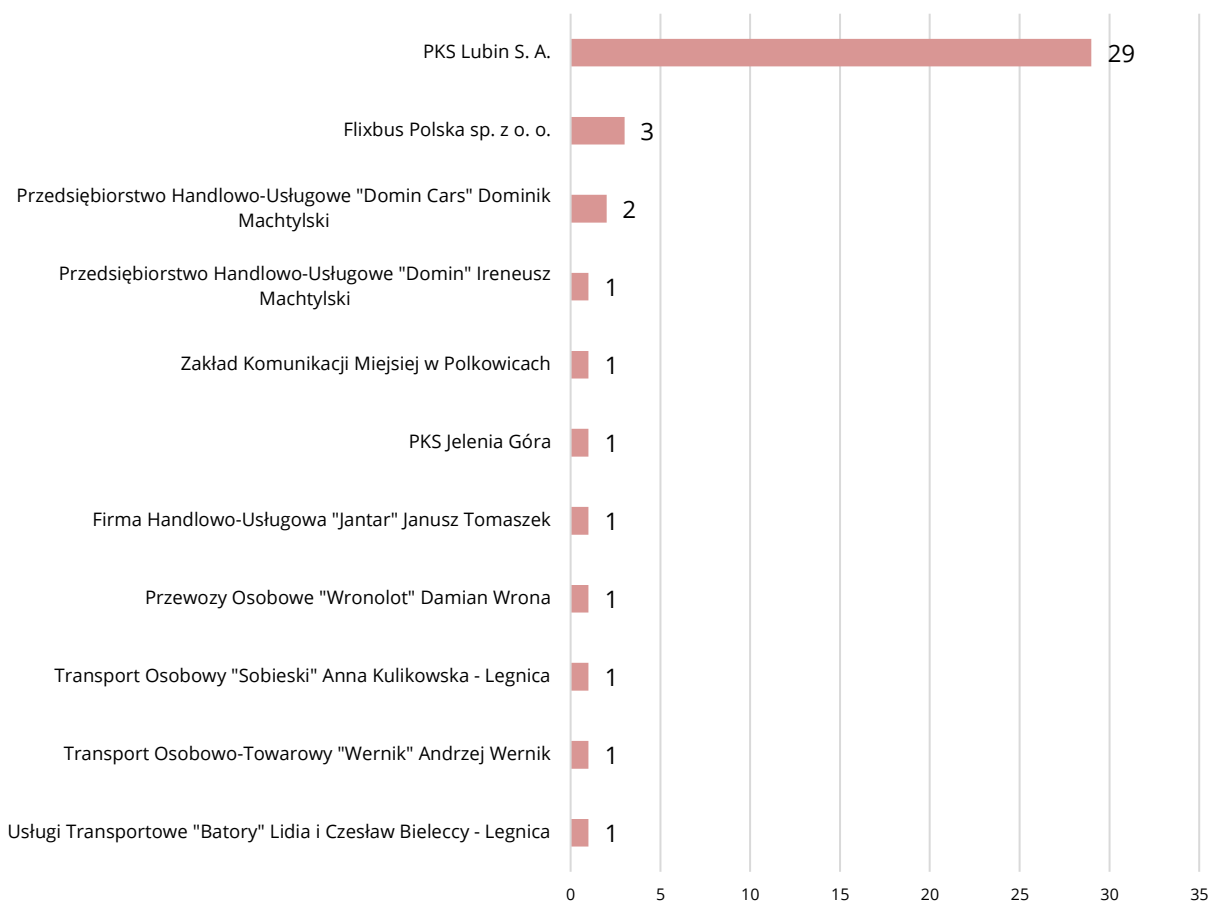


Rys. 4.1. Liczba linii komunikacyjnych w gminach powiatu lubińskiego
Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy transportu drogowego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



Liczba linii w transporcie drogowym na obszarze powiatu lubińskiego z podziałem na przewoźników/ operatorów



Rys. 4.2 Liczba linii komunikacyjnych w powiecie z podziałem na przewoźników/operatorów
Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy transportu drogowego

Najwięcej linii komunikacyjnych uruchamia PKS w Lubinie S.A. (29 linii, w tym 17 linii jako operator Powiatu Lubińskiego). Na terenie powiatu lubińskiego dominują przewoźnicy uruchamiający maksymalnie 3 linie komunikacyjne.

Na terenie powiatu lubińskiego połączenia w transporcie drogowym oferowane są przez 11 przedsiębiorstw transportowych. Ogółem na terenie powiatu uruchamianych jest:

- 813 kursów w dzień roboczy szkolny,
- 694 kursy w dzień roboczy wakacyjny,
- 390 kursów w sobotę,
- 280 kursów w niedzielę.

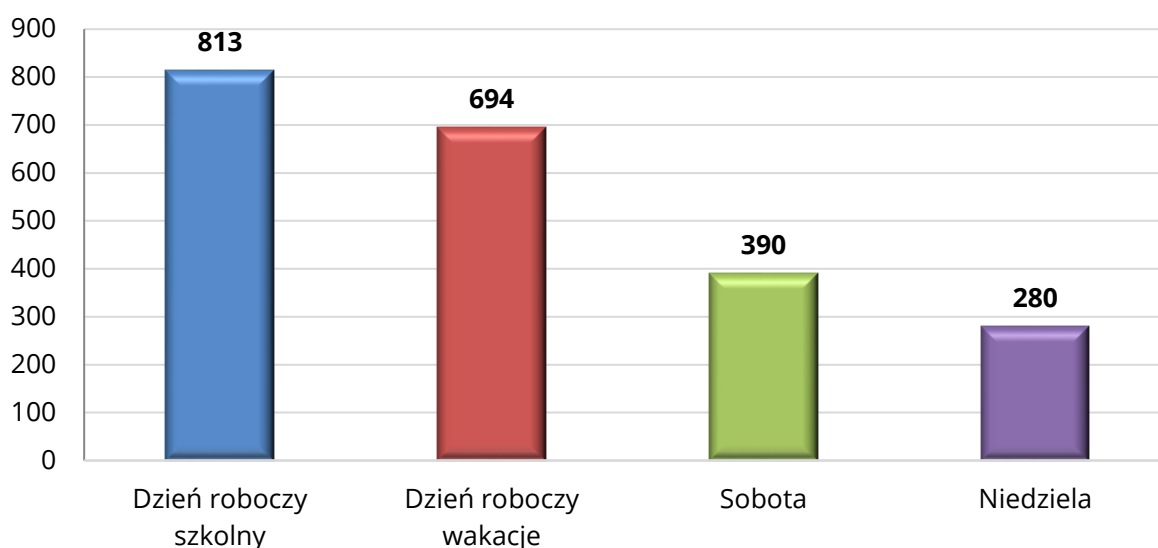
Liczba kursów w poszczególnych gminach rozkłada się podobnie do liczby linii komunikacyjnych. Najwięcej kursów funkcjonuje w Gminie Miejskiej Lubin oraz Gminie Lubin, najmniej zaś w Gminie Rudna oraz w Mieście i Gminie Ścinawa.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



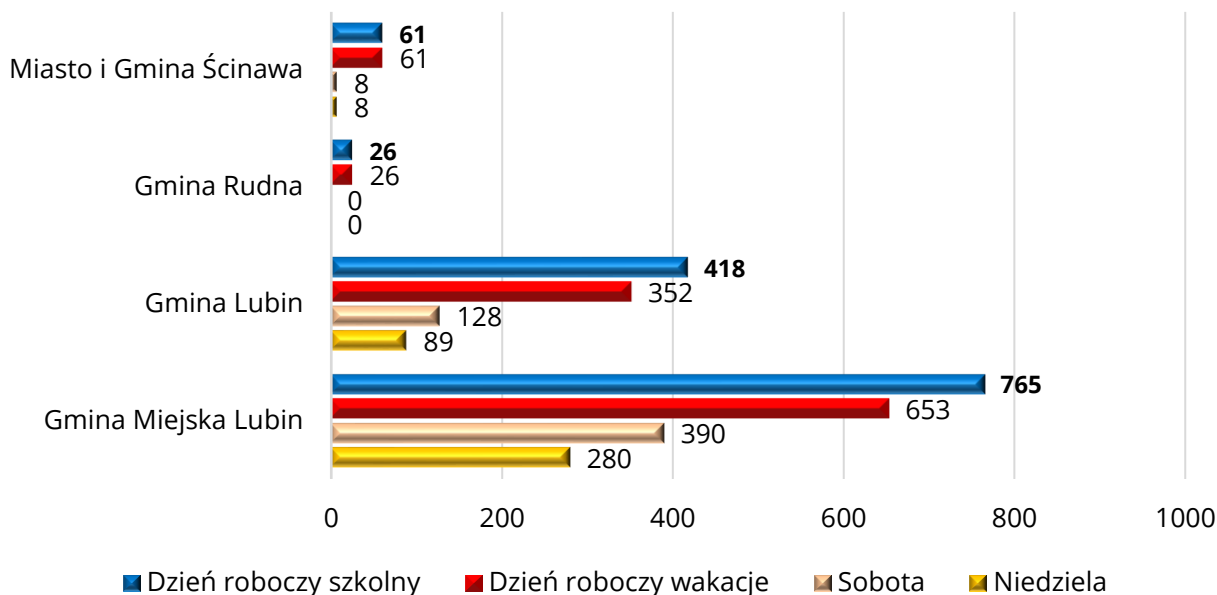
Większość połączeń uruchamianych jest na liniach komunikacji powiatowej w powiatowych przewozach pasażerskich organizowanych przez Powiat Lubiński – 607 w dzień roboczy szkolny, 530 w dni robocze wakacyjne, 366 w soboty i 272 w niedziele. W segmencie połączeń komercyjnych najwyższą liczbę połączeń w dni robocze szkolne oferuje firma „Jantar” – 17 par w dni robocze szkolne oraz w dni robocze wakacyjne, a także 6 par w sobotę. Pozostali przewoźnicy komercyjni oferują połączenia wyłącznie w dni robocze lub dni nauki szkolnej (maksymalnie 8 par dziennie). W segmencie przewozów dalekobieżnych codzienną komunikację zapewnia „Flixbus Polska sp. z o. o.” (linie Wrocław – Kołobrzeg oraz Świnoujście – Zakopane) oraz w sezonie letnim PKS Jelenia Góra (linia Jelenia Góra – Kołobrzeg).

**Liczba kursów komunikacji autobusowej ogółem na
obszarze powiatu lubińskiego zależnie od rodzaju dnia**



*Rys. 4.3 Liczba kursów wykonywanych w powiecie lubińskim ze względu na typ dnia
Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy transportu drogowego*

Liczba kursów w przewozach pasażerskich na obszarze powiatu lubińskiego w zależności od rodzaju dnia



Rys. 4.4 Liczba kursów wykonywanych w gminach ze względu na typ dnia

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy transportu drogowego

W dni robocze szkolne wskaźnik liczby kursów na 1 000 mieszkańców wynosi od 3,50 do 22,22 w zależności od gminy. W dni wolne od nauki szkolnej wynosi on od 3,50 do 18,71. W soboty i niedziele wartości wynoszą od 0,00 do 6,80 (sobota) oraz 4,73 (niedziela).

Tab. 4.3 Liczba kursów na 1000 mieszkańców w poszczególnych gminach

Gmina	Liczba ludności	Liczba kursów				Liczba kursów na 1000 mieszkańców			
		Dzień roboczy szkolny	Dzień roboczy wakacje	Sobota	Niedziela	Dzień roboczy szkolny	Dzień roboczy wakacje	Sobota	Niedziela
Gmina Miejska Lubin	66 684	765	653	390	280	11,47	9,79	5,85	4,20
Gmina Lubin	18 812	418	352	128	89	22,22	18,71	6,80	4,73
Gmina Rudna	7 428	26	26	0	0	3,50	3,50	0,00	0,00
Miasto i Gmina Ścinawa	9 272	61	61	8	8	6,58	6,58	0,86	0,86

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy przewoźników/ operatorów



4.2.1. Charakterystyka powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez Powiat Lubiński

Sieć komunikacji powiatowej w Lubinie funkcjonującej pod marką Lubińskich Przewozów Pasażerskich składa się z 17 linii komunikacyjnych o charakterze międzygminnym. Funkcjonują one na terenie 2 powiatów w granicach 4 gmin zapewniając obsługę komunikacyjną 36 miejscowości. Organizatorem przewozów jest Powiat Lubiński a operatorem, któremu zlecono świadczenie usług przewozowych, jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Lubinie Spółka Akcyjna. Za największą część pracy eksploatacyjnej odpowiada 15 linii funkcjonujących wyłącznie na terenie powiatu lubińskiego (0, 1, 2, 3A, 3B, 4, 5, 6, 7, 8, 101, 102, 103, 104, 105).

Ponadto funkcjonują dwie linie międzypowiatowe do miasta Polkowice (linia 110) oraz Prochowic (linia 100). Funkcjonowanie linii międzypowiatowych odbywa się na mocy zawartych porozumień:

- POROZUMIENIE NR 2 z dnia 19 czerwca 2019 r. w sprawie powierzenia przez Powiat Polkowicki zadania z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego osób na rzecz Powiatu Lubińskiego (Dz. U. W. Dolnośląskiego z 2019 r., poz. 4218), na mocy którego organizowana jest linia 110 z Polkowic do Lubina.
- POROZUMIENIE NR DIT.7140.131.2023 z dnia 10 listopada 2023 r. w sprawie powierzenia przez Powiat Legnicki zadania z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego osób na rzecz Powiatu Lubińskiego (Dz. U. W. Dolnośląskiego z 2023 r., poz. 6331), na mocy którego organizowana jest linia 100 z Prochowic do Goli.

W sieci komunikacyjnej organizowanej przez Powiat Lubiński wyróżnić można następujące grupy linii:

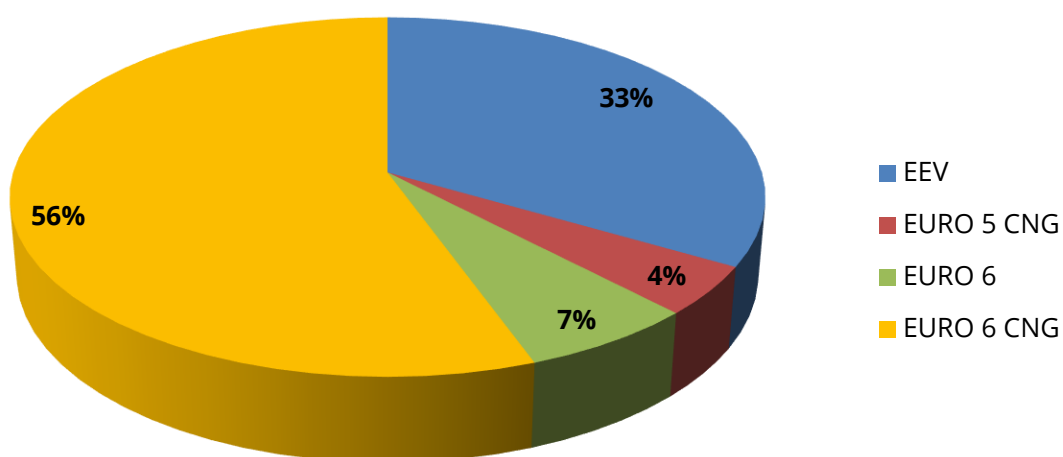
- wg kryterium zakresu funkcjonowania linii w ujęciu tygodniowym:
 - 12 linii kursujących codziennie (1, 2, 4, 6, 7, 8, 100, 101, 102, 104, 105, 110),
 - 5 linii kursujących tylko w dni robocze (linie 0, 3A, 3B, 5, 103).
- wg kryterium administracyjnego:
 - linie kursujące na terenie Gminy Miejskiej Lubin – 17 linii (0, 1, 2, 3A, 3B, 4, 5, 6, 7, 8, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 110),
 - linie kursujące na terenie Gminy Lubin - 17 linii (0, 1, 2, 3A, 3B, 4, 5, 6, 7, 8, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 110),
 - linie kursujące na terenie Gminy Polkowice - 1 linia (110),
 - linie kursujące na terenie Gminy Prochowice – 1 linia (100).
- wg kryterium znaczenia linii komunikacyjnych:
 - 3 linie podstawowe: 1, 4 i 7,
 - 4 linie uzupełniające: 0, 2, 3A, 3B,
 - 10 linii dodatkowych: 5, 6, 8, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 110.

PKS Lubin S.A. do obsługi komunikacji organizowanej przez Powiat Lubiński wykorzystuje 54 pojazdy:

- MAN NL280 Lion`s City 12 G Efficient Hybrid (podstawowe - 25 sztuk, rezerwowe – 3 sztuki),
- MAN NL283 Lion`s City (podstawowe - 15 sztuk, rezerwowe – 4 sztuki),
- Solaris Urbino 12 CNG (2 sztuki),
- Dekstra LF38 (podstawowe - 3 sztuki),
- Volvo 7700 (rezerwowe - 2 sztuki).

Obecnie na potrzeby obsługi lubińskiej komunikacji powiatowej eksploatowanych jest 45 autobusów podstawowych oraz 9 dodatkowych. Wszystkie posiadają silniki spalinowe. 27 pojazdów podstawowych oraz 3 rezerwowe napędzanych jest paliwem CNG. Wszystkie pojazdy są niskopodłogowe. Największym udziałem cechują się pojazdy o normie spalania EURO 6 zasilane CNG– 28 pojazdów (56%), które wraz z 3 autobusami napędzanymi olejem napędowym również spełniającymi normę EURO 6 stanowią 63% floty podstawowej. We flocie użytkowanej przez PKS Lubin S.A. w ramach komunikacji powiatowej znajduje się także 4 pojazdy o normie EEV, 2 pojazdy o normie spalania EURO 5 oraz 3 pojazdy o normie EURO 6 stanowiące pojazdy rezerwowe.

Struktura taborowa pod względem norm emisji spalania EURO (tabor podstawowy)



Rys. 4.5 Normy emisji spalania pojazdów obsługiwanych w ramach komunikacji powiatowej organizowanej przez Powiat Lubiński

Źródło: Opracowanie własne

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubiąskiego

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

- klasa MINI – 3 szt. (6 %),
- klasa MIDI - 5 szt. podstawowych+ 1 rezerwowa (7%),
- klasa MAXI – 39 szt. podstawowych + 8 rezerwowych (87%).

Autobusy z niską podłogą stanowią 100% taboru. Najstarszy autobus wyprodukowany został w 2010 r. i liczy obecnie 15 lat, najmłodsze pojazdy pochodzą z 2025 r. Średni wiek taboru podstawowego wynosi 7,9 lat, a rezerwowego 11,1 lat. Ponadto, niemal 66% autobusów podstawowych posiada zamontowaną klimatyzację całopojazdową przestrzeni pasażerskiej. Zgodnie z założeniami umowy o świadczenie usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym organizowanym przez Powiat Lubiąski (zawartej w dniu 22 kwietnia 2024 r.), która obowiązuje od 01.07.2025 r., w przypadku 45 autobusów tworzących grupę taboru podstawowego, zastosowano następujące warunki dotyczące wieku pojazdów i norm spalania:

- rok produkcji autobusów nie wcześniej niż w 2011 r.,
- średnia wieku taboru liczona na dzień składania ofert w postępowaniu, tj. na dzień 25.01.2021 r. – nieprzekraczająca 5 lat,
- przez cały okres obowiązywania umowy, średnia wieku taboru podstawowego nie przekroczy poziomu 8 lat,
- norma spalania co najmniej EURO 5.

Dla autobusów rezerwowych, których operator powinien posiadać minimum 5 sztuk, zastosowano następujące warunki dotyczące wieku pojazdów i norm spalania:

- nie powinny być wyprodukowane wcześniej niż w 2010 r.,
- średnia ich wieku w okresie obowiązywania umowy nie powinna przekraczać poziomu 12 lat.
- Minimalna norma spalania to EURO 4.

Dodatkowo na przełomie 2025 oraz 2026 roku planuje się wprowadzenie do ruchu pojazdów elektrycznych w liczbie 12 sztuk (8 klasy MAXI oraz 4 klasy MIDI).

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



Rys. 4.6 Autobus napędzany CNG podczas realizacji powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez Powiat Lubiński.

Źródło: Materiały własne

Tab. 4.4 Wykaz linii komunikacji powiatowej w Lubinie - stan na wrzesień 2025 r.

Linia	Przebieg linii:
0	LUBIN OS. KRZECZYN - A. Grottgera - Krzeczyn Wielki - Lubin: Chocianowska - S. Maczka - Hutnicza - (wybrane kursy przez pętlę Ustronie) - Jana Pawła II - Chocianowska - 1 Maja - M. Skłodowskiej-Curie - (wybrane kursy przez KGHM Pętla) T. Kościuszki - I. Paderewskiego - Małomicka - Małomice - Małomicka - LUBIN MAŁOMICE LAS (wybrane kursy: - Małomicka - J. Kusocińskiego - LUBIN SPACEROWA)
1	LUBIN SPORTOWA - J. Piłsudskiego - S. Wyszyńskiego - Leśna - Legnicka - KEN - I. Paderewskiego - W. Sikorskiego - Odrodzenia - Kolejowa - 1 Maja - M. Skłodowskiej-Curie - L. Kaczyńskiego - W. Pileckiego - Parkowa - Wierzbowa - Jana Pawła II - USTRONIE (wybrane kursy wydłużone przez: Jana Pawła II - Obora: Lubińska - Szklary Górne: Lubińska - Cmentarz Pętla - Owczary - ZG Szyb Zachodni)
2	(wybrane kursy CHRÓSTNIK PĘTLA 02 - Chrótnik -) LUBIN OS. KRZECZYN - A. Grottgera - Krzeczyn Wielki - Lubin: Chocianowska (wybrane kursy z wjazdem do przystanku Stary Lubin) - S. Maczka - KEN - I. Paderewskiego - W. Sikorskiego - Odrodzenia - Kolejowa - 1 Maja - M. Skłodowskiej-Curie (wybrane kursy przez KGHM Pętla) - T. Kościuszki - I. Paderewskiego - Małomicka - Małomice - Małomicka - LUBIN MAŁOMICE LAS (wybrane kursy: - Małomicka - J. Kusocińskiego - LUBIN SPACEROWA)
3A	Linia jednokierunkowa: (wybrane kursy z: Lubin Cmentarz Zacisze - Zacisze - Obora: Lubińska) - LUBIN USTRONIE - Jana Pawła II - Hutnicza - S. Maczka - Legnicka - Leśna - J. Piłsudskiego - I. Paderewskiego - T. Kościuszki - Konstytucji 3 Maja - L. Kaczyńskiego (wybrane kursy przez Granitową LSSE) - Hutnicza - Jana Pawła II - USTRONIE (wybrane kursy wydłużone do Cmentarz Zacisze)

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



Linia	Przebieg linii:
3B	Linia jednokierunkowa: (wybrane kursy z: Lubin Cmentarz Zacisze – Zacisze - Obora: Lubińska) - LUBIN USTRONIE - Jana Pawła II - Hutnicza - (wybrane kursy przez Granitową LSSE) - L. Kaczyńskiego - Konstytucji 3 Maja - T. Kościuszki - I. Paderewskiego - J. Piłsudskiego - Leśna - Legnicka - S. Maczka - Hutnicza - Jana Pawła II - USTRONIE - (wybrane kursy wydłużone do Cmentarz Zacisze)
4	(wybrane kursy z: Lubin Cmentarz Zacisze – Zacisze - Obora: Lubińska) - LUBIN USTRONIE - Jana Pawła II - Wierzbowa - Parkowa - W. Pileckiego - L. Kaczyńskiego - Konstytucji 3 Maja - Szkolna - A. Mickiewicza - Armii Krajowej - Składowa - Księcia Ludwika I - T. Kościuszki - I. Paderewskiego - KEN - Legnicką - Leśna - PRZYLESIE - (wybrane kursy wydłużone do Piłsudskiego Kaufland przez J. Piłsudskiego) - (wybrane kursy wydłużone przez J. Piłsudskiego - Osiek: Pieszkowska - Świętej Katarzyny - Św. Katarzyny Pętla, wybrane kursy wydłużone: - Śląska - Kłopotów) (wybrane kursy wydłużone przez J. Piłsudskiego - Osiek: Pieszkowska - Świętej Katarzyny - Lubin Osiek Działki)
5	KRZECZYN WIELKI BOISKO - Lubin: A. Grottgera - Chrótnik (wybrane kursy z: Chrótnik 07) - Lubin: Przemysłowa - Legnicka - KEN - I. Paderewskiego - T. Kościuszki - Konstytucji 3 Maja - L. Kaczyńskiego - W. Pileckiego - Parkowa - Wierzbowa - Jana Pawła II - Hutnicza (wybrane kursy wydłużone przez/do KGHM PĘTLA) - STADION ZAKŁADY
6	MIROSZOWICE PĘTLA - Lubin: Miroszowicka - KEN - J. Zwierzyckiego - (wybrane kursy z Lubin Sportowa) J. Piłsudskiego - Leśna - Legnicka - KEN - I. Paderewskiego - Wrocławska - Odrodzenia - Kolejowa - 1 Maja - M. Skłodowskiej-Curie - Zielonogórska - M. Skłodowskiej-Curie - LUBIN ZG LUBIN
7	LUBIN SPORTOWA - J. Piłsudskiego - Leśna - Legnicka - KEN - I. Paderewskiego - Wrocławska - (wybrane kursy przez M. Kopernika - Tysiąclecia) Odrodzenia - Kolejowa - 1 Maja - M. Skłodowskiej-Curie - Zielonogórska - M. Skłodowskiej-Curie - Hutnicza - (wybrane kursy przez Granitową LSSE) - Jana Pawła II - USTRONIE - (wybrane kursy wydłużone do Obory Pętla przez Obora: Lubińska)
8	Linia jednokierunkowa: (wybrane kursy z: Gola Pętla) LUBIN SPACEROWA - Szkolna - M. Skłodowskiej-Curie - Tysiąclecia - Armii Krajowej - Niepodległości - M. Skłodowskiej-Curie - T. Kościuszki - Księcia Ludwika I - Składowa - A. Mickiewicza - Szkolna - SPACEROWA (wybrane kursy wydłużone do Gola Pętla)
100	(wybrane kursy z: PROCHOWICE RYNEK – Wrocławska – K. Miarki – J. Kochanowskiego – T. Kościuszki – H. Sienkiewicza – Lisowice – Mierzowice) - GOGOŁOWICE WIEŚ PĘTLA - Miłosna - Niemstów – Niemstów Pętla – Niemstów – Łazek - Osiek : Śląska - (wybrane kursy przez Miroszowice Pętla - Lubin: Miroszowicka - Lubin: Zielonogórska - KEN - Wrocławska - Odrodzenia - Kolejowa - 1 Maja - M. Skłodowskiej-Curie - LUBIN KOŚCIUSZKI DWORZEC PKS (wybrane kursy wydłużone przez M. Skłodowskiej-Curie do KGHM Pętla; T. Kościuszki - I. Paderewskiego – Kościuszki/ Paderewskiego T. Kościuszki - Księcia Ludwika I - Składowa - A. Mickiewicza - Szkolna - Spacerowa - Gola Pętla; M. Skłodowskiej-Curie - Szkolna - Spacerowa - Gola Pętla)
101	GORZYCA PĘTLA - Gorzyca - Krzeczyn Wielki - (wybrane kursy przez Krzeczyn Mały) - Lubin: Chocianowska - 1 Maja - M. Skłodowskiej-Curie (wybrane kursy do KGHM Pętla) - T. Kościuszki - I. Paderewskiego – LUBIN KOŚCIUSZKI/ PADEREWSKIEGO

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



Linia	Przebieg linii:
102	LUBIN KOŚCIUSZKI DWORZEC PKS - T. Kościuszki - I. Paderewskiego - Ścinawska - Zielonogórska (powrót przez: Zielonogórska - I/ Paderewskiego) - Księginicka - Księginice - Składowice - Ustronie - DĄBROWA GÓRNA (wybrane kursy wydłużone: - Siedlce - CZERNIEC PLAC)
103	CZERNIEC PLAC - Księginice - Lubin: Księginicka - Zielonogórska - I. Paderewskiego (z powrotem: Ścinawska - Zielonogórska) - T. Kościuszki - KOŚCIUSZKI DWORZEC PKS (wybrane kursy wydłużone przez M. Skłodowskiej-Curie do KGHM Pętla)
104	LUBIN CMENTARZ ZACISZE – Zacisze – Obora: Lubińska - Lubin: Jana Pawła II - Wierzbowa - Parkowa - W. Pileckiego - J. Kaczyńskiego - Konstytucji 3 Maja - Szkolna - A. Mickiewicza - Armii Krajowej - Składowa - Księcia Ludwika I - T. Kościuszki - I. Paderewskiego - KEN - Legnicka - Leśna - J. Piłsudskiego - Osiek: Pieszkowska (powrót przez: Św. Katarzyny – Św. Katarzyny Pętla – Św. Katarzyny) - Pieszków - Raszowa - Raszówka - (wybrane kursy przez W. Witosa - 1 Maja – Raszówka P+R – 1 Maja - W. Witosa) - Raszowa Mała Raszowa Mała Gospodarstwo Rybackie – Raszowa Mała - Miłoradzice – Miłoradzice Kościół – Miłoradzice - BUCZYŃKA WIEŚ
105	LUBIN KGHM PĘTLA - M. Skłodowskiej-Curie - T. Kościuszki - I. Paderewskiego - KEN - Legnicka - Chróśnik - Gorzelin - Raszówka: Polna - 1 Maja – Raszówka P+R – Kolejowa – Karczowiska - Zimna Woda - Wiercień – Wiercień Pętla – Wiercień - Zimna Woda - Lisiec - BUKOWNĄ PĘTLA
110	LUBIN KOLEJOWA-RONDO - Kolejowa - 1 Maja - M. Skłodowskiej-Curie - Zielonogórska - M. Skłodowskiej-Curie -ZG Lubin – Biedrzykowa - Polkowice: J. Piłsudskiego - Kopalniana - Legnicka - H. Dąbrowskiego - 3 Maja - 11 Lutego - Głogowska - B. Kominka - Młyńska - DWORZEC AUTOBUSOWY

Źródło: Opracowanie własne

Konstrukcja rozkładu jazdy zakłada funkcjonowanie różnych godzin odjazdów w dni robocze szkolne, dni robocze feryjno-wakacyjne, soboty i niedziele, co przekłada się na zależność wielkości pracy eksploatacyjnej od danego typu dnia. W rozkładzie jazdy wyodrębnione są dwie podstawowe grupy rozkładów jazdy – „letni” obowiązujący w okresie kwiecień – październik oraz „zimowy”, który jest stosowany w okresie od listopada do marca. W rozkładzie „letnim” stosowana jest rozszerzona podaż połączeń do lubińskich ogrodów działkowych, przejawiająca się m.in. funkcjonowaniem sezonowej linii nr 8 oraz zmianą trasy wybranych kursów linii 4. Dodatkowe kursy uruchamiane są także w okresie dnia Wszystkich Świętych dla zapewnienia należytej obsługi komunikacyjnej cmentarzy. W Tab. 4.5 zaprezentowano wielkość pracy eksploatacyjnej poszczególnych linii komunikacyjnych Lubińskich Przewozów Pasażerskich z podziałem na typ dnia rozkładowego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



Tab. 4.5 Liczba wozokilometrów liniowych realizowanych w komunikacji powiatowej w Lubinie z podziałem na linie - stan na marzec 2025

Linia	Liczba wozokilometrów								
	Roboczy szkolny letni	Roboczy szkolny zimowy	Roboczy feryjno-wakacyjny letni	Roboczy feryjno-wakacyjny zimowy	Sobota letnia	Sobota zimowa	Niedziela letnia	Niedziela zimowa	Święto
0	402,7	402,7	373,9	373,9	-	-	-	-	-
1	1265,8	1265,8	1025,2	1025,2	708,1	708,1	390,6	390,6	-
2	616,5	616,5	600,5	600,5	535,2	535,2	462,5	462,5	368,6
3A	250,0	250,0	206,5	206,5	-	-	-	-	-
3B	243,5	243,5	219,5	219,5	-	-	-	-	-
4	1264,2	1221,8	1074,6	1025,1	944,3	897,2	761,9	717,1	646,5
5	219,3	219,3	212,1	212,1	-	-	-	-	-
6	137,7	137,7	146,5	146,5	69,8	69,8	69,8	69,8	-
7	1229,8	1229,8	1033,6	1033,6	930,7	930,7	727,6	727,6	731,9
8	83,4	-	102,2	-	97,6	-	90,4	-	-
100	454,2	465,1	457,2	468,1	242,3	242,3	128,7	128,7	-
101	170,3	170,3	169,4	169,4	167,4	167,4	120,2	120,2	-
102	213,2	213,2	213,2	213,2	200,7	200,7	105,9	105,9	-
103	156,8	156,8	132,6	132,6	-	-	-	-	-
104	398,7	398,7	357,8	357,8	260,9	260,9	196,7	196,7	-
105	361,4	361,4	359,1	359,1	215,8	215,8	143,1	143,1	-
110	231,4	231,4	231,4	231,4	154,2	154,2	154,2	154,2	-
suma	7699,7	7584,8	7376,6	6752,8	4527,6	4382,9	3352,2	3217,0	1747,0

Źródło: Opracowanie własne

Największą pracę eksploatacyjną niezależnie od typu dnia rozkładowego wykonują linie podstawowe, tj. linie 1, 4 i 7 (w dni robocze szkolne po ok. 1,2 – 1,3 tys. wzkm, w dni robocze feryjno – wakacyjne po ok. 1,0 – 1,1 tys. wzkm, w soboty po ok. 0,7 – 0,9 tys. wzkm, a w niedziele po ok. 0,4 – 0,7 tys. wzkm). Na liniach uzupełniających wielkość pracy eksploatacyjnej w dni robocze oscyluje na poziomie ok. 0,4 – 0,7 tys. wzkm, a na liniach dodatkowych nie przekracza poziomu 0,4 tys. wzkm. W pozostałe typy dni w segmencie linii uzupełniających i dodatkowych wielkość pracy eksploatacyjnej najczęściej jest niższa niż 0,3 tys. wzkm.

Powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez Powiat Lubiński funkcjonują od 01.07.2016 r. W latach 2017 – 2020 autobusy pokonywały po około 2,5 – 2,6 mln wozokilometrów. W 2019 r. wielkość pracy eksploatacyjnej nieznacznie wzrosła ze względu na uruchomienie nowych linii do Chocianowa, Polkowic i Rudnej. W 2020 r., pomimo znaczącego ograniczenia mobilności mieszkańców w związku ze skutkami epidemii COVID-19, liczba zrealizowanych wozokilometrów ukształtowała się na poziomie zbliżonym do 2019 r. W 2024 roku po wycofaniu się Gmin Chocianów oraz Rudna z komunikacji powiatowej liczba wozokilometrów spadła o 11%.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



Tab. 4.6 Wielkość zrealizowanej pracy eksploatacyjnej przez PKS Lubin S.A. w Lubinie w ramach komunikacji powiatowej w latach 2016-2024

Rok	wielkość pracy eksploatacyjnej [tys. wzkm]	Dynamika r/r
2016	1 443,36	Od VII.2016
2017	2 521,87	Nie dotyczy
2018	2 487,69	-1,4%
2019	2 621,41	+5,4%
2020	2 587,71	-1,3%
2021	1 886,87	-27,1%
2022	2 527,97	+34,0%
2023	2 664,03	+5,4%
2024	2 362,22	-11,3%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych własnych.

4.2.2. Dostępność piesza powiatowych przewozów pasażerskich

W 2025 roku znacząca większość mieszkańców gminy i miasta Lubin, tj. 90,6% znajdowała się w strefie dojścia 500 m do najbliższego przystanku autobusowego. Należy zaznaczyć, że 83,3% mieszkańców mieszka w strefie 400 m, a tylko 74,1% w strefie 300 m, granicznej dla atrakcyjności powiatowych przewozów pasażerskich. W ramach rozszerzania zasięgu komunikacji miejskiej, jako wskaźniki zaproponowano uzyskanie zapewnienie dostępności do transportu na terenie gminy i miasta Lubin w zasięgu 500 m minimum 95% mieszkańców oraz w zasięgu 300 m minimum 80% mieszkańców.

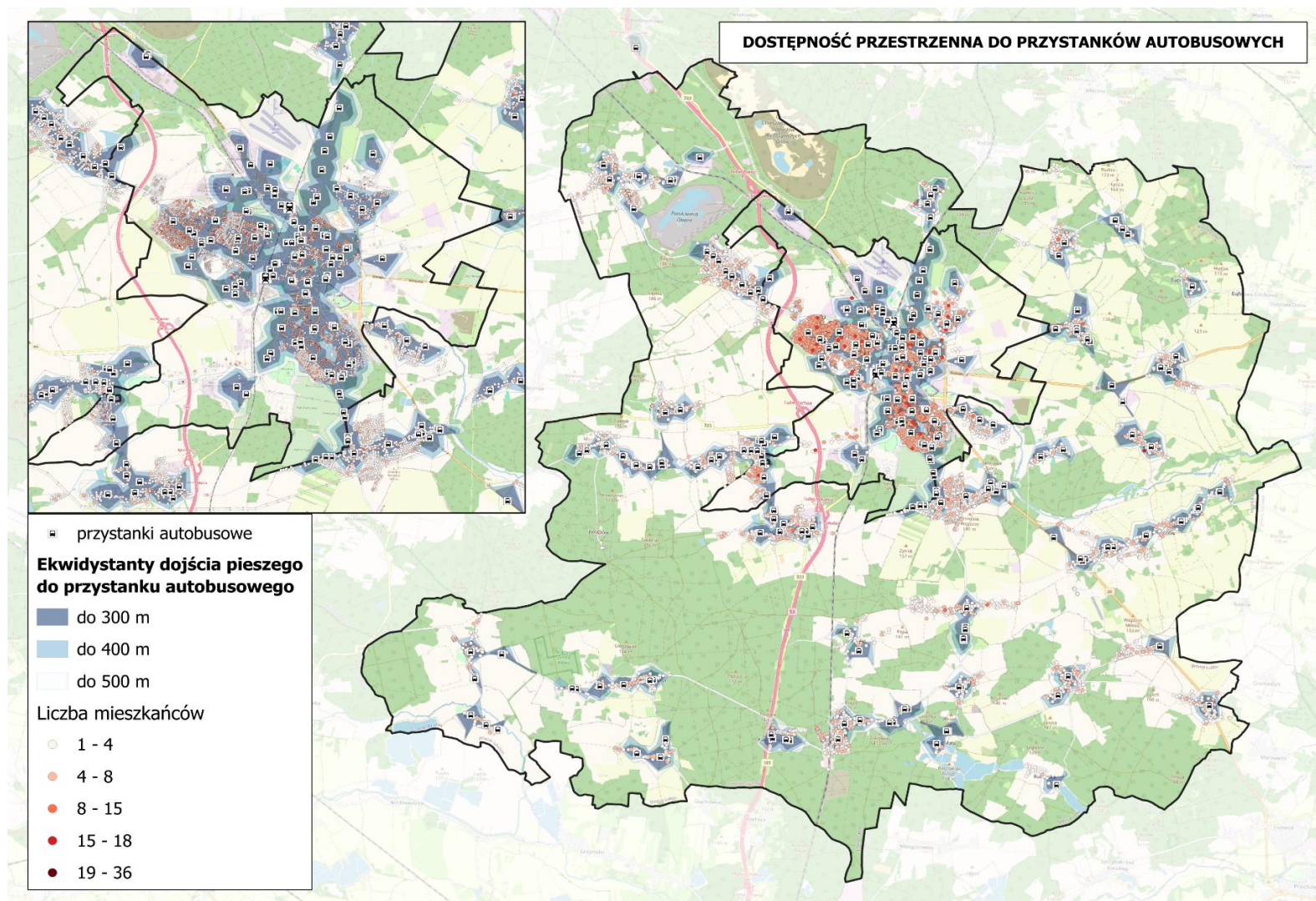
Obszary, na których niezbędny jest rozwój obecnie niskiej dostępności przestrzennej powiatowych przewozów pasażerskich, to:

- Osiek – rejon nowo powstającego osiedla domów jednorodzinnych wzdłuż ul. Pieszkowskiej w kierunku Pieszkowa,
- Osiedle Polesie w Lubinie – powstające od podstaw osiedle domów jednorodzinnych, z przygotowaną infrastrukturą przystosowaną do obsługi autobusów (pętla przy ul. Niedźwiedziej),
- Osiedle domów jednorodzinnych i wielorodzinnych przy ul. Jana Pawła II na wysokości ul. Szafirowej,
- Ulica Przemysłowa w Lubinie, łącząca się z Al. Lipową w Krzeczynie Wielkim.

W przewozach wykonywanych w ramach powiatowych przewozów pasażerskich obsługiwane będą wszystkie przystanki leżące na trasach zaplanowanych linii komunikacyjnych. Odległości pomiędzy przystankami powinny być dostosowane do lokalizacji źródeł i celów podróży i znajdować się jak najbliżej generatorów ruchu. Wskazane jest uzupełnienie sieci przystankami, gdy droga dojścia pieszego przekracza 300 m w strefie centrum oraz 500 m w przypadku pozostałego obszaru.

Zalecane jest, aby inwestycje na terenie gminy i miasta Lubin polegające na tworzeniu nowych obiektów o charakterze użyteczności publicznej oraz zabudowy mieszkaniowej uwzględniały spełnienie warunku odległości od przystanku komunikacji powiatowej nie większej niż 500 m.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



Rys. 4.7 Ekwidystanty dojścia pieszego do przystanku autobusowego
Źródło: opracowanie własne

5. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

5.1. Zagospodarowanie przestrzenne

Powiat lubiński położony jest w południowo-zachodniej Polsce, w centralnej części województwa dolnośląskiego. W skład powiatu wchodzi cztery gminy: Gmina Miejska Lubin, Gmina Lubin, Miasto i Gmina Ścinawa oraz Gmina Rudna. Powierzchnia powiatu lubińskiego wynosi 712 km². Południe powiatu położone jest na Nizinie Śląsko-Łużyckiej (Wysoczyzna Lubińska), natomiast jego północno – wschodnia część zlokalizowana jest na obszarze Wału Trzebnickiego (Wzgórza Dalkowskie i Obniżenie Ścinawy).

W obrębie miasta Lubina można wyróżnić kilka obszarów o zróżnicowanym zagospodarowaniu. Pierwszy z nich to obszar stosunkowo zwartej historycznej zabudowy Lubina, w skład której wchodzi Rynek wraz z rozciągającą się w kierunku zachodnim przedwojenną zabudową, ograniczoną linią kolejową Legnica- Rudna Gwizdanów. Na południowy zachód od dworca kolejowego znajduje się Stary Lubin – część miasta o charakterze wiejskim, wokół której tworzona jest nowa zabudowa mieszkaniowa. Na wschód i północ od centrum znajduje się osiedle niskich budynków wielorodzinnych. Na zachód od Rynku, po drugiej stronie linii kolejowej znajduje się osiedle Ustronie, będące największym osiedlem w Lubinie, mające zróżnicowany charakter zabudowy. Drugie największe osiedle - Przylesie, znajduje się w południowo – wschodniej części miasta i ma także zróżnicowaną zabudowę, tworząc wraz z sąsiadującym Zalesiem zwarty obszar mieszkaniowy. Na północ od centrum, wzdłuż drogi do Rudnej rozciągają się zabudowa o charakterze wiejskim, z pojedynczymi blokami wielorodzinnymi oraz nowoczesną zabudową jednorodzinną, ciągnącą w kierunku północno-wschodnim. Tereny na wschód od centrum oraz na północny zachód są terenami przemysłowymi (w drugim przypadku – także górniczymi). Zwarta zabudowa miasta otoczona jest przez ogródki działkowe, tereny rolnicze i nieużytki. Miasto jest ważnym węzłem komunikacyjnym – krzyżują się tu drogi: droga ekspresowa S3 / droga krajowa nr 3 łącząca Jakuszyce (granica z Republiką Czeską) ze Świnoujściem przez Legnicę, Lubin, Polkowice, Zieloną Górę i Gorzów Wielkopolski, droga krajowa nr 36 Ostrów Wielkopolski – Ścinawa – Lubin – Prochowice (dalej do Wrocławia jako droga krajowa nr 94) oraz drogi wojewódzkie: nr 323 Leszno – Lubin, nr 333 Nowa Sól - Legnica i nr 335 Chojnów– Lubin. Ponadto na terenie miasta znajduje się stacja węzłowa Lubin (linie: Legnica – Rudna Gwizdanów, Lubin– Polkowice).

Gmina Lubin położona jest w południowo-wschodniej części powiatu lubińskiego, na Wysoczyźnie Lubińskiej. Gmina ma zróżnicowany charakter - południowy obszar gminy charakteryzuje się dominacją terenów zalesionych, położonych na polodowcowych osadach piasków i żwirów. Centralna część gminy ma charakter rolniczy. W północno-zachodniej części gminy dominuje zabudowa przemysłowa, skupiona wokół górnictwa (zakłady górnicze, piaskownie, dawny osadnik). Przez gminę przechodzi linia kolejowa Legnica – Rudna Gwizdanów (ze stacją Raszkówka i przystankami Gorzelin i Chróstonik) oraz linia kolejowa Lubin– Lubin Kopalnia PLK z zespołem

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubiąskiego



bocznik kopalnianych. Przez południową i północno-zachodnią część gminy przechodzi droga ekspresowa S3 / droga krajowa nr 3 (Świnoujście – Jakuszyce), przez wschodnią część powiatu droga krajowa nr 36 (Ostrów Wielkopolski – Ścinawa – Lubin – Prochowice). Sieć tą uzupełniają drogi wojewódzkie: nr 323 Leszno – Lubin, nr 333 Nowa Sól – Legnica i nr 335 Lubin – Chojnów.

Miasto i Gmina Ścinawa położona jest na wschodzie powiatu, w mezoregionie Obniżenie Ścinawskie. Gmina ma charakter rolniczy, o rozporoszonej zabudowie. Najważniejszym ośrodkiem gminy jest położona nad Odrą Ścinawa, w której mieszka prawie połowa mieszkańców gminy. W Ścinawie znajduje się węzeł dróg: krajowej nr 36 oraz wojewódzkich nr 292 i nr 340. W przeszłości był to także węzeł kolejowy, gdzie krzyżowały się linie: Wrocław Główny – Szczecin Port Centralny (czynna) oraz Kobylin – Legnica Północna (nieczynna).

Gmina Rudna położna jest na Wzgórzach Dalkowskich, które tworzą moreny czołowe zlodowacenia środkowopolskiego, przez co krajobraz gminy jest bardzo sfałdowany, poprzecinany licznymi obniżeniami, na których rozwinęło się rolnictwo. Na wzniesieniach, pokrytych głównie piaskami i żwirami rosną głównie lasy. Od wschodu i północy granica gminy pokrywa się z przebiegiem Odry. Najważniejszymi miejscowościami są: Rudna będąca siedzibą gminy, Chobienia oraz Gwizdanów - węzeł kolejowy (linie Wrocław Główny – Szczecin Port Centralny, Legnica – Rudna Gwizdanów oraz Rudna Gwizdanów – Huta Miedzi Cedynia). W zachodniej część gminy powstała infrastruktura powiązana z Kombinatem Górniczo-Hutniczym Miedzi: Zalew „Żelazny Most” – zbiornik odpadów poflotacyjnych, Huta Miedzi „Cedynia” – specjalizująca się w produkcji kabli miedzianych oraz lądowisko „Orsk” pod zarządem Pol-Miedź Trans Sp. z o.o. Przez obszar gminy przechodzą drogi wojewódzkie: nr 292 Nowa Sól – Ścinawa – Lisowice, nr 323 Leszno – Góra – Radoszyce – Rudna – Lubin, nr 331 Chocianów – Rynarce.

Tab. 5.1 Pokrycie terenu w powiecie lubińskim

Wyszczególnienie	Powiat Lubiński	Gmina Miejska Lubin	Gmina Lubin	Gmina Rudna	Miasto i Gmina Ścinawa
użytki rolne razem	56,6%	53,1%	51,1%	50,5%	75,1%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	33,6%	12,1%	41,5%	39,4%	17,1%
grunty pod wodami razem	1,0%	1,1%	0,3%	1,3%	1,8%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	8,0%	32,7%	6,5%	8,0%	4,6%
użytki ekologiczne	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%
grunty rolne - nieużytki	0,7%	0,8%	0,6%	0,7%	0,9%
tereny różne	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

5.1.1. Ustalenia krajowego planu transportowego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym²⁴, to nadrzędny dokument w systemie Planów organizatorów publicznego transportu zbiorowego, bezpośrednio uwzględniany w Planach marszałków poszczególnych województw, które z kolei uwzględniane są przez pozostałych organizatorów wskazanych w Ustawie PTZ²⁵.

W części pierwszej omówiona została charakterystyka sieci komunikacyjnej wykorzystywanej do zapewnienia kolejowych połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych objętych Planem. Ponadto rozpatrywano takie parametry jak: gęstość rozmieszczenia punktów postojowych w poszczególnych powiatach, liczba połączeń kolejowych oferowanych w ramach Planu przypadająca na 10 tys. mieszkańców poszczególnych powiatów. Ze względu na fakt, iż analizy przeprowadzono dla kolejowego rozkładu jazdy z edycji 2017/2018, nie obejmują one obecnie prowadzonego ruchu pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych na linii kolejowej nr 289.

Z tego powodu wskazano, iż powiat lubiński jest jednym z powiatów o niskiej liczbie połączeń kolejowych przypadających na mieszkańca oraz niskiej liczbie pasażerów pociągów międzywojewódzkich. Gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych w przewozach objętych krajowym planem transportowym również określono jako niską (nie obejmuje aktualnie realizowanych postojów pociągów PKP Intercity na stacji Lubin).

Następnie w Planie planowaną sieć komunikacyjną założono dla 3 scenariuszy, obejmujących następujące horyzonty czasowe:

- stan maksymalnego ograniczenia oferty przewozowej na skutek planowanej na lata 2021-2027 modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego,
- rozkładu jazdy pociągów (rjp) w edycji 2026/27, czyli po realizacji inwestycji Krajowego Programu Kolejowego oraz zakończeniu utrudnień wynikających z modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego,
- rozkładu jazdy pociągów od edycji 2028/29, czyli po zakładanym oddaniu do użytku Etapu „0” inwestycji związanych z Centralnym Portem Komunikacyjnym.

Na terenie powiatu lubińskiego przewidziano uruchamianie połączeń międzywojewódzkich codziennych z postojami handlowymi zaplanowanymi na stacjach w Lubinie i Ścinawie. W dokumencie nie wyznaczono literalnie planowanych linii komunikacyjnych, jednakże wyznaczono liczbę połączeń na poszczególnych odcinkach sieci komunikacyjnej:

²⁴Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 2328)

²⁵Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2025 poz. 285 z późn. zm.)

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubiąskiego



Tab. 5.2 Planowana liczba połączeń międzywojewódzkich na terenie powiatu lubiąskiego

Odcinek sieci	Lokalizacja punktów postoju na obszarze powiatu lubiąskiego	Liczba par pociągów na dobę w scenariuszu		
		na lata 2021-27	w rjp 2026/27	od rjp 2028/29
Legnica – Lubin – Rudna Gwizdanów	Lubin	6-7	6-7	6-7
Wrocław – Wołów – Ścinawa – Rudna Gwizdanów	Ścinawa	2-3	2-3	4-5
Rudna Gwizdanów – Głogów	-	8-11	8-11	8-11

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

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

5.1.2. 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 rozwoju podaży usług w publicznym transporcie zbiorowym 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 ujednoliceniu standardów minimalnych – gwarantowanych na liniach komunikacyjnych o podobnym charakterze przewozowym (kategorii linii);

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



- 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 lubińskiego:

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

Transport	Linia komunikacyjna	Wariant realizacji
kolejowy	Wrocław – Brzeg Dolny – Wołów – Ścinawa – Głogów – granica województwa (-Nowa Sól)	stagnacja, umiarkowany rozwój, dynamiczny rozwój
kolejowy	Wrocław – Legnica – Lubin	umiarkowany rozwój, dynamiczny rozwój
drogowy	Wrocław – Środa Śląska – Prochowice – Lubin – Polkowice (-Przemków/ Głogów)	umiarkowany rozwój
drogowy	Lubin – Rudna – Luboszyce – Góra	umiarkowany rozwój, dynamiczny rozwój
drogowy	Lubin – Siedlce – Turów – Ścinawa	umiarkowany rozwój, dynamiczny rozwój
drogowy	Legnica – Lubin – Polkowice – Głogów	umiarkowany rozwój, dynamiczny rozwój
kolejowy	Legnica – Lubin – Polkowice – Głogów	dynamiczny rozwój
kolejowy	Wrocław – Legnica – Lubin – Polkowice – Głogów	dynamiczny rozwój

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

Zaplanowane zostały 2 węzły przesiadkowe – w Lubinie oraz w Ścinawie.

5.1.3. Ustalenia SUMP LGOF

„Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030 z perspektywą 2040” (SUMP LGOF) stanowi dokument strategiczny o charakterze planistycznym, wpisujący się w system dokumentów dotyczących zrównoważonego rozwoju transportu na poziomie regionalnym i lokalnym. Dokument ten jest spójny z założeniami krajowej i wojewódzkiej polityki transportowej, a jego ustalenia powinny być bezpośrednio uwzględniane w planach mobilności poszczególnych gmin wchodzących w skład Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego (LGOF).

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubiąskiego

Główne kierunki rozwoju obejmują:

- **integrację systemu transportowego LGOF** – tworzenie spójnej sieci połączeń międzygminnych z wykorzystaniem różnych form komunikacji publicznej,
- **rozwój mobilności aktywnej** - zwiększenie udziału ruchu pieszego i rowerowego w codziennych podróżach poprzez poprawę jakości infrastruktury oraz jej powiązanie z węzłami transportowymi,
- **poprawę dostępności transportu publicznego** – zapewnienie regularnych, skoordynowanych połączeń umożliwiających dojazd do ośrodków pracy, edukacji i usług publicznych,
- **ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko** – poprzez wspieranie niskoemisyjnych środków transportu, poprawę efektywności energetycznej i zarządzania ruchem,
- **podniesienie bezpieczeństwa uczestników ruchu** – wdrażanie rozwiązań sprzyjających pieszym, rowerzystom i pasażerom komunikacji publicznej,
- **wzmocnienie współpracy międzygminnej** – wspólne standardy i koordynacja rozkładów jazdy w ramach całego obszaru funkcjonalnego.

W odniesieniu do powiatu lubińskiego, dokument wskazuje potrzebę zwiększenia dostępności i atrakcyjności transportu publicznego zarówno w połączeniach wewnątrz powiatowych oraz międzygminnych (Legnica, Głogów i Polkowice).

Wśród działań przewidzianych dla obszaru powiatu lubińskiego znajdują się m.in.:

- **rozwój sieci połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej**, z priorytetem dla relacji obsługujących dojazdy do głównych ośrodków miejskich i stref zatrudnienia;
- **wzmocnienie roli węzłów przesiadkowych** w Lubinie i Ścinawie jako punktów integrujących różne środki transportu (autobus, kolej, rower, ruch piesz);
- **koordynacja rozkładów jazdy** w ramach sieci LGOF, umożliwiająca przesiadki między środkami transportu bez długiego oczekiwania;
- **poprawa standardu infrastruktury przystankowej** – dostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, wprowadzenie jednolitych oznaczeń i informacji pasażerskiej;
- **rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej** w powiązaniu z węzłami komunikacji zbiorowej, tak aby umożliwić dojazdy do przystanków środkami aktywnymi;
- **wdrożenie działań edukacyjnych i promocyjnych** wspierających zmianę nawyków transportowych mieszkańców – m.in. zachęcanie do korzystania z transportu publicznego, wspólnych przejazdów czy systemów mobilności współdzielonej.

Szczególne nacisk położono na poprawę funkcjonalnych połączeń Lubina z miastami rdzeniowymi LGOF oraz na wzmacnianie integracji różnych środków transportu w ramach zintegrowanego systemu transportowego.

5.1.4. Ustalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego²⁶

Głównym celem polityki przestrzennego zagospodarowania województwa jest wykorzystanie zróżnicowanych obszarów i potencjałów do osiągnięcia spójnego rozwoju regionu m.in. poprzez planowanie zintegrowanego ponadlokalnego systemu transportowego, budowanie sieci powiązań transportowych, które pozwolą na włączenie w procesy rozwojowe miast i obszarów zagrożonych marginalizacją, a także spójne i zintegrowane planowanie rozwoju w obrębie obszarów funkcjonalnych. Kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania województwa zostały ustalone dla całego województwa oraz dla Lubina i powiatu lubimskiego w ramach Legnicko Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego LGOF). Lubin został wskazany jako jedno z miast rdzeniowych LGOF oraz jako ośrodek subregionalny w strukturze przestrzennej województwa.

Wśród kierunków ustalonych dla całości województwa w aspekcie transportowym, obejmujących Lubin i powiat lubimski, wymienić można:

- Kierunek 1.1. Wzmocnienie potencjału ośrodka wojewódzkiego oraz ośrodków regionalnych poprzez integrację z ich obszarami funkcjonalnymi, wyrażony prowadzeniem polityki sprzyjającej utrzymaniu i wzmocnieniu rangi ośrodków subregionalnych – także Lubina, który jest miastem rdzeniowym LGOF, redukcją uciążliwości związanych z wielkością ruchu samochodowego płynącego do miast rdzeniowych LGOF, włączenie transportu rowerowego w zintegrowany system transportu, wdrażanie Dolnośląskiej Polityki Transportowej, przystosowanie czynnych linii kolejowych, stacji i przystanków kolejowych oraz odbudowa i modernizacja nieczynnych linii kolejowych, a także budowa nowych odcinków w celu dostosowania systemu transportu kolejowego do potrzeb kolei aglomeracyjnych w LGOF;
- Kierunek 4.1. Zwiększenie dostępności zewnętrznej w ramach sieci TEN-T,
- Kierunek 4.2. Integracja działań w ramach głównych korytarzy drogowych o kluczowym i strategicznym znaczeniu z punktu widzenia rozwoju województwa wskazane zostały ciągi drogowe, które powinny być dostosowane do optymalnych parametrów użytkowych oraz obowiązujących parametrów technicznych w celu zapewnienia sprawnych połączeń w danym korytarzu drogowym.

Ustalone kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania dla LGOF służą zwiększeniu jego spójności, dobrej funkcjonalności i konkurencyjności, także w obszarze związanym z transportem. Istotne jest wspieranie rozwoju transportu w sposób zrównoważony, w szczególności kształtowanie sieci kolejowej (modernizacja istniejących oraz budowa nowych linii kolejowych), w sposób umożliwiający prowadzenie kolejowego ruchu aglomeracyjnego.

²⁶ Uchwała Nr XIX/482/20 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 16 czerwca 2020 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego

5.1.5. Związek z dokumentami regionalnymi z zakresu planowania przestrzennego

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

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy wskazujące m.in. kierunki rozwoju infrastruktury technicznej i rozbudowę oraz modernizację systemu komunikacyjnego. Wszystkie gminy w powiecie lubińskim posiadają uchwalone i obowiązujące studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, których ustalenia są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:
 - Gmina Miejska Lubin: Uchwała nr XXXVIII/274/22 Rady Miejskiej w Lubinie z dnia 23 sierpnia 2022 r. w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Lubina;
 - Gmina Lubin: Uchwała nr LXIII/620/2023 Rady Gminy Lubin z dnia 28 grudnia 2023 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Lubin;
 - Miasto i Gmina Ścinawa: Uchwała nr LXI/385/22 Rady Miejskiej w Ścinawie z dnia 29 listopada 2022 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Ścinawa;
 - Gmina Rudna: Uchwała nr V/24/2024 Rady Gminy Rudna z dnia 5 lipca 2024 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Rudna.
- Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego będące aktami prawa miejscowego, uchwalane przez gminy wchodzące w skład powiatu lubińskiego, w których ustala się obowiązkowo m.in. zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej.

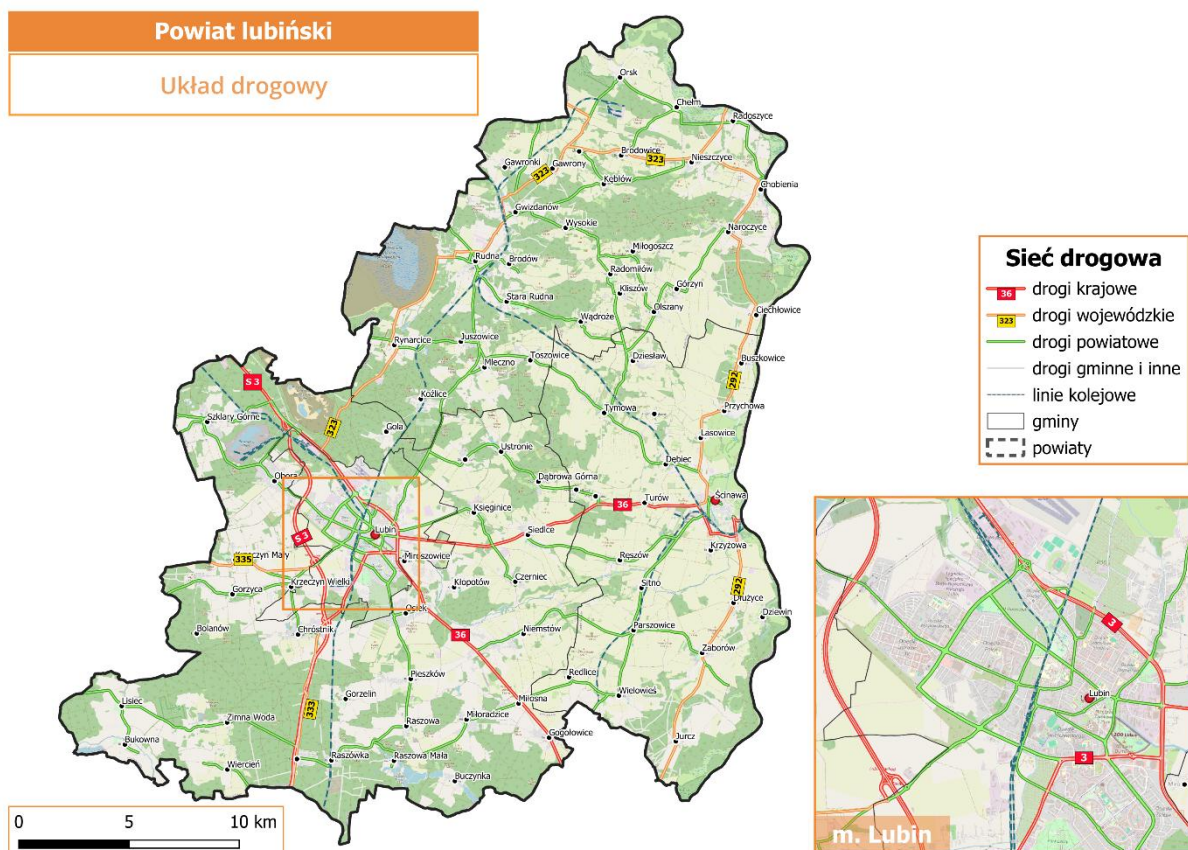
5.2. Układ drogowy

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

Drogi krajowe:

- **DK3** relacji: Świnoujście – Szczecin – Zielona Góra – Polkowice – Lubin – Legnica – Jawor – Bolków – Jelenia Góra – Jakuszyce, granica państwa, na całej długości DK3 funkcjonuje już jako droga ekspresowa S3.
- **DK36** relacji: Ostrów Wielkopolski – Rawicz – Ścinawa – Lubin – Prochowice, od Prochowic kontynuację sieci dróg krajowych stanowi DK94 prowadząca w kierunku Wrocławia oraz Legnicy.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



Rys. 5.1 Podstawowy układ drogowy na obszarze objętym Planem
Źródło: Opracowanie własne

Drogi wojewódzkie:

- **DW292** relacji: Nowa Sól (DW315) – Brzeg Głogowski – Głogów – Studzionki – (po DW323) – Nieszczyce – Ścinawa – Lisowice (DK36);
- **DW323** relacji: Leszno (DW309) – Góra – (po DW324) – Góra – Luboszyce (obwodnica) – Ciechanów – Radoszyce – Studzionki – Rudna – Rynarcice – Lubin (DK3), trasa tworzy skrót do drogi ekspresowej S5 w Lesznie;
- **DW331** relacji: Chocianów (DW328) – Polkowice Dolne – obwodnica Polkowic – Polkowice – Tarnówek – Żelazny Most – Rynarcice (DW323);
- **DW333** relacji: DW292 (Nowa Sól) – Nowe Miasteczko – Kłobuczyn – Potoczek – węzeł S3 Głogów Południe – (...) – węzeł S3 Lubin Południe – Rzeszotary – Legnica – (po DK94) – węzeł S3 Legnica Zachód – Legnica – węzeł A4 Legnica Wschód, trasa tworzy drogę alternatywną dla drogi ekspresowej S3;
- **DW335** relacji: Chojnów (DW328) – Krzeczyn Mały – węzeł Lubin Zachód.

Drogi powiatowe:

- **nr 1138 D** – relacji (Parchów) – gr. powiatu – Szklary Górne;
- **nr 1200 D** – relacji Juszowice – Rynarcice – (DW323);

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego

- **nr 1201 D** – relacji Rudna – gr. powiatu (Przedmoście) kier. Krzydłowice;
- **nr 1202 D** – relacji (DW323) -Gwizdanów- gr. powiatu (Trzęsów);
- **nr 1203 D** – relacji (DW292) – Orsk – Brodowice – Kębtów;
- **nr 1204 D** – relacji (DW323) – Studzionki – Kębtów;
- **nr 1205 D** – relacji (DW323) – Gwizdanów – Kębtów – Nieszczyce –(DW323);
- **nr 1207 D** – relacji Rudna – Stara Rudna – Wądroże – Dzieszław;
- **nr 1208 D** – relacji Mleczno – Toszowice – Tymowa – Dębiec – Ścinawa (DW292);
- **nr 1209 D** – relacji Gwizdanów – Wysokie – Radomiłów – Kliszów – Dzieszław;
- **nr 1210 D** – relacji Olszany – Miłogoszcz – Radomiłów;
- **nr 1211 D** – relacji Tymowa – Chełmek Wołowski – Dzieszław – Olszany – Górzyn – Naroczyce (DW292);
- **nr 1218 D** – relacji Szklary Górne – Owczary - DK3;
- **nr 1219 D** – relacji Lubin (ul. Jana Pawła II) – Obora – Szklary Górne – gr. powiatu (kierunek Chocianów);
- **nr 1220 D** – relacji Rudna – Mleczno – Lubin (DK3);
- **nr 1221 D** – relacji Składowice – Ustronie - Dąbrowa Górna - Dąbrowa Środkowa – Dąbrowa Dolna – DK36;
- **nr 1222 D** – relacji Siedlce (DK36) – Ręszów;
- **nr 1223 D** – relacji Niemstów (DK36) – Parszowice – Zaborów (DW292);
- **nr 1227 D** – relacji gr. powiatu (z kierunku Kochlice) – Wiercień – Bukowna – Lisiec – gr. powiatu (kierunek Jaroszkówka);
- **nr 1229 D** – relacji Osiek- Osiek (DK36) – Kłopotów;
- **nr 1230 D** – relacji Lubin (ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego) – Osiek – Raszowa – Raszówka;
- **nr 1231 D** – relacji Lubin (ul. Księginicka) – Księginice – Czerniec – Niemstów;
- **nr 1232 D** – relacji Karczowiska (DK3) – Zimna Woda – Lisiec – gr. powiatu (kierunek Jaroszkówka);
- **nr 1233 D** – relacji Miłosna (DK36) – Miłoradzice – Raszówka – Karczowiska (DK3);
- **nr 1234 D** – relacji Krzeczyn Wielki (DW335) – Gorzyca – gr. powiatu (kierunek Żabice);
- **nr 1235 D** – relacji Krzeczyn Wielki – Lubin – Chrótnik (DK3);
- **nr 1236 D** – relacji Obora (ul. Szmaragdowa) – Lubin (DK3);
- **nr 1237 D** – relacji Miłosna (DK36) – Redlice – Wielowieś – Parszowice – Sitno –Ścinawa (DK36);
- **nr 1238 D** – relacji Dłużyce (DW292) – Dziewin;
- **nr 1239 D** – relacji Zaborów (DW292) – Grzybów;
- **nr 1240 D** – relacji (DW292) – Przysań Chrobrego;
- **nr 1244 D** – relacji Wielowieś – gr. powiatu (kierunek Lisowice);
- **nr 1250 D** – relacji Raszowa – Raszowa Mała – gr. powiatu (kierunek Legnica).

5.3. Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych na obszarze powiatu lubińskiego

Na drogach krajowych i wojewódzkich, z wyłączeniem miast na prawach powiatu, regularnie, co 5 lat przeprowadzany jest Generalny Pomiar Ruchu (GPR), który obrazuje aktualny poziom natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach sieci drogowej oraz wskazuje prognozy ruchu w perspektywie 5, 10 i 15 lat. Obecnie obowiązuje przeprowadzony w latach 2020 i 2021 r. GPR 2020/21.

Na drodze S3 średnie natężenie ruchu przedstawia się następująco.

- 27 909 poj./dobę na odcinku Szklary Górne – Lubin Północny (skrzyżowanie z DW333),
- 16 426 poj./dobę na odcinku Lubin Północny (skrzyżowanie z DW333) – Lubin Zachodni (skrzyżowanie z DW335),
- 18 574 poj./dobę na odcinku Lubin Zachodni (skrzyżowanie z DW335) – Lubin Południowy (skrzyżowanie z DK333),
- 25 152 poj./dobę Lubin Południowy (skrzyżowanie z DK333) – Legnica Północ.

W samym Lubinie na DW333, średnie natężenie ruchu (SDRR) było następujące:

- 20 034 poj./dobę na ul. Skłodowskiej-Curie od skrzyżowania z DW323 do skrzyżowania z DP1192 D (ul. Hutnicza);
- 20 634 poj./dobę na odcinku od skrzyżowania z DP1192 D (ul. Hutnicza) do skrzyżowania z DK36 i DW333;
- 14 558 poj./dobę na odcinku wspólnym z DK36 („obwodnica północna”);
- 17 217 poj./dobę na Al. Komisji Edukacji Narodowej, od skrzyżowania z DK36 („obwodnica północna”) do skrzyżowania Legnicka/ Maczka
- 11 275 poj./dobę od skrzyżowania Legnicka/Maczka do granicy miasta Lubin.

SDRR dla DK36 było następujące:

- 7 689 poj./dobę na odcinku Ścinawa – Lubin;
- 9 247 poj./dobę na odcinku Lubin – Lisowice.

Na drogach wojewódzkich SDRR wynosił:

- 3 626 poj./dobę na DW292 na odcinku Chobienia – Ścinawa;
- 1 520 poj./dobę na DW292 na odcinku Ścinawa – Lisowice;
- 4 050 poj./dobę na DW323, odcinek Rynarcice – Lubin DK3;
- 2 120 poj./dobę na DW331 na odcinku Tarnówek – Rynarcice;
- 2 684 poj./dobę na DW333 na odcinku Lubin – Legnica;
- 5 238 poj./dobę na DW335 na odcinku odcinek Trzebnice – Lubin.

Średni SDRR na drogach krajowych wynosił 13 568 poj./dobę, w tym na drogach krajowych niebędących ciągami dróg międzynarodowych – 8 737 poj./dobę.

Średni SDRR na drogach wojewódzkich wynosił 4 231 poj./dobę (dla Dolnego Śląska – 4 176 poj./dobę), a wskaźnik wzrostu ruchu 2015 - 2020/2021 – 1,20 (dla Dolnego Śląska 1,22).

5.1. Transport indywidualny

Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie lubińskim w latach 2020-2023 wzrosła o 66,1 auta/1000 os., co stanowi znaczący wzrost. Tendencja wzrostowa jest stała od 2020 r. i wynosi około 3,2% rocznie.

Tab. 5.4 Liczba zarejestrowanych samochodów w powiecie lubińskim w latach 2020-2023

Rok	Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych/1000 os.
2020	656,5
2021	679,7
2022	699,1
2023	722,6

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Wzrost liczby samochodów skutkuje decyzjami o rozbudowie sieci drogowej oraz infrastruktury w miastach (m.in. większa liczba parkingów i zwiększanie przepustowości dróg, wpływ ma także brak strefy płatnego parkowania na obszarze centralnym Lubina) oraz powoduje spadek zainteresowania transportem publicznym, powodując jego stopniowe ograniczanie. Należy jednak mieć na uwadze, że obecnie komunikacja powiatowa na obszarze Gminy Miejskiej Lubin i Gminy Lubin organizowana przez powiat lubiński, a także sieci komunikacji gminnej Gminy Rudna, Miasta i Gminy Ścinawa oraz Gminy Polkowice, są nieodpłatne, co i tak prawdopodobnie zmniejsza skalę wykorzystania pojazdów indywidualnych.

5.2. Wpływ transportu na środowisko

5.2.1. 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.

5.2.2. Emisja spalin

W granicach powiatu lubińskiego znajduje się sieć dróg i systemów komunikacyjnych, których najważniejszym elementem są przebiegające dwie drogi krajowe nr 3 oraz 36. Skutkuje to zanieczyszczeniami komunikacyjnymi, które mają duży wpływ na jakość powietrza atmosferycznego. Dzięki zbudowanym odcinkom trasy S3, pełniącej rolę obwodnicy, większość ruchu tranzytowego w śladzie dotychczasowej drogi krajowej nr 3 została odsunięta od zabudowy, tym samym wpływ emisji liniowej z transportu tranzytowego został na tych obszarach istotnie ograniczony. Do substancji mających negatywny wpływ na środowisko, które emitowane są przez środki transportu można zaliczyć: dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen oraz pyły. Na podstawie pracy „Roczna ocena jakości powietrza w województwie dolnośląskim. Raport wojewódzki za rok 2024” (GIOŚ 04.2025), w ramach której województwo dolnośląskie podzielono na 4 obszary – miasta Wrocław, Legnica, Wałbrzych oraz strefę dolnośląską zawierającą pozostały obszar. Na terenie powiatu nie znajduje się żadna akredytowana stacja pomiaru jakości powietrza. Najbliższe zlokalizowane są w Polkowicach i Legnicy, z tego powodu, stan powietrza na terenie powiatu określany jest metodami matematycznymi. Stwierdzono, że na terenie powiatu lubińskiego następujące normy powietrza ze względu na ochronę zdrowia nie zostały przekroczone dla:

- SO₂ dwutlenek siarki – oba wskaźniki: poziom dopuszczalny 1-godzinny i 24-godzinny;
- NO₂ dwutlenek azotu – oba wskaźniki: poziom dopuszczalny 1-godzinny i średnioroczny;
- CO tlenek węgla – poziom dopuszczalny;
- C₆H₆benzen – poziom dopuszczalny;
- O₃ozon – przekroczenia poziomu docelowego ozonu wystąpiły lokalnie na terenie Wrocławia i strefy dolnośląskiej (z tego powodu cała strefa została zakwalifikowana jako z przekroczeniem). Na terenie powiatu lubińskiego nie występuje obszar przekroczeń poziomu docelowego;
- pył zawieszony PM₁₀ – dla poziomu średniorocznego nie wystąpiło przekroczenie, w przypadku wskaźnika poziomu dopuszczalnego 24-godzinnego na terenie województwa dolnośląskiego wystąpiło przekroczenie wartości (tym samym cała strefa dolnośląska została zakwalifikowana jako z przekroczeniem), jednak obszar przekroczenia nie obejmuje terenu powiatu lubińskiego;
- pył zawieszony PM_{2,5} – nie wykazały przekroczeń w odniesieniu do obu norm poziomu dopuszczalnego (zarówno według obowiązującej do 2020 roku, jak i nowej od 2020 r.);
- Pb Ołów, Cd Kadm oraz Ni Nikiel zawarte w pyłe PM₁₀ –nie zanotowano przekroczeń poziomu dopuszczalnego dla niniejszych substancji;

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



- As Arsen w pyle PM10 – zanotowano przekroczenie poziomu dopuszczalnego w Legnicy i w Głogowie (tym samym cała strefa dolnośląska została zakwalifikowana jako z przekroczeniem), ale sam obszar przekroczenia nie obejmuje terenu powiatu lubińskiego;

W przypadku powiatu lubińskiego największym problemem jest przekroczenie poziomu długoterminowego ozonu. Dodatkowo nastąpiło pogorszenie warunków związanych ze składem pyłów w Gminie Ścinawa.

Względem oceny z poprzedniego planu transportowego (bazującego na raporcie za 2019 rok):

- ozon - poziom długoterminowy ozonu został przekroczony na terenie prawie całego województwa, w tym na obszarze wszystkich gmin powiatu lubińskiego;
- Benzo(a)piren w pyle PM10 – na terenie całego województwa zanotowano przekroczenia poziomu dopuszczalnego, na terenie powiatu lubińskiego obszar występuje na terenie Gminy Ścinawa (pogorszenie w stosunku do raportu z 2019 r.).

W poniższej tabeli zestawiono określone europejskim standardem emisji spalin dopuszczalne wartości emisji do atmosfery: tlenków azotu (NO_x), 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. 5.5 Główne parametry dopuszczalnych emisji spalin dla samochodów osobowych 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	2,30	1,0	1,0	1,0	2,72	1,0	0,64	0,50	0,50	0,50
HC	-	-	0,20	0,10	0,10	0,10	-					
NO _x	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06	-		0,50	0,25	0,18	0,08
HC+NO _x	0,97	0,5	-	-	-	-	0,97	0,7	0,56	0,30	0,23	0,17
PM	-	-	-	-	0,005	0,005	0,14	0,08	0,05	0,025	0,005	0,005

Źródło: <https://www.transportpolicy.net/standard/eu-light-duty-emissions>

W ostatnich latach coraz większą popularność zdobywają autobusy z napędami alternatywnymi, do których można zaliczyć m.in. pojazdy zasilane CNG i LNG, pojazdy elektryczne (także

wykorzystujące wodorowe ogniwa paliwowe), a także hybrydowe. Niskie wielkości emisji zanieczyszczeń przekładają się na niższe koszty korzystania ze środowiska, zgodnie bowiem z art. 274 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska²⁷ wysokość tych kosztów uzależniona jest od ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza. Jednostkowe stawki opłat określane są w corocznie wydawanych obwieszczeniach ministra do spraw klimatu (obecnie kompetencje Ministra Klimatu i Środowiska).

Należy zaznaczyć jednak, iż zakupy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi (szczególnie CNG, LNG lub wodorem) oprócz wyższych kosztów jednostkowych wiążą się najczęściej z dużymi inwestycjami w samą infrastrukturę towarzyszącą związaną z dystrybucją paliwa alternatywnego oraz dostosowaniem bazy technicznej do innej konstrukcji pojazdów. Koszty zmiany technologii sięgają wielomilionowych nakładów. 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 trudności przechowywania.

5.2.3. Emisja hałasu

W powiecie lubińskim do głównych generatorów hałasu należy transport oraz zakłady przemysłowe. W przypadku transportu, największym emitentem hałasu pozostają środki transportu kołowego. Przez granice administracyjne powiatu przechodzą dwa bardzo ważne ciągi komunikacyjne (DK36, oraz DK3 w formie drogi ekspresowej S3, będąca częścią europejskiego korytarza transportowego E-65), przebiegające na terenie Lubina (choć bez punktów wspólnych, przejazd pomiędzy wymaga wykorzystania sieci dróg niższej kategorii), co bezpośrednio powoduje wysoki ruch tranzytowy przez powiat lubiński. Uruchomienie drogi ekspresowej S3 w ciągu korytarza E-65, korzystnie wpłynęło na ograniczenie hałasu w obszarach zabudowanych przez które przebiegała trasa dotychczasowej drogi krajowej. Trasa S3 na terenie powiatu lubińskiego biegnie głównie nowym śladem (nie na zasadzie podniesienia standardu dotychczasowej jezdni), dzięki czemu dotychczasowy ruch tranzytowy z tej trasy został odsunięty od zabudowy m.in. Chróstonika czy osiedla Ustronie w Lubinie.

Dźwięki emitowane przez transport kolejowy są znacząco mniej uciążliwe, niż przez transport drogowy. Sieć kolejowa na terenie powiatu jest stosunkowo gęsta (w każdej z gmin jest min. 1 czynna stacja kolejowa), jednak regularne połączenia pasażerskie wykonywane są na linii 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny (na terenie powiatu odcinek pomiędzy stacjami Ścinawa – Rudna Gwizdanów) oraz na linii 289 Legnica – Rudna Gwizdanów (na terenie powiatu odcinek pomiędzy stacjami Raszków – Rudna Gwizdanów). W północno-zachodniej części powiatu funkcjonuje zakładowa sieć kolejowa przystosowana wyłącznie do obsługi pociągów towarowych, znaczącą część tras przebiega poza obszarami zaludnionymi. W planach jest rozszerzenie jej

²⁷ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2025 r., poz. 647 z późn. zm.).

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



możliwości w celu utworzenia połączenia aglomeracyjnego łączącego główne miasta LGOM (trasą Legnica, Lubin, Polkowice, Głogów).

W Tab. 5.6 przedstawiono dopuszczalne wartości poziomu hałasu w środowisku²⁸ generowane przez transport.

Tab. 5.6 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).

²⁸Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 112).

Stan klimatu akustycznego wokół dróg krajowych i wojewódzkich w powiecie lubińskim 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 związanych ze zmniejszaniem uciążliwości transportu drogowego – pełne uruchomienie trasy S3 pełniącej rolę zachodniej obwodnicy, odnowy nawierzchni, jak również budowy elementów ochrony środowiska ograniczających propagację hałasu (np. 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 strukturę 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.

5.2.4. 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 wygodnie przewieźć 50 pasażerów, oraz że w jednym samochodzie podróżuje w relacji dom-praca średnio 1,2 osoby można założyć, że 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

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubiąskiego

przemysłanych 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.

5.2.5. 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 6, 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 systematycznie maleć ze względu na rosnącą presję na ograniczanie negatywnego oddziaływania oraz podążające za nią uwarunkowania prawne. Na mocy nowelizacji ustawy o elektromobilności wchodzącej w życie od 1.01.2026 r.²⁹ (art. 36) każda gmina powyżej 50 tys. mieszkańców, na terenie której funkcjonuje komunikacja miejska zobowiązana jest do przynajmniej częściowego wykorzystywania autobusów zeroemisyjnych lub z wykorzystujących gaz ziemny z biometanu. Gminy o liczbie mieszkańców przekraczającej 100 tys. mieszkańców do obsługi linii

²⁹ Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz. U. 2024 poz. 1289 z późn. zm.)

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego

przebiegających wyłącznie na terenie gmin spełniających ten warunek, jako nowy tabor we flocie mogą wykorzystywać wyłącznie pojazdy zeroemisyjne. W kontekście powiatu lubińskiego to założenie nie ma bezpośredniego wpływu (funkcjonują przewozy na zasadach komunikacji powiatowej lub gminnej na obszarze gmin o mniejszej liczbie mieszkańców), jednakże zapewne będzie odczuwalny efekt wynikający z konieczności spełnienia tego wymogu przez inne gminy w Polsce. Dodatkowo na mocy tej samej ustawy (art. 35), każda jednostka samorządu terytorialnego mająca powyżej 50 tys. mieszkańców musi zapewnić, by min. 22% floty pojazdów samochodowych w obsługującym ją urzędzie stanowiły pojazdy elektryczne. Kolejną istotną regulacją są zapisy art. 68a i 68b, które nakładają na każde zamówienie przekraczające wartości progowe minimalny udział autobusów z paliwami alternatywnymi nie mniejszy niż 32% (obowiązuje do 31.12.2025) lub 46% (obowiązuje w okresie 1.01.2026-31.12.2030) w całkowitej liczbie zamawianych pojazdów, minimum połowa z nich musi być pojazdami elektrycznymi. To m.in. na podstawie tych ostatnich uwarunkowań na terenie powiatu lubińskiego w najbliższej przyszłości do floty dołączą pojazdy elektryczne.

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 lubimskiego macierz potoków pasażerskich. Z opracowania wyłączono podróże wewnątrz gmin powiatu lubimskiego. Poniżej (Tab. 6.1.) przedstawiono wspomnianą macierz, która dotyczy wszystkich podróży nie pieszych realizowanych niezależnie od środka transportu zastosowanego w podróży. Podróże te odbywają się tylko w obrębie granic powiatu lubimskiego. Wielkości potoków pasażerskich przedstawiono procentowo, a nie liczbowo z racji szacowania prezentowanych danych, które należałoby w przyszłości ocenić, przeprowadzając kompleksowe badania potoków pasażerskich w transporcie indywidualnym i zbiorowym.

Tab. 6.1 Oszacowana macierz potoków ruchu pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu lubimskiego

Miasto i Gmina Ścinawa (obszar wiejski)	1,5%			
Gmina Lubin	2,4%	2,4%		
Gmina Miejska Lubin	13,9%	8,3%	60,4%	
Miasto i Gmina Ścinawa (obszar miejski)	1,2%		1,9%	8,0%
Suma = 100,0%	Gmina Rudna	Miasto i Gmina Ścinawa (obszar wiejski)	Gmina Lubin	Gmina Miejska Lubin

Źródło: Opracowanie własne

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

- Lubin (gmina miejska) – Lubin (gmina wiejska) z dominującym udziałem w powiecie,
- Lubin (gmina miejska) – Rudna,
- Lubin (gmina miejska) – Ścinawa (obszar wiejski).

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego

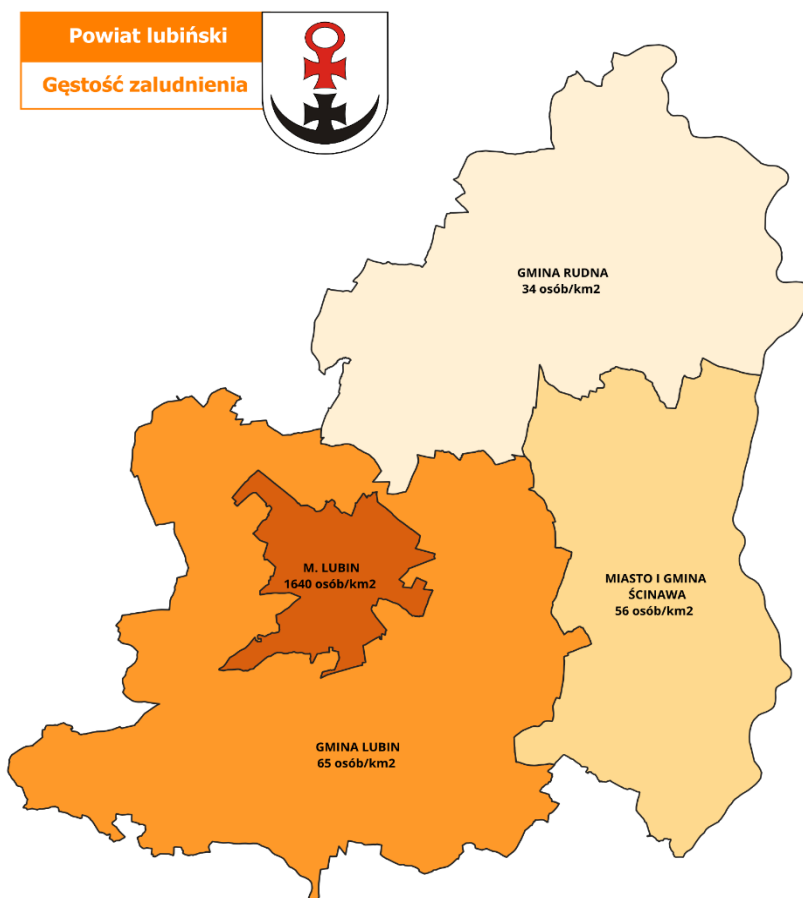


Relatywnie istotne potoki pasażerskie występują również pomiędzy Lubinem (gminą miejską) i miastem Ścinawa.

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

- liczby mieszkańców (najwyższa w gminach: miejska Lubin, wiejska Lubin) – szczegółowe dane przedstawiono w rozdziale 3.2,
- gęstości zaludnienia (najwyższa w gminie miejskiej Lubin i obszarze miejskim Ścinawa) – wartości tego wskaźnika przedstawiono w postaci kartogramu na rysunku 6.1.
- generatorów ruchu, do których zaliczane są także obiekty o charakterze użyteczności publicznej – ich silna koncentracja cechuje miejscowości będące siedzibami gmin; generatory ruchu w powiecie lubińskim zostały wskazane na rys. 6.2.

Kluczowymi czynnikami kształtującymi potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu lubińskiego są funkcje pełnione przez największy ośrodek miejski w regionie, czyli miasto Lubin. W mieście tym zlokalizowanych jest wiele ośrodków edukacji, administracji oraz zakładów pracy, determinujących codzienne, obligatoryjne podróże. Z tego powodu najwięcej podróży międzygminnych ma swój początek lub koniec w granicach gminy miejskiej Lubin.



Rys. 6.1 Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu lubińskiego.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z GUS na rok 2024

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



Przewiduje się, iż skala i rodzaje potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu lubińskiego w przyszłości nie ulegną większym zmianom, ze względu na prognozowane przez Główny Urząd Statystyczny utrzymanie podobnego poziomu liczby ludności (szerzej w rozdziale 3.3.). Należy również zaznaczyć, że prognozowana dynamika spadku liczby ludności w ostatnich latach jest niższa niż zakładała powyższa prognoza długoletnia.

6.2. Wielkość popytu efektywnego

Na podstawie przeprowadzonych w marcu oraz kwietniu badań napełnień określono popyt na liniach Lubińskich Przewozów Pasażerskich. Badania przeprowadzono metodą obserwacji wewnątrzpojazdowych. Z badań wynika, że wielkość popytu w dzień roboczy szkolny wynosi 28 412 pasażerów, w sobotę 16 138 (57% w porównaniu dnia roboczego), a w niedzielę 6 679 (4% względem dnia roboczego). Najwięcej pasażerów (od 75,2% do 83,6% w zależności od typu dnia), korzysta z trzech linii podstawowych nr 1, 4 oraz 7.

Tab. 6.2 Liczba pasażerów w poszczególne typy dni w Lubińskich Przewozach Pasażerskich.

Linia	Liczba pasażerów w poszczególne typy dni					
	dzień roboczy szkolny		sobota		niedziela	
	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm
0	584	1,5				
1	6 995	5,5	4 008	5,7	1 598	4,1
2	883	1,4	730	1,4	381	0,8
3A	852	3,4				
3B	968	4,0				
4	6 932	5,5	4 071	4,3	1 887	2,5
5	338	1,5				
6	500	2,9	118	1,7	72	1,0
7	7 447	5,7	5 427	5,8	2 042	2,8
8	116	1,4	304	3,1	37	0,4
100	501	1,1	126	0,5	34	0,3
101	298	1,7	179	1,1	67	0,6
102	251	1,2	179	0,9	76	0,7
103	195	1,2				
104	798	2,0	453	1,7	192	1,0
105	257	0,7	144	0,7	70	0,5
110	497	2,1	399	2,6	223	1,4
suma/ średnia	28 412	4,7	16 138	2,5	6 679	2,3

Źródło: Opracowanie własne

Najwięcej pasażerów w LPP podróżuje w dzień roboczy w godzinach 7:00 – 7:59 oraz 14:00 – 15:59. W soboty najwięcej pasażerów korzysta z autobusów w godz. 10:00 – 13:59, zaś w niedzielę od 11:00 do 17:00.

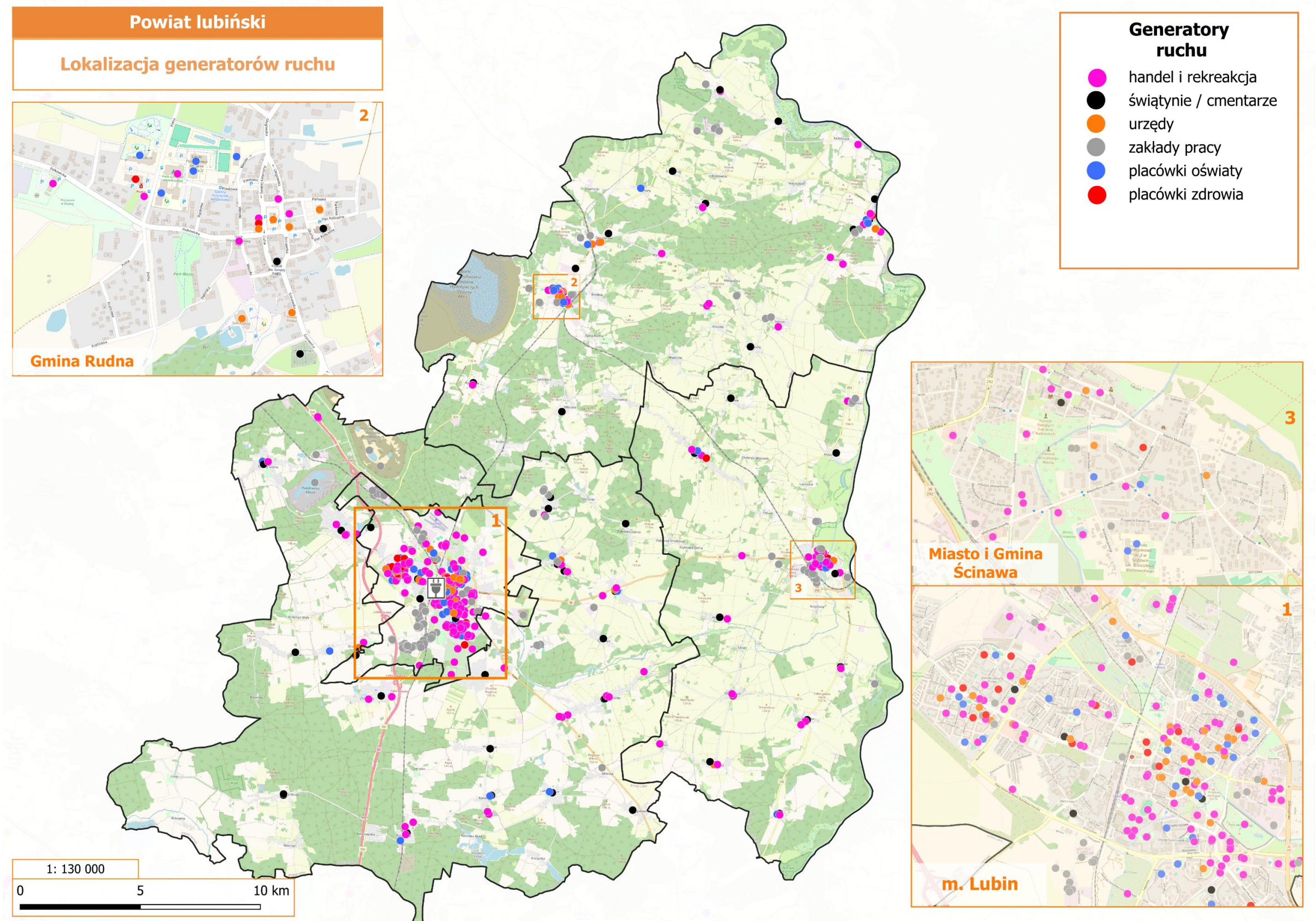
Tab. 6.3 Liczba pasażerów w poszczególne typy dni w przedziałach 60-minutowych.

Przedziały	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
00:00 - 00:59	0	0	0
01:00 - 01:59	0	0	0
02:00 - 02:59	0	0	0
03:00 - 03:59	0	0	0
04:00 - 04:59	68	2	0
05:00 - 05:59	576	200	74
06:00 - 06:59	1269	285	106
07:00 - 07:59	3008	508	114
08:00 - 08:59	1683	914	141
09:00 - 09:59	1623	1224	399
10:00 - 10:59	1924	1419	383
11:00 - 11:59	2031	1499	532
12:00 - 12:59	2059	1420	576
13:00 - 13:59	2294	1424	602
14:00 - 14:59	2884	1321	634
15:00 - 15:59	2745	1072	546
16:00 - 16:59	1744	1072	530
17:00 - 17:59	1339	1026	572
18:00 - 18:59	1084	902	544
19:00 - 19:59	824	682	428
20:00 - 20:59	670	666	283
21:00 - 21:59	350	312	133
22:00 - 22:59	194	139	64
23:00 - 23:59	43	51	18
Suma	28412	16138	6679

Źródło: Opracowanie własne

6.3. Najważniejsze generatory ruchu w powiecie lubińskim

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



Rys. 6.2 Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze powiatu lubińskiego.
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

Osoba, która planuje podróż musi podjąć decyzję z jakiego środka transportu będzie korzystała, jego wybór zależy od indywidualnej oceny dostępnych poszczególnych środków transportowych. Może się zdarzyć taka sytuacja, że niektóre rodzaje środków transportu zbiorowego, mogą być niedostępne na pewnych obszarach. W najgorszych okolicznościach mieszkańcy mogą być zmuszeni do podróżowania wyłącznie transportem indywidualnym (samochód osobowy, rower, itp.), ponieważ niektóre miejscowości mogą nie posiadać wcale dostępu do jakiegokolwiek transportu zbiorowego. Brak tego typu przewozów, sprzyja prowadzeniu polityki transportowej pro-motoryzacyjnej, która ogranicza lub minimalizuje potoki pasażerskie w transporcie zbiorowym, a to może doprowadzić do zredukowania oferty przewozowej lub nawet w granicznym przypadku do całkowitej likwidacji transportu zbiorowego na pewnych obszarach. W interesie publicznym jest, aby ograniczyć tego typu tendencje, poprzez wprowadzenie odmiennej polityki transportowej, opartej na strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Tego typu polityka ma na celu zastosować rozwiązania i narzędzia, które ograniczą natężenie ruchu w komunikacji indywidualnej oraz ma za zadanie podnoszenie atrakcyjności systemu publicznego transportu zbiorowego.

Podróżny wybierając rodzaj środka transportu dokonuje go 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.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubiąskiego

Poniżej zostały przedstawione czynności, które wchodzą w skład strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Realizacja tego typu działań ma na celu lepsze ocenianie publicznego transportu zbiorowego przez podróżnych, a tym samym ulepszają jego jakość i potencjał oraz umożliwiają wzrost liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową:

- poprawa oferty przewozowej (większa liczba kursów, lepsze dopasowanie oferty do potrzeb 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,
- nowoczesny tabor przystosowany do przewozu osób z niepełnosprawnościami,
- tabor z niską emisją spalin,
- dbałość o stan techniczny i czystość taboru, aby zapewnić komfortowe warunki jazdy,
- integracja wszystkich rodzajów środków publicznego transportu zbiorowego (np. zintegrowane węzły przesiadkowe).

Jeżeli działania wyżej wymienione nie zostaną zastosowane może to spowodować niekontrolowany wzrost samochodów użytkujących układ drogowy, który może doprowadzić do degradacji systemu transportowego. Wówczas preferencje mieszkańców będą jeszcze bardziej korzystne dla transportu indywidualnego niż ma to miejsce obecnie. Spowoduje to zwiększenie się kongestii i pogorszenie warunków ruchu na drogach. Wdrożenie kompleksowych rozwiązań z zakresu planowania, organizowania i zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego, które zostały ujęte w niniejszym dokumencie, mogą zaowocować zrównoważeniem układu transportowego, zwiększając rolę i wykorzystanie środków komunikacji zbiorowej. Następstwem realizacji zaproponowanych działań będzie zmniejszenie natężenia ruchu samochodów indywidualnych, co skutkować będzie podniesieniem płynności ruchu.



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

Ze względu na infrastrukturę transportową istniejącą w powiecie lubińskim 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, jest preferowany na trasach:
 - (Wrocław -) Ścinawa – Chełmek Wołowski – Rudna Miasto (- Głogów),
 - (Głogów -) Gwizdanów – Rudna – Rynarcice – Koźlice – Lubin – Chróstnik – Gorzelin – Raszków (- Legnica),
- komunikacja autobusowa:
 - wszystkie wyżej nie wymienione a planowane trasy komunikacyjne, przebiegające przez powiat lubiński, a których poprowadzenie umożliwia istniejąca infrastruktura drogowa.

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

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 osobom z niepełnosprawnościami podróżowania transportem publicznym.

W 2021 r. na terenie powiatu lubińskiego ok. 14% ogółu mieszkańców (tj. 14 358 osób) posiadało orzeczenie o niepełnosprawności³⁰.

Tab. 7.1 Liczba osób z niepełnosprawnościami w powiecie lubińskim na tle województwa dolnośląskiego w 2021 r.

Jednostka	Osoby z niepełnosprawnościami		
	w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku poprodukcyjnym
województwo dolnośląskie	21 544	143 286	240 543
powiat lubiński	806	5 148	8 404

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

³⁰ Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego

Publiczny transport zbiorowy ma być otwarty na osoby z niepełnosprawnościami, 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,
- brak zastosowania systemu pisma punkowego (alfabetu Braille'a) na przystankach i w pojazdach,
- nieczytelne informacje przystankowe.

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

- stosowanie podwyższonych peronów przystankowych dopasowanych do poziomu pierwszego stopnia w autobusach,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronowych przystanków (np. poprzez użycie innej faktury powierzchni peronowej),
- likwidacja barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży,
- stosowanie obniżonych krawężników, azyli dla pieszych na środku dróg, innej faktury nawierzchni wyróżniającej je z przestrzeni chodnika i jezdni,
- 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 z niepełnosprawnościami, 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 lubińskiego.

W standardzie wyposażenia taboru autobusowego realizującego przewozy o charakterze użyteczności publicznej na wszystkich liniach, 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). Wszystkie przewozy powinny być obsługiwane przez autobusy niskopodłogowe przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami.



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

8.1. Wizja komunikacji powiatowej organizowanej przez Powiat Lubiński

Wizję zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Powiat Lubiński zdefiniowano jako:

Dostępna i nowoczesna komunikacja powiatowa, sprawnie kształtująca mobilność mieszkańców Lubina i okolic.

Powyższa wizja jednoznacznie wskazuje, iż lubińska komunikacja powiatowa będzie przyjazna – zarówno dla jej użytkowników, jak i dla osób, które nie będą korzystały z jej usług.

Autobusy na liniach organizowanych przez Powiat Lubiński będą dla wszystkich mieszkańców dostępne i przystępne.

Odpowiednia infrastruktura przystankowa, przemyślane rozwiązania w zakresie konstrukcji i wyposażenia autobusów, zapewnią będą pełne przystosowanie dla osób mierzących się z jakimikolwiek trudnościami w przemieszczaniu się.

Wygodny tabor, gwarantujący wysoki komfort podróży, będzie coraz bardziej ekologiczny, przyczyniając się do dobrego stanu powietrza i niższego hałasu drogowego, czego beneficjentami będą wszyscy mieszkańcy Lubina i okolic.

Korzystanie z komunikacji powiatowej będzie przystępne kosztowo – przyjazny system z brakiem odpłatności nie będzie stanowił barier uniemożliwiających korzystanie z usług komunikacji zbiorowej, stanowiąc zarazem zachętę do podróżowania autobusami.

Przedsięwzięcia inwestycyjne w szczególności w zakresie floty, kreowanie kanałów informacji pasażerskiej, dostosowywanie infrastruktury przystankowej, będą obejmowały najnowsze trendy, prowadząc do podniesienia wizerunku komunikacji Powiatu Lubińskiego jako bardzo nowoczesnego systemu komunikacyjnego.

Zaplanowane rozkłady jazdy będą gwarantowały efektywne wykorzystanie autobusów, które dzięki regularnym interwałom i przemyślanym godzinom odjazdów, będą dawały możliwość swobodnego podróżowania komunikacją autobusową, bez okresowych przepełnień autobusów. Konstrukcja sieciowego rozkładu jazdy wypełniać będzie potrzeby przewozowe mieszkańców gmin subsydiujących przewozy, gdzie usługi zapewniane przez Powiat Lubiński będą kluczowymi w sektorze transportu publicznego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego

Podejmowanie działań zmierzających do osiągnięcia założonej wizji sprawi, iż Lubińskie Przewozy Pasażerskie stanowić będą realną alternatywę względem innych form przemieszczania się, nadając im większe znaczenie w systemie transportowym i równocześnie namacalnie będą podnosić poziom jakości życia w gminach powiatu lubińskiego.

8.2. Cel opracowania

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

- dostosowanie ich do rzeczywistych potrzeb pasażerów,
- zapewnienie odpowiedniej dostępności dla osób z niepełnosprawnościami,
- integrację systemów taryfowo – biletowych,
- redukcję negatywnego oddziaływania na środowisko,
- redukcję 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, plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przedstawia gwarantowane standardy usług publicznego transportu zbiorowego, sposoby jakimi powinno zarządzać się nim oraz możliwości rozwoju.

Pierwszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego został uchwalony w 2016 roku. Od tego czasu dokonano licznych zmian w aspekcie kształtowania sieci transportu zbiorowego. Z tego powodu konieczna jest aktualizacja tego dokumentu, dopasowując go do obecnie występujących potrzeb transportowych na terenie Powiatu Lubińskiego.

Aktualizacja dokumentu została poddana pod konsultacje społeczne, które przeprowadzono w dniach 14.11.2025 r. – 05.12.2025 r. Wyłożenie planu do publicznego wglądu służy przekazaniu informacji o planowanych działaniach w sferze publicznego transportu zbiorowego, ale przede wszystkim – wpływaniu mieszkańców na kształt dokumentu poprzez umożliwienie im zgłaszania uwag i propozycji oraz kreowania własnego, oczekiwanego wizerunku tego transportu. Aktualizacja Planu, po uchwaleniu przez Radę Powiatu Lubińskiego i stanowić będzie akt prawa miejscowego.

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

Niniejszy plan transportowy przewiduje możliwość organizacji sieci komunikacyjnej Powiatu Lubińskiego składającej się z 40 linii komunikacyjnych, które będą docierały do wszystkich gmin w powiecie. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Powiat Lubiński będą realizowane wyłącznie w transporcie drogowym. Nie planuje się organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym.

Dodatkowo, Powiat Lubiński będzie dążył do utrzymania istniejących porozumień lub zawarcia nowych porozumień z sąsiednimi powiatami w celu zapewnienia funkcjonowania 16 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 Lubiński lub inny powiat).

Dopuszcza się możliwość uruchamiania kursów skróconych w zależności od zapotrzebowania na przewozy oraz kursów wariantowych. 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 Lubińskiego objętej niniejszym Planem. Sieć komunikacyjna składać się będzie łącznie z 40 planowanych linii, w tym:

- 17 podstawowych linii komunikacyjnych w scenariuszu zachowawczym, na których będą stosowane wygórowane wymogi jakości świadczonych usług (szerzej w rozdziałach 8.4. – 8.7.), pod warunkiem zapewnienia odpowiedniego finansowania przez zainteresowane samorządy gminne lub powiaty ościenne,
- 23 dodatkowe projektowane linie komunikacyjne w scenariuszu rozwojowym, uruchamiane interwencyjnie w celu podniesienia jakości świadczonych usług w transporcie publicznym oraz integracji komunikacji zbiorowej, pod warunkiem zapewnienia odpowiedniego finansowania przez zainteresowane samorządy gminne lub powiaty ościenne.

Dopuszcza się przesunięcia wybranych linii komunikacyjnych między funkcjonalnymi grupami linii podstawowych i projektowanych.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



Planowana sieć komunikacyjna Powiatu Lubińskiego, wraz z zaznaczeniem lokalizacji planowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych, została zaprezentowana w części graficznej niniejszego Planu (Rys. 8.1).

Tab. 8.1 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej – scenariusz zachowawczy z liniami podstawowymi

Nazwa linii komunikacyjnej	Relacja (<i>kursywą oznaczono miejscowości spoza powiatu lubińskiego</i>)	Uwagi
0	(Gola -) Lubin– Krzeczyn Wielki – Lubin	
1	Szklary Górne– Obora – Lubin	
2	(Gola -) Lubin– Krzeczyn Wielki – Lubin	
3A	Lubin – Obora – Lubin	
3B	Lubin– Obora – Lubin	
4	Kłopotów – (Chrótnik -) – Osiek – Lubin – Obora – Lubin	
5	Lubin – Chrótnik – Lubin– Krzeczyn Wielki	
6	Lubin – Miroszowice	
7	(Szklary Górne -) Obora – Lubin	
8	Gola – Lubin – Gola	
100	(Prochowice – Lisowice – Mierzowice -) Gogołowice – Miłosna – Niemstów – Osiek– Miroszowice – Lubin – Gola	Możliwość organizacji linii na odcinku Prochowice – Gogołowice po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Legnickim
101	Gorzyca – Krzeczyn Mały/ Krzeczyn Wielki – Lubin	
102	Lubin – Księginice – Składowice – Ustronie – Dąbrowa Górna (Siedlce – Czerniec)	
103	Czerniec – Siedlce – Księginice –Lubin	
104	Buczynka – Miłoradzice – Raszowa Mała – (Raszówka) – Raszowa – Pieszków – Osiek – Lubin	
105	Bukowna – Lisiec – Zimna Woda – (Wiercień) – Zimna Woda – Karczowiska – Raszówka – Gorzeln – (Chrótnik) – Lubin	
110	Polkowice – Biedrzykowa – Lubin	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Polkowickim

Źródło: opracowanie własne.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



Tab. 8.2 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej – scenariusz rozwojowy z liniami projektowanymi

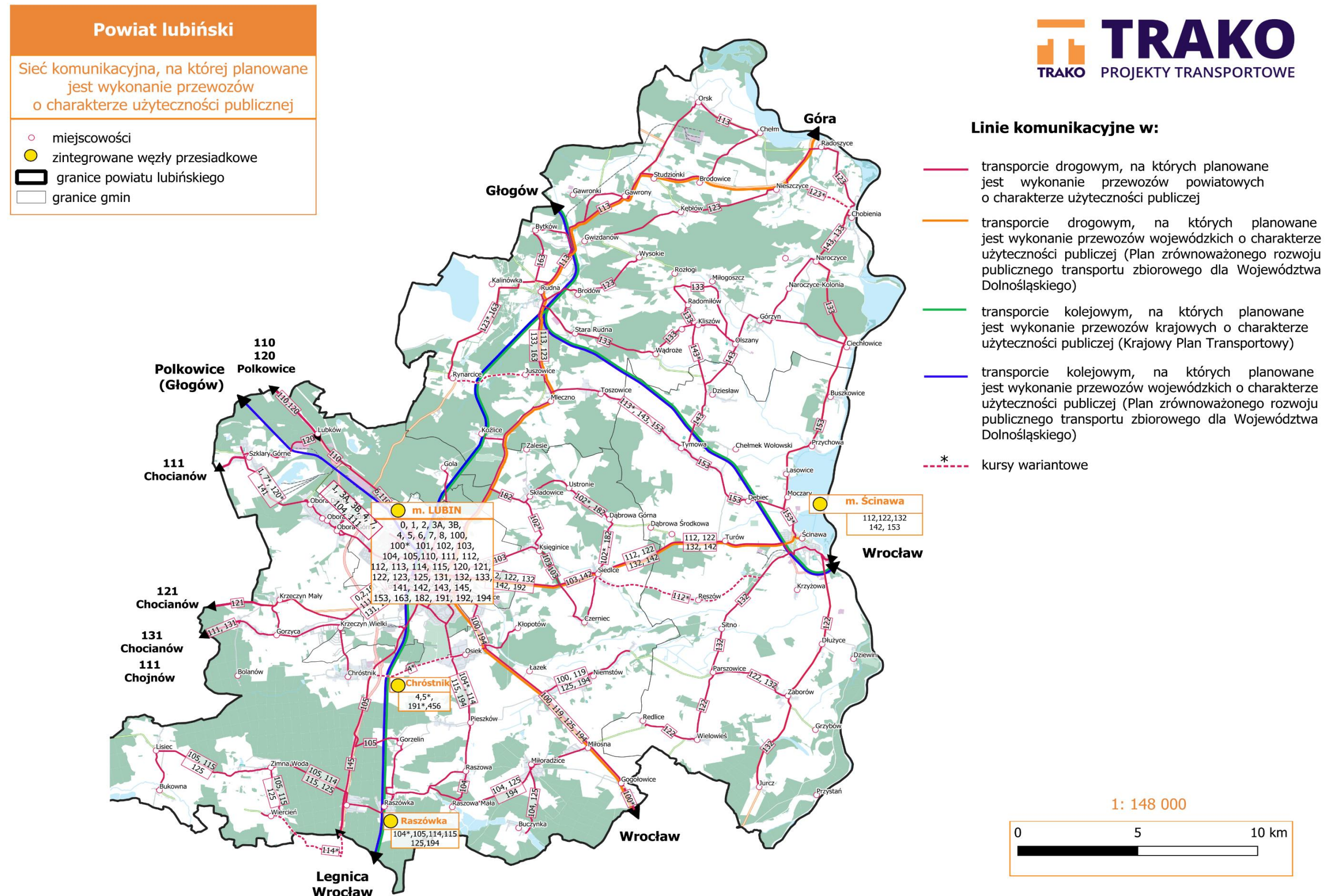
Nazwa linii komunikacyjnej	Relacja (<i>kursywą oznaczono miejscowości spoza powiatu lubińskiego</i>)	Uwagi
Wszystkie linie wymienione ze scenariusza zachowawczego oraz linie następujące:		
120 lub T	Lubin – (Obora – Szklary Górne -) Polkowice – Głogów	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Polkowickim i Powiatem Głogowskim
141	(Jabłonów – Parchów – Pogorzelska) – Chocianów–Chocianowiec –(Raków)- Trzebnice –Brunów – Szklary Dolne – Szklary Górne – Obora – Lubin	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Polkowickim
121	Chocianów - Trzmielów - Szklary Dolne – Brunów – (Trzebnice – Michałów –Żabice – Ogrodzisko – Gorzyca – Krzeczyn Wielki) – Krzeczyn Mały – Lubin	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Polkowickim
131	Chocianów –Chocianowiec – Raków - Chocianowiec - Trzebnice - Michałów - Żabice - Ogrodzisko - Gorzyca - Krzeczyn Wielki – Lubin	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Polkowickim
111	Lubin – Krzeczyn Mały – Gorzyca – Ogrodzisko - Żabice – Trzebnice - Michałów – Jaroszkówka – Zamienice – Rokitki – Czernikowice - Chojnów	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Legnickim i Powiatem Polkowickim
191	Lubin - Chróstnik - Krzeczyn Wielki –Krzeczyn Mały – Gorzyca - Krzeczyn Wielki – Lubin	
112	Ścinawa – Turów (Ręszów) – Siedlce (- Czerniec -) – Lubin	
122	Lubin – (Czerniec) - Siedlce - Ręszów - Ścinawa – Dziewin - Dłużycze - Zaborów - Parszowice – Redlice	
132	Lubin - Siedlce - Turów - Ścinawa – Sitno - Parszowice - Zaborów – Jurcz	
142	Wińsko – Rogów Wołowski – Piskorze – Psary – Łęczycza – Jemięlna – Rajczyn – Gryżycze – Dąbie – Budków – Buszkowice Małe – Ślęszowice – Przyborów – Iwno – Ścinawa – Turów – Siedlce – Lubin	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Wołowskim
182	Lubin – Składowice – Ustronie – Dąbrowa Górna - Siedlce	
192	Lubin – Miroszowice - Księginice – Czerniec - Siedlce - Lubin	
113	Lubin – Zalesie - Koźlice - Mleczno – (- Toszowice – Tymowa – Toszowice – Mleczno –) – Juszowice - Rudna –	

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



Nazwa linii komunikacyjnej	Relacja (kursywą oznaczono miejscowości spoza powiatu lubińskiego)	Uwagi
	Gwizdanów – Gawronki – Gawrony – Studzionki – Orsk – Chełm – Brodowice	
123	Lubin – Zalesie – Koźlice – Mleczno – Juszowice – (Rynarcice) – Rudna – Brodów – Wysokie (Gwizdanów -) – Kęblów – Nieszczyce – Radoszyce – Chobienia	
133	Lubin – Zalesie – Koźlice – Mleczno – Rudna – Stara Rudna – Wądroże – Kliszów – Radomiłów – Miłogoszcz – Olszany – Górzyn – Ciechłowice – Naroczyce – Chobienia	
143	Lubin – Koźlice – Mleczno – Toszowice – Tymowa – Chełmek Wołowski – Dziesław – (Kliszów) – Olszany – Górzyn – Naroczyce – Chobienia	
153	Lubin – Koźlice – Mleczno – Toszowice – Tymowa – Dębiec – (- Ścinawa -) – Lasowice – Przychowa – Buszkowice – Ciechłowice	
163	Lubin – Zalesie – Koźlice – Mleczno – Juszowice – (Rynarcice) – Rudna – Bytków – Gwizdanów	
114	Lubin – Osiek – Pieszków – Raszowa – Raszówka – Karczowiska – Zimna Woda (Kochlice – Głuchowice) – Wiercień	Możliwość zatrzymywania się na terenie powiatu legnickiego po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Legnickim
194	Lubin – Osiek – Pieszków – Raszowa – Raszówka – Gorzelin – Raszówka – Raszowa Mała – Miłoradzice – Miłosna – Gogołowice – Miłosna – Niemstów – Osiek – Kłopotów – Lubin	
115	Lubin – Osiek – Pieszków – Raszowa – Raszówka – (Gorzelin) – Raszówka – Karczowiska – Zimna Woda – Wiercień – Zimna Woda – Lisiec – Bukowna	
125	Lubin – Osiek – Kłopotów – Niemstów – Miłosna – Gogołowice – Miłosna – Miłoradzice – Buczynka – Miłoradzice – Raszowa Mała – Raszowa – Raszówka – (Gorzelin) – Karczowiska – Zimna Woda – Wiercień – Zimna Woda – Lisiec – Bukowna	
145	Lubin – Chróstnik – Karczowiska – <i>Kochlice – Rzeszotary – Legnica</i>	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Legnickim i Legnicą (miasto na prawach powiatu)

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 8.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Źródło: Opracowanie własne

8.4. Gwarantowana częstotliwość kursowania – dostępność czasowa

Dla zapewnienia atrakcyjności planowanej sieci komunikacyjnej, wyznaczone zostały zalecane częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych, które będą gwarantowały optymalną obsługę transportową wszystkich miejscowości na terenie powiatu lubimskiego. Rekomendowana częstotliwość kursowania danej linii będzie zależna od przydzielonej jej kategorii określającej minimalną częstotliwość kursowania.

Proponowany system kategoryzacji linii składa się z 5 kategorii interwałów o zróżnicowanych długościach, w kolejności malejącej – od linii kursujących najczęściej (kategoria I) do linii kursujących najrzadziej (kategoria V). Zaproponowane interwały stanowią dzielniki lub wielokrotności liczby 60, co umożliwi wprowadzenie łatwo powtarzalnych dla pasażerów końcówek godzin odjazdów. Rozwiązanie to dodatkowo zapewni możliwość zastosowania synchronizacji godzin odjazdów na wspólnych odcinkach tras, dzięki czemu uzyskane zostaną wyższe, wspólne częstotliwości kursowania.

Zakłada się, iż najważniejsze linie komunikacyjne dojeżdżające do Lubina będą funkcjonować w godzinach 5:00 – 22:30, pozostałe linie w przedziałach ograniczonych. Częstotliwości kursowania zależą będą od typu dnia – ze względu na zmienność wielkości potoków pasażerskich przyjęto odrębne standardy dla dnia roboczego szkolnego, roboczego feryjnego – wakacyjnego, sobót oraz niedziel. W okresie letnich wakacji szkolnych dopuszczalne jest obniżanie częstotliwości kursowania w godzinach szczytów przewozowych ze względu na niższą wielkość popytu na usługi przewozowe.

Funkcjonowanie wybranych grup linii o najmniejszym potencjale przewozowym może być zawieszane w soboty lub niedziele.

Zaproponowane częstotliwości kursowania zostały określone jako minimalne pod warunkiem subsydiowania ich przez zainteresowane samorządy gminne – w przypadku wzrostu wielkości popytu na usługi organizator przewozów będzie posiadał możliwość zwiększenia liczby oferowanych połączeń. W kolejnych tabelach przedstawiono proponowane częstotliwości kursowania w zależności od kategorii linii komunikacyjnej, typu oraz pory dnia.

Standardy dotyczące częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych do miejscowości w powiatach sąsiednich będą określone indywidualnie w porozumieniu z zainteresowanymi powiatami.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



Tab. 8.3 Zalecane minimalne częstotliwości kursowania planowanych linii komunikacyjnych – w grupie linii w scenariuszu zachowawczym

Kategoria linii	Linie komunikacyjne	Siedziby gmin	Minimalne częstotliwości kursowania [min.] i zakres funkcjonowania					
			Dzień roboczy**					
			5:00 - 6:30	6:30 - 8:00	8:00 - 13:30	13:30 - 16:00	16:00 - 19:00	19:00 - 22:30
I	1,4,7	Gmina Lubin, Gmina Miejska Lubin (Gmina Polkowice: 110)	20	ok. 10	20	10	20	30
II	3A,3B		30*	ok. 20	40	20	40 *	-
III	2		60 *	ok. 60 *	60	60 *	60	60 *
IV	0, 100, 101, 102, 103, 104, 105		120 *	120	1 para	120	1 para*	
V	5, 6, 8, 110		3 pary					

* – dopuszczalne jest zawieszanie kursowania wybranych linii

** - w dzień roboczy feryjno – wakacyjny w godz. 6:30 – 8:00 i 13:30 – 16:00 przyjmuje się odstępy wskazane w godz. 8:00 – 13:30

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 8.4 Zalecane minimalne częstotliwości kursowania planowanych linii komunikacyjnych w grupie linii w scenariuszu zachowawczym

Kategoria linii	Linie komunikacyjne	Siedziby gmin	Minimalne częstotliwości kursowania [min.] i zakres funkcjonowania					
			Soboty			Niedziele		
				6:00-9:00	9:00 – 15:00	15:00 - 22:30	6:00 - 11:00	11:00 - 17:00
I	1, 4, 7	Gmina Lubin, Gmina Miejska Lubin (Gmina Polkowice: 110)	30	20	30	30*	30	30*
II	3A, 3B		30 *				30 *	
III	2, 8		60 – 120*			60 – 120*		
IV	100, 101, 102, 103, 104, 105		3 pary*			3 pary*		
V	0, 5, 6, 110		Nie kursują (dopuszczalne uruchamianie wybranych kursów w wymiarze min. 3 par)					

* – dopuszczalne jest zawieszanie kursowania wybranych linii

Źródło: Opracowanie własne



8.5. Gwarantowana punktualność kursowania

Należy przyjąć punktualność równą maksymalnej różnicy w czasie od rozkładu jazdy jako opóźnienie do 4 minut (za wyjątkiem sytuacji niezależnych od operatora – np. zator na drodze), a przyspieszenie do 1 minuty.

W przypadku odwołania kursu (np. w przypadku awarii pojazdu) należy zapewnić pojazd zastępczy.

8.6. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu

Wskaźniki komfortu podróży należy przyjąć jako stopień zapełnienia pojazdu. Nie należy również dopuszczać do napełnień autobusów przekraczających 75% zajętych wszystkich miejsc przewidzianych przez producenta. 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.

8.7. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

Znaczący wpływ na stan transportu publicznego ma użytkowany tabor. Powinien on być systematycznie wymieniany w oparciu o pojazdy charakteryzujące się nowymi i przyjaznymi rozwiązaniami dla pasażerów, co pozwoli na zwiększenie komfortu podróży i konkurencyjności względem samochodów osobowych.

Zdefiniowano minimalny standard podróży środkami publicznego transportu zbiorowego w zakresie ich wyposażenia.

W kolejnej tabeli przedstawiono minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów wynikających m.in. z dostosowania powiatowych przewozów pasażerskich do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej i najnowszych trendów, mających wpływ na jakość przewozów.

Tab. 8.5 Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

L.p.	Wyszczególnienie	Pojazd fabrycznie nowy, wprowadzony do eksploatacji	Pozostałe pojazdy
1	niska podłoga (przy wejściu)	x	x
2	rampa dla wózków	x	x
3	miejsce na wózek inwalidzki / dziecięcy	x	x
4	tapicerka, siedzenia oraz podłoga wykonane z łatwych do czyszczenia	x	x

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



L.p.	Wyszczególnienie	Pojazd fabrycznie nowy, wprowadzony do eksploatacji	Pozostałe pojazdy
	materiałów		
6	zewnętrzne zapowiadanie foniczne kierunku jazdy	x	x
7	monitoring przestrzeni pasażerskiej	x	x
8	elektroniczny wyświetlacz z tyłu pojazdu z oznaczeniem linii komunikacyjnej i kierunku jazdy*	x	
9	elektroniczny wyświetlacz przedni z kierunkiem i oznaczeniem linii	x	x
10	elektroniczny wyświetlacz boczny z prawej strony pojazdu z kierunkiem i oznaczeniem linii komunikacyjnej	x	x
11	wyświetlacze z oznaczeniem linii i kierunku jazdy z przodu, z boku i z tyłu pojazdu w kolorze białym lub bursztynowym*	x	
12	aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez Powiat Lubiński, wewnątrz pojazdu	x	x
13	klimatyzacja przedziału pasażerskiego	x	
14	monitoring wnętrza pojazdu	x	x
15	wewnętrzny monitor LCD	x	x
16	wewnętrzny monitor typu „choinka” – wyświetlający informacje o danej linii*	x	
17	system zarządzania, kontroli i informacji o realizacji rozkładów jazdy	x	x
18	ładowarka USB	x	x

Nie dotyczy minibusów

**- stosowane od 2026 r. w wymogach dla nowo zakupowanych*

Źródło: Opracowanie własne

Przy zakładanych minimalnych standardach wyposażenia przyjęto podział na pojazdy fabrycznie nowe w momencie wprowadzenia do eksploatacji oraz pojazdy pozostałe. Dopuszczalne jest wprowadzanie do eksploatacji pojazdów zakupionych jako używane spełniających normę Euro 6. W przypadku reklam wielkopowierzchniowych zewnętrznych na autobusach, wszelkiego rodzaju ogłoszenia nie mogą zasłaniać okien.



8.8. Przystosowanie taboru dla osób z niepełnosprawnościami

Mając na uwadze postępujący trend starzenia się społeczeństwa, a także osoby o ograniczonej mobilności (osoby z małymi dziećmi, dzieci, osoby z niepełnosprawnościami, chorzy itp.), należy utrzymywać obsługę połączeń wyłącznie przez pojazdy posiadające niską podłogę, aby zapewnić pełen dostęp do usług transportu publicznego jak największej liczbie mieszkańców powiatu lubińskiego. Niska podłoga usprawnia także wymianę pasażerską na przystankach, co ma kluczowe znaczenie w czasach przejazdów pomiędzy przystankami.

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

- czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów,
- głosowa i elektroniczna zapowiedź kolejnego przystanku w pojeździe,
- zewnętrzne informacje głosowe podające numer linii i kierunek jazdy,
- zastosowanie kontrastowych obramowań drzwi, ułatwiające zlokalizowanie wejścia do pojazdu, szczególnie osobom niedowidzącym,
- oznakowane i wydzielone miejsca w autobusie dla osób z niepełnosprawnościami, w tym miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy, wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych,
- przyklęk w autobusach, uruchamiany przez kierowcę, by ułatwić wejście osobom z niepełnosprawnościami na wózkach inwalidzkich lub z wózkami dziecięcymi - jako obowiązujący standard,
- przyciski sygnalizacyjne opisane alfabetem Braille'a,
- stosowne oznakowanie wnętrza pojazdów, którego forma i rozmieszczenie powinno być konsultowane z przedstawicielami osób z niepełnosprawnościami, w tym szczególnie niedowidzących.

8.9. Przystosowanie infrastruktury dla osób z niepełnosprawnościami

W celu umożliwienia osobom o ograniczonej mobilności³¹, a szczególnie osobom z niepełnosprawnościami, samodzielnego korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego, należy sukcesywnie dążyć do całkowitej likwidacji barier infrastrukturalnych poprzez przestrzeganie poniższych zasad przy projektowaniu, budowie i przebudowie infrastruktury komunikacyjnej:

- obniżanie krawężników na całej szerokości przejść dla pieszych do poziomu jezdni,
- skracanie przejścia przez szerokie jezdnie poprzez lokalizację azyli dla pieszych rozdzielających je na dwie osobne jezdnie do jej przekraczania,

³¹ Osoby o ograniczonej mobilności – osoby z małymi dziećmi, dzieci i młodzież, osoby z niepełnosprawnościami, chorzy.

- w przypadku remontu lub przebudowy jezdni możliwość zmiany lokalizacji istniejących przystanków komunikacyjnych jak najbliższej źródeł i celów podróży oraz w przypadku poprawy poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- lokalizacje nowych przystanków komunikacyjnych jak najbliższej źródeł i celów podróży, przy zachowaniu jak najwyższych wymogów brd³²,
- podniesienie (wyrównanie) poziomu platform przystankowych (peronów przystankowych) do wysokości pierwszego stopnia podłogi w autobusie,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronowych przystanków komunikacyjnych.

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 osób z niepełnosprawnościami.

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



Rys. 8.2 Wyrównanie wysokości krawędzi peronowej z pierwszymi drzwiami autobusu
Źródło: Materiały własne

³² brd – bezpieczeństwo ruchu drogowego.

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



Rys. 8.3 Zminimalizowana przerwa między peronem przystankowym a autobusem.

Źródło: Materiały własne

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

Rozwiązaniem ułatwiającym podróż transportem publicznym dla osób niedowidzących lub niewidomych jest zastosowanie zapowiedzi głosowych dotyczących najbliższych odjazdów, uruchamianych za pomocą przycisku. Taka zapowiedź umożliwia usłyszenie informacji o nadchodzących odjazdach: numerach linii, kierunku, czasu do przyjazdu autobusu na przystanek. Takie rozwiązanie możliwe jest do zastosowania na tych przystankach, które wyposażone są w tablice elektroniczne.

8.10. Gwarantowany standard w zakresie ochrony środowiska

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



Rys. 8.4 Oznakowanie niskoemisyjnego autobusu PKS w Lubinie S.A. napędzanego CNG.

Źródło: Materiały własne

Do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w przypadku zakupu używanego taboru, dopuszcza się autobusy spełniające warunki nie niższe niż norma Euro 6. W perspektywie od 2026 r. przewozy te powinny obsługiwać być autobusami spełniającymi co najmniej normę Euro 6 w przypadku autobusów podstawowych, a rezerwowych – Euro 5 najpóźniej do 2028 r.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego

Istotne jest, iż zgodnie z Ustawą z dnia 11 stycznia 2018 o elektromobilności i paliwach alternatywnych, udział autobusów ekologicznie czystych (to jest o napędzie gazowym, hybrydowym) powinien wynosić co najmniej 46% użytkowanego taboru. Ponadto, połowę z tego poziomu powinny stanowić autobusy zeroemisyjne (elektryczne lub z wodorowymi ogniwami paliwowymi). Zamówienie przez operatora PKS Lubin S. A. autobusów elektrycznych marki Solaris, które zostanie zrealizowane na przełomie 2025 i 2026 roku, pozwala na osiągnięcie tego celu. Niemniej jednak, dąży się do wykreowania racjonalnego miksu napędowego autobusów, maksymalizując wykorzystanie autobusów ekologicznie czystych, przyczyniając się do poprawy jakości powietrza poprzez zmniejszenie emisji szkodliwych substancji oraz ograniczenie poziomu hałasu.



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 (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 883),
- Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (t.j. Dz. U. z 2025 r., poz. 18),
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1539 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2025 r., poz. 1234),
- Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (tekst jednolity: Dz.U. z 2023 r., poz. 1309).

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 – mogą nim być samorządowe zakłady budżetowe 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. 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, jest³³:

³³ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2025 r., poz. 285), art. 7.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubiąskiego

- 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 tworzących związek powiatowo-gminny,
- związek metropolitalny – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich,
- województwo:
 - na linii (sieci) komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz transporcie morskim,
 - właściwym ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - któremu na mocy porozumienia międzywojewódzkiego inne województwa przekazały zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii (sieci) komunikacyjnej na terenie województw będących w porozumieniu.
- minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów osobowych

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubiąskiego

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

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

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego są wykonywane w przypadku ³⁴:

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

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym do podstawowych obowiązków organizatora należą³⁵:

³⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2025 r., poz. 285), art. 7 ust. 4.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego

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

Do działań związanych z planowaniem rozwoju transportu należą głównie:

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

Organizowanie transportu zbiorowego polega między innymi na³⁶:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - systemu informacji dla pasażera,
- określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców,
- przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z Ustawą o *publicznym transporcie zbiorowym* za korzystanie z przystanków może być pobierana opłata³⁷, 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.

³⁵ Ibid. art. 8.

³⁶ Ibid. art. 15 ust. 1.

³⁷ Ibid. art. 15 ust. 1 pkt 5, art. 16.



Do elementów związanych z zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym³⁸ należą przede wszystkim:

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

Organizowanie transportu publicznego można scharakteryzować na trzech poziomach:

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

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

- Ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 679) – określającej zasady i formy gospodarki komunalnej jednostek samorządu terytorialnego, polegające na wykonywaniu przez te jednostki zadań własnych,
- Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – określającej zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w transporcie drogowym, szynowym, linowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej,
- Ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym – określającej zasady wykonywania krajowego i międzynarodowego transportu drogowego, w tym m. in. regularnych przewozów osób i ich bagażu, obowiązki lub warunki przewozu drogowego oraz działalność w tym zakresie organów samorządu terytorialnego,

³⁸ Ibid. art. 43 ust. 1.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubiąskiego

- Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym – określającej zasady wykonywania przewozów kolejowych, w tym wojewódzkich przewozów pasażerskich, oraz współpracy jednostek samorządu terytorialnego z zarządcą infrastruktury kolejowej i przewoźnikami kolejowymi,
- Ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 889) – ustalającej kwestie własności dróg różnych kategorii oraz obowiązki właścicieli i zarządców dróg,
- Ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 z późn. zm.) – określającej zasady ruchu na drogach publicznych oraz zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu,
- Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1262) – 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 przetargowej³⁹, albo
- podmioty wybrane w postępowaniu o świadczenie usług publicznych na mocy ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych,
- w oparciu o bezpośrednie udzielenie zlecenia z pominięciem procedury przetargowej.

Każdy podmiot wewnętrzny powinien⁴⁰:

- być w 100% podmiotem publicznym,
- pozostawać pod kontrolą „swoich” samorządów,
- wykonywać zadania publiczne w przeważającej części na rzecz „swoich” samorządów,
- być rozliczany i kontrolowany z rekompensaty w oparciu o prawodawstwo europejskie.

³⁹ Ibid. art. 22 ust. 1 pkt 2.

⁴⁰ Pkt 18 preambuły oraz art. 5 ust 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady.



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

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

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

9.2. Wybór operatora publicznego transportu zbiorowego

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnika spełniającego warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób⁴¹.

Organizator przygotowuje, przeprowadza postępowanie mające na celu wyłonienie operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych. Wybór ten może zostać przeprowadzony w trybie⁴²:

- Ustawy *Prawo zamówień publicznych*,
- może także zawrzeć umowę bezpośrednio w przypadku, gdy⁴³:
 - 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

⁴¹ Art. 6 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285 z późn. zm.).

⁴² Ibidem, art. 19.

⁴³ Ibidem art. 22 ust. 1.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubiąskiego

- przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln euro i 600 tys. km) albo
- w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy określonych w art. 19 ust. 1 pkt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj. umowy w trybie ustawy PZP lub bezpośredniego zawarcia umowy (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach – 24 miesiące), albo
 - umowa dotyczy transportu kolejowego.

Umowa może dotyczyć jednej linii komunikacyjnej, kilku linii albo całej sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat w transporcie drogowym i 15 lat w szynowym⁴⁴.

Zakres umowy powinien określać w szczególności zagadnienia określone w art. 25 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (katalog składający się z 24 zagadnień, w tym m.in. opis usług, wymagania w stosunku do środków transportu obejmujące nowoczesne rozwiązania techniczne i dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej, kary umowne etc.).

Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia o świadczenie usług w transporcie publicznym zbiorowym w terminie nie krótszym niż jeden rok lub 6 miesięcy (gdy umowa dotyczy świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 km rocznie). Ogłoszenie powinno zostać upublicznione w Biuletynie Informacji Publicznej, w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej⁴⁵, w siedzibie organizatora oraz na stronie internetowej. W ogłoszeniu powinny być zawarte⁴⁶:

- nazwa i adres właściwego organizatora przewozów,
- określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia,
- przewidywany czas trwania umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- określenie rodzaju transportu, linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,
- przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych lub
- przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie bezpośredniego zawarcia umowy w przypadku gdy średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego

⁴⁴ Ibidem, art. 25 ust. 2.

⁴⁵ 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

⁴⁶ Art. 23 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285 z późn. zm.).



transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 km rocznie albo świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny (w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007), powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Podstawowym trybem wyboru operatora Powiatu Lubińskiego będzie ustawa Prawo zamówień publicznych (korespondujący z art. 19 ust. 1 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

9.3. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów

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

Na wstępie należy zaznaczyć, że w sieci komunikacyjnej Powiatu Lubińskiego planowane jest utrzymanie istniejących przepisów taryfowych, zgodnie z którymi ustalone są przejazdy bezpłatne dla wszystkich pasażerów z wyłączeniem dzieci i młodzieży szkolnej z Powiatu Lubińskiego uczęszczających do szkół podstawowych i ponadpodstawowych do ukończenia 24 roku życia.⁴⁷

Proponowany asortyment oferowanych biletów w przewozach powinien składać się co najmniej z biletów jednorazowych i biletów miesięcznych.

Przewidywane uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:

- wynikające z ustaw,
- wynikające ze stosownej uchwały Rady Powiatu Lubińskiego, o ile zostaną ustanowione.

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

⁴⁷ Uchwała nr XVII/120/2016 Rady Powiatu w Lubinie z dnia 28 kwietnia 2016 r. w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe, uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych oraz zasad taryfowych w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich na terenie Powiatu Lubińskiego.



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)⁴⁸. Zgodnie z art. 12 tej ustawy organizator publicznego transportu zbiorowego powinien określić w Planie transportowym przewidywane finansowanie usług przewozowych.

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

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

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorem,
- środki budżetu centralnego, w tym rekompensata utraconych przychodów w efekcie stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (nie dotyczy komunikacji miejskiej),
- środki Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej,

⁴⁸ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2025., poz. 285 z późn. zm.), art. 1 ust. 2

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego

- a także wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

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
- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego⁴⁹.

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)⁵⁰. Począwszy od 01.01.2026 r., rekompensata do utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych, zostanie zastąpiona dopłatą do utraconych przychodów z tytułu obowiązku stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym. Kwotę tej dopłaty stanowić będzie różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów z ulgami ustawowymi obliczona według cen nieuwzględniających tych ulg a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających te ulgi. Przekazywanie dopłat odbywać się będzie bezpośrednio od marszałka województwa (z dotacji celowej z budżetu państwa) na wniosek operatora (po weryfikacji przez marszałka dokumentów potwierdzających wysokość utraconych przychodów), z pominięciem właściwego organizatora przewozów. Podstawą do przekazywania dopłat będzie stosowna umowa zawarta między operatorem i marszałkiem województwa. Środki będą przekazywane pod warunkiem posiadania zaświadczenia na wykonywanie PTZ, stosowanie kas rejestrujących umożliwiających określenie kwoty dopłaty do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych oraz podpisanie umowy z marszałkiem województwa.

W poniższej tabeli przedstawiono wydatki Powiatu Lubińskiego na powiatowe przewozy pasażerskie w latach 2016 – 2025. Uległy one zwiększeniu w latach 2022-23 w wyniku większej liczby zamawianych wozokilometrów oraz wyższych kosztów eksploatacyjnych uwarunkowanych wzrostem cen paliw płynnych związanym przede wszystkim ze skutkami wojny w Ukrainie.

⁴⁹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tj. Dz.U. 2025 poz.285 z późn. zm.), art. 50 ust. 1 pkt 2 lit a)

⁵⁰ 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.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubieńskiego



Tab. 10.1 Wydatki organizatora na usługi przewozowe w powiatowych przewozach pasażerskich w latach 2016 - 2024

Rok	Wydatki organizatora na usługi przewozowej w powiatowych przewozach pasażerskich	Uwagi
2016	9 629 704,74 zł	Od VII.2016
2017	13 156 885,68 zł	
2018	13 327 861,56 zł	
2019	15 902 570,74 zł	
2020	16 846 280,95 zł	
2021	16 690 756,34 zł	
2022	26 555 418,53 zł	
2023	32 409 909,14 zł	
2024	23 753 281,81 zł	

Źródło: Dane Starostwa Powiatowego w Lubinie

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

Tab. 10.2 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 lubińskiego	Wskazania odnośnie przychodów w ze sprzedaży biletów	Udostępnianie operatorowi środków transportu
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 na pokrycie straty w związku z poniesionymi kosztami realizacji usług przewozowych rekompensata (od 01.01.2026 r. zastąpiona dopłatą przekazywaną operatorowi z pominięciem organizatora) z tytułu 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 Lubieńskiego oraz dodatkowo (fakultatywnie) dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów fakultatywnie środki z FRPA	stanowią dochód operatora	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu przy wykorzystaniu funduszy zewnętrznych (np. z UE)

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



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 lubińskiego	Wskazania odnośnie przychodów w ze sprzedaży biletów	Udostępnianie operatorowi środków transportu
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 w postaci wynagrodzenia obliczana jako iloczyn liczby wozokilometrów wykonanych w przyjętym okresie rozliczeniowym i stawki za 1 wozokilometr zaoferowanej podczas przetargu wyłaniającego operatora rekompensata (od 01.01.2026 r. zastąpiona dopłatą przekazywaną operatorowi z pominięciem organizatora) z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa)	budżet państwa dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów fakultatywnie środki z FRPA		

*- 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 rocznie⁵¹.

Źródło: Opracowanie własne

Reasumując, Powiat Lubiński planuje zawierać umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczące linii komunikacyjnej lub linii komunikacyjnych lub zdefiniowanych w Tab. 8.1 oraz Tab. 8.2. albo na całą sieć komunikacyjną.

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:

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

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

⁵¹ Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2025, poz. 285 z późn. zm.), art. 22 ust. 2

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



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

$$P_a = \frac{Ia}{CE_a} (0/0)$$

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

W grudniu 2024 r. wniosek Powiatu Lubińskiego został wybrany do objęcia dofinansowaniem funkcjonowania powiatowych przewozów pasażerskich z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Aplikacja obejmowała wniosek o łączną dopłatę w wysokości 7 226 520,00 zł przy wkładzie własnym Powiatu Lubińskiego na poziomie 10 711 146,39 zł.

Tab. 10.3 Charakterystyka wniosku powiatu lubińskiego o objęcie dopłatą w 2025 r. w ramach naboru nr 1 Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażonej w wozokilometrach	Planowana kwota dopłaty na danej linii komunikacyjnej (zł)
2 408 841,00	7 226 523,00

<https://www.gov.pl/web/dolnoslaski-uw/wyniki-naboru-nr-1-wnioskow-o-objecie-doplata-w-2024-r-w-ramach-funduszu-rozwoju-przewozow-autobusowych-o-charakterze-uzytecznosci-publicznej>



11. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera

Wprowadzone 10 kwietnia 2012 r. 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.

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa kluczową rolę. Powinna być aktualna, 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. Dotyczy to:

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

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 i czas przejazdu pomiędzy przystankami, dni tygodnia lub okresy kursowania linii (nie dotyczy kursów drogowego transportu zbiorowego wykonywanego codziennie), godziny przyjazdów/odjazdów z przystanków lub częstotliwość kursowania.

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

Przytoczone powyżej Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. reguluje kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. Zarówno operatorzy/przewoźnicy kolejowi, jak i autobusowi zobowiązani są do:

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

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

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

Organizator publicznego transportu zbiorowego może cedować publikację przystankowych rozkładów jazdy na rzecz operatora. Informacja pasażerska dostępna na przystankach komunikacyjnych powinna być przygotowywana w jednolitej formie graficznej, niezależnie od tego, kto jest ich właścicielem.

Przystanki komunikacyjne powinny być wyposażone zgodnie ze stosowanym obecnie standardem w tablice z nazwą, numerem przystanku oraz oznaczeniami 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.



Rys. 11.1 Przykład poprawnego oznakowania przystanku komunikacyjnego w Lubinie
Źródło: Materiały własne

Na przystankach komunikacyjnych, na których wymiana pasażerska w zakresie liczby pasażerów wsiadających należy do najwyższych w sieci komunikacyjnej, należy udostępniać pasażerom informację o rzeczywistych godzinach kolejnych odjazdów w postaci dynamicznej informacji pasażerskiej, a także komunikaty o bieżących zmianach lub utrudnieniach w funkcjonowaniu transportu publicznego. Lubin był pierwszym miastem w Polsce, w którym uruchomiono wyświetlacze przystankowe wskazujące na realne godziny odjazdów, co nastąpiło w 1997 r.



Rys. 11.2 Tablica przystankowa Dynamicznej Informacji Przystankowej na przystanku Lubin – Kościuszki Dworzec PKS.

Źródło: Materiały własne

Obecnie w ramach komunikacji Powiatu Lubińskiego funkcjonują 22 tablice dynamicznej informacji pasażerskiej, zlokalizowanych na następujących przystankach komunikacyjnych:

- Lubin Al. KEN 24,
- Lubin Al. KEN 23,
- Lubin Jana Pawła II/ Gwarków 01,
- Lubin Kaczyńskiego – Wiadukt 02,
- Lubin Kolejowa – Rondo 01,
- Lubin Kolejowa – Rondo 02,
- Lubin Kopernika – Cuprum Arena 01,
- Lubin Kopernika – Cuprum Arena 02,
- Lubin Kościuszki – Dworzec PKS 01,
- Lubin Kościuszki – Dworzec PKS 02,
- Lubin Kościuszki/Paderewskiego 01,
- Lubin Kościuszki/Paderewskiego 02,

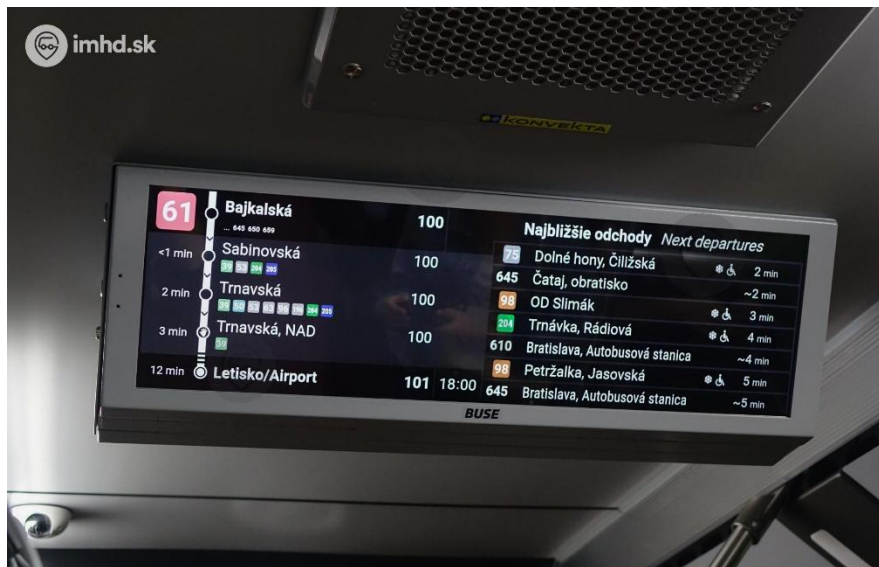
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego

- Lubin Leśna/Szpakowa 01,
- Lubin Leśna/ Wyszyńskiego 01,
- Lubin Parkowa 01,
- Lubin Piłsudskiego – Kaufland 01,
- Lubin Składowa – Targowisko 01,
- Lubin Składowa – Targowisko 02,
- Lubin Skłodowskiej – szkoła 01,
- Lubin Skłodowskiej – szkoła 02,
- Lubin Skłodowskiej – MCZ 01,
- Lubin USTRONIE 01.

Na przystankach z niższym poziomem rotacji pasażerów dopuszczalne jest stosowanie urządzeń dynamicznej informacji pasażerskiej niewymagających ponoszenia znaczących nakładów inwestycyjnych takich jak np. rozkłady jazdy real-time w formie e-papieru.

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

- w postaci znormalizowanych symboli na schematach i mapach poglądowych sieci według jednolicie uzgodnionego wzoru;
- w rozkładach jazdy należy oznaczać węzły przesiadkowe odpowiednim piktogramem środka transportu;
- w pojazdach publicznego transportu zbiorowego: na schematach umieszczanych wewnątrz (identycznie jak na schematach umieszczanych na przystankach), w postaci piktogramów na wyświetlaczach elektronicznych oraz w postaci zapowiedzi głosowej, zaleca się podawanie numerów linii, na które możliwa jest przesiadka,
- 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. 11.3. Przedstawienie możliwych przesiadek na przystanku węzłowym na ekranie wewnątrz pojazdu. Przykład Bratysławy.

Źródło: imhd.sk

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 r. w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej). Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym narzuca obowiązek umieszczenia cennika na dworcach oraz jako wyciąg w pojazdach komunikacji zbiorowej. Należy w tym miejscu umieścić informacje o cenach biletów ulgowych z uwzględnieniem ulg ustawowych i komunalnych.

11.2. Informacja pasażerska w pojazdach

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

- tablice zewnętrzne – z przodu i z prawej strony pojazdu prezentujące oznaczenie linii komunikacyjnej i kierunku jazdy (w przewozach zamawianych w formie wyświetlaczy elektronicznych),
- w przewozach zamawianych oznaczenie linii komunikacyjnej i kierunek jazdy na wyświetlaczu zewnętrznym z tyłu pojazdu,
- 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.

Ponadto, po uruchomieniu węzła przesiadkowego przy stacji kolejowej PKP w Lubinie, istotną funkcjonalnością może być wyświetlanie godzin odjazdów najbliższych kursów pociągów. Miałyby to miejsce na wyświetlaczach wewnątrz autobusów, po zapowiedzi głosowej dotyczącej zbliżania

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego



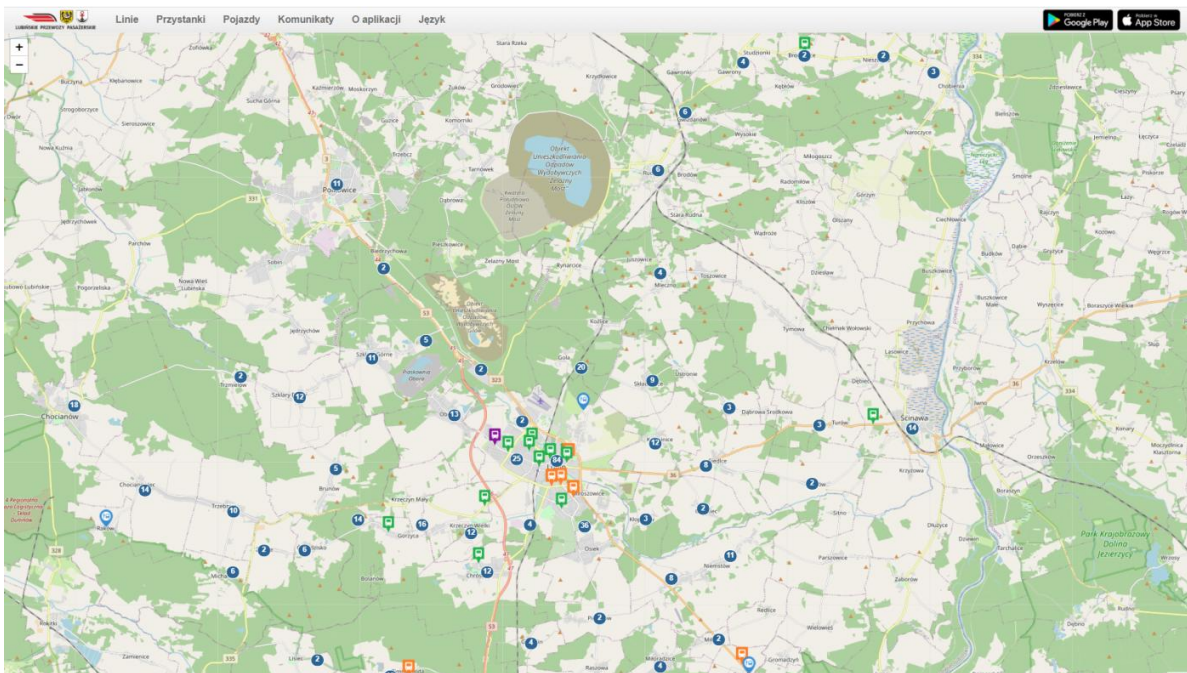
się do przystanku przy węźle przesiadkowym. Podobne rozwiązanie można zastosować w przypadku zbliżania się autobusów do przystanków:

- Lubin Skłodowskiej – MCZ (przesiadka na pociągi na przystanku osobowym Lubin Stadion),
- Chrótnik Stacja PKP (przesiadka na pociągi na przystanku osobowym Chrótnik),
- Raszków Stacja PKP (przesiadka na pociągi na stacji kolejowej Raszków).

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 umożliwiać wyszukanie połączeń, zaplanowanie podróży wraz z prezentacją wybranych tras na mapie, uzyskanie wiedzy o kosztach podróży oraz wnoszeniu koniecznych opłat.

Istotnym narzędziem ułatwiającym planowanie podróży jest obecnie funkcjonujący rozkład on-line w postaci strony internetowej oraz aplikacji mobilnej na telefony komórkowe, w którym prezentowane są informacje o bieżącej lokalizacji autobusów oraz o rzeczywistych godzinach odjazdów.



Rys. 11.4 System dynamicznej informacji pasażerskiej komunikacji Powiatu Lubińskiego

Źródło: <http://komunikacja.lubin.pl>, dostęp 13.03.2021 r.

Odnosnik do portalu powinien zostać umieszczony w widocznym miejscu na głównym portalu internetowym Starostwa Powiatowego w Lubinie.



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 lubińskim, 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 z niepełnosprawnościami oraz inicjowanie procesów dostosowywania infrastruktury przystankowej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.
- 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

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 kosztogenny, wymagający 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. Działań 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 lubińskiego były zgodne z przyjętym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zapewniając mu odpowiednio wysoki udział w realizacji podróży w powiecie.

Aby zapewnić mieszkańcom powiatu lubińskiego 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;
- 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 z niepełnosprawnościami, a także w wygodne i bezpieczne dojścia piesze (uwzględniające standard w aspekcie odległości dojść do przystanku)⁵²;
- w uzasadnionych przypadkach, przy przystankach komunikacji publicznej (szczególnie węzłowych skupiających wiele linii oraz węzłach kolejowych, przy węzłach przesiadkowych

⁵² 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

i pętach 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.

12.3. Wzrost prędkości komunikacyjnej przewozów powiatowych

Kolejnym istotnym kierunkiem działań w celu podniesienia funkcjonalności i atrakcyjności powiatowych przewozów pasażerskich względem transportu indywidualnego jest przyspieszanie przejazdu autobusów poprzez wprowadzanie szeregu priorytetów w ruchu dla komunikacji zbiorowej przekładających się na wzrost prędkości komunikacyjnej.

Dzięki nim możliwe jest zmniejszenie dystansu jakościowego do transportu indywidualnego i zahamowania procesu marginalizacji korzystania z transportu zbiorowego.

Priorytety w ruchu to dwie główne grupy działań: organizacyjne oraz inwestycyjne. Większość działań inwestycyjnych jest możliwa do realizacji przy okazji przebudowy układu komunikacyjnego, natomiast szereg działań organizacyjnych może być wprowadzany na bieżąco.

Wprowadzanie priorytetów w ruchu dla transportu publicznego jest uzasadnione tylko w miejscach gdzie występuje odpowiednio duże natężenie ruchu autobusów oraz tam gdzie są one hamowane przez zatory, intensywny ruch ogólny pojazdów oraz przez drogowe sygnalizacje świetlne. Działania organizacyjne i inwestycyjne wymagające zastosowania w powiecie lubińskim to:

- wyświetlanie zielonego sygnału przed zbliżającym się autobusem na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną (należy dążyć do wypracowania standardu bezwzględniego priorytetu dla każdego autobusu za wyjątkiem skrzyżowań na drogach głównych),
- wyznaczanie odcinków pasów ruchu pozwalających autobusom na omijanie zablokowanych przez ruch indywidualny odcinków dróg (w tym wyznaczanie krótkich odcinków buspasów bez ograniczania przepustowości skrzyżowań),
- stosowanie śluz świetlnych pozwalających autobusom na przejechanie przez skrzyżowanie z niewłaściwego, najmniej zatłoczonego pasa ruchu oraz na wyjazd z zatoki przystankowej w miejscach z intensywnym ruchem pojazdów,
- ograniczanie stosowania zatok przystankowych w terenie zabudowanym w celu eliminacji utrudnień związanych z włączaniem się autobusów do ruchu.

Priorytety w ruchu mogą zahamować tendencję obniżania prędkości komunikacyjnej transportu publicznego, która przekłada się na wzrost kosztów funkcjonowania przewozów w związku z koniecznością zastosowania większej liczby autobusów do obsługi tej samej liczby połączeń.

Wprowadzanie usprawnień oraz priorytetów w ruchu dla transportu publicznego jest w interesie nie tylko organizatora przewozów powiatowych, tj. Powiatu Lubińskiego, ale w szczególności gmin



wchodzących w skład powiatu, których mieszkańcy są bezpośrednimi beneficjentami funkcjonujących Lubińskich Przewozów Pasażerskich.

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

- wydzielenie pasów ruchu dla pojazdów komunikacji zbiorowej;
- 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.

12.4. 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 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. 12.1 Perony autobusowe przed dworcem kolejowym w miejscowości Landeck (Austria).
Zaprojektowanie peronów w taki sposób ułatwia ich opuszczenie przez autobus.*

Źródło: Materiały własne



Rys. 12.2. 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

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 lubińskim.

Na terenie powiatu lubińskiego planowane jest funkcjonowanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Lubinie, Chróśniku, Raszówce i Ścinawie.

12.5. 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.

Powiat Lubiński deklaruje wolę kontynuacji integracji transportu publicznego na terenie Legnicko – Głogowskiego Okręgu Miedziowego (Funkcjonalnego), zgodnie z podstawowymi założeniami projektu INTER – Regio – Rail „Jeden bilet, jedna taryfa”. Dopuszczalna jest partycypacja Powiatu Lubińskiego zarówno w organizacji zintegrowanych przewozów o charakterze użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich, jak i w powiatowo – gminnych przewozach pasażerskich. Integracja taryfowo – biletowa wymagać będzie ścisłej współpracy pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego w Legnicko – Głogowskim Okręgu Miedziowym, ustalenia formy organizacyjno – prawnej organizatora zintegrowanych przewozów oraz wyboru rozwiązań finansowych i technicznych.

Po uruchomieniu zintegrowanych węzłów przesiadkowych wprowadzone zostaną zmiany w ofercie przewozowej powiatowych przewozów pasażerskich dla zapewnienia możliwości odbywania sprawnych przesiadek między różnymi środkami transportu publicznego. Zakłada się utrzymanie dostosowania rozkładów jazdy wybranych linii powiatowych przewozów pasażerskich do godzin odjazdów i przyjazdów połączeń kolejowych na stacji Lubin oraz w opcjonalnie w Raszówce i Chróśniku.

12.6. Transport na żądanie

Mając na uwadze konieczność minimalizowania wykluczenia społecznego i wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców powiatu lubińskiego:

- osób starszych (szczególnie dla osób powyżej 75 roku życia),
- osób ze szczególnymi potrzebami (w tym osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej mobilności),
- na obszarach o krytycznie niskim zapotrzebowaniu na pasażerów, na których regularne połączenia realizowane klasycznymi autobusami nie są racjonalne,
- osiedli (lub ich części) miast oraz miejscowości o bardzo niskiej liczbie mieszkańców,

w przypadku gdy wykonywanie regularnego przewozu osób nie jest uzasadnione ekonomicznie, możliwe jest uruchamianie usług transportu publicznego świadczonego dla określonych grup pasażerów w formule **transportu na żądanie** – DRT⁵³.

W odróżnieniu od zwykłych linii komunikacyjnych otwartych, transport DRT jest także formą świadczenia usług społecznych, a nie tworzeniem opłacalnej sieci przemieszczania się osób po danym obszarze.

⁵³ DRT – transport reagujący na popyt/transport na żądanie.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego

Linie transportu DRT:

- w odróżnieniu od linii komunikacyjnych o stałych trasach i o określonym rozkładzie jazdy:
 - mogą realizować przewozy po wyznaczonym obszarze lub do wyznaczonych miejsc (ulic) na osiedlach w miastach lub do wyznaczonych miejscowości na obszarze wiejskim,
 - mogą kursować pomiędzy określonymi źródłami podróży (ulica, dom, miejscowość), a:
 - określonymi celami podróży (np.: centrum miasta, urzędy i instytucje, szkoły i placówki oświatowe, ośrodki kulturalne, centra handlowe, szpitale, przychodnie i ośrodki zdrowia, kościoły i cmentarze, obiekty administracji, placówki szkolne i oświatowe, stacje i przystanki kolejowe, węzły przesiadkowe),
 - wybranymi, wskazanymi w zgłoszeniu chęci przejazdu celami podróży (dotyczy to osób: powyżej 75 roku życia, niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej),
 - mogą realizować kursy po uprzednim zgłoszeniu przez osobę lub określoną liczbę osób chęci skorzystania z przejazdu z określonego punktu do celu podróży,
 - powinny być obsługiwane pojazdami o pojemności od 7 do 9 osób, łącznie z kierowcą.

Dlatego też na terenie powiatu lubińskiego można rozważyć wdrożenie przewozów DRT, które mogą być realizowane np.:

- na obszarach, na których nie ma społecznego uzasadnienia prowadzenia linii powiatowej realizowanej autobusami ze stałą trasą przejazdu i stałym rozkładem jazdy, np.:
 - w Lubinie ul. Kusocińskiego, Przemysłowa, Niedźwiedzia,
 - na obszarze wiejskim do miejscowości liczących poniżej 100 mieszkańców, np. Bolanów, Buczynka, Dąbrowa Górna, Owczary, Raszowa Mała, Ustronie, Zalesie w Gminie Lubin,
- zatrzymywać się będą zarówno na przystankach komunikacyjnych, jak i w zgłoszonych miejscach początku i zakończenia przejazdu,
- zarówno pojazdem o pojemności do 9 pasażerów, dostosowanym do przewozu osoby z niepełnosprawnościami oraz wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego, jak i alternatywnie niskowejściowym autobusem MINI LE,
- na obszarach większych (osiedla, miejscowości) np. w soboty i niedziele lub w skrajnych porach z założeniem, że zastąpią one klasyczną komunikację powiatową.

Skorzystanie z linii DRT wymagać powinno uprzedniego zgłoszenia chęci przejazdu z konkretnego źródła podróży do określonego celu podróży. Wiąże się to z koniecznością wprowadzenia możliwości zamawiania połączeń telefonicznie (np. u dyspozytora operatora), lub za pomocą aplikacji mobilnej (dla mieszkańców i dla kierowcy), co wymaga wdrożenia m.in. odpowiedniego systemu zarządzania flotą.

12.7. Unowocześnianie taboru

Znaczący wpływ na stan i ocenę transportu publicznego ma użytkowany tabor. Powinien on być systematycznie wymieniany w oparciu o pojazdy charakteryzujące się nowymi i przyjaznymi



rozwiązaniami dla pasażerów. Flota Lubińskich Przewozów Pasażerskich powinna wciąż składać z różnych typów pojazdów, różniących się między sobą długością. Taka polityka korzystnie wpływa na optymalizowanie kosztów eksploatacyjnych świadczenia usług przewozowych. Dla podniesienia komfortu podróży dopuszczalne będzie wprowadzanie do eksploatacji autobusów o większej pojemności miejsc w porównaniu do obecnie użytkowanych pojazdów. Przy wymianie pojazdów należy przestrzegać obowiązujących standardów wyposażenia opisanych w rozdziałach nr 8.6., 8.7., 8.8., 8.10, 11.2.

Nowe pojazdy powinny:

- być niskoemisyjne lub zeroemisyjne,
- być nowoczesne w zakresie rozwiązań w układach napędowych i hamulcowych,
- cechować się innowacyjnymi rozwiązaniami technicznymi,
- mieć estetyczny wygląd i być wykonane z trudnych do zniszczenia materiałów (dotyczy to szczególnie wnętrza pojazdów),
- mieć obniżoną podłogę, szczególnie przy drzwiach wejściowych i w przestrzeni przeznaczonej dla wózków inwalidzkich i dziecięcych,
- charakteryzować się odpowiednim udziałem miejsc siedzących.
- posiadać system lokalizacji GPS oraz monitoring przestrzeni pasażerskiej,
- posiadać system elektronicznej i fonicznej informacji pasażerskiej.

12.8. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami

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 z niepełnosprawnościami o ograniczonej sprawności samodzielne funkcjonowanie w społeczeństwie oraz przeciwdziałają wykluczeniu osób z niepełnosprawnościami 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. Monitoring i ewaluacja Planu

Monitorowanie postępu realizacji niniejszego Planu będzie szczególnie istotne ze społecznego punktu widzenia, ponieważ będzie dawało odpowiedź na pytanie, w jakim stopniu zaspokojone są potrzeby mieszkańców w zakresie możliwości przemieszczania się publicznym transportem zbiorowym.

Obserwacja ta będzie procesem nieustannym, a wyniki będą dokumentowane w formie raportów opracowywanych w cyklu rocznym. W konsekwencji będzie można ocenić, porównując wyniki bieżące z danymi z lat ubiegłych, czy wykonanie Planu postępuje zgodnie z oczekiwaniami.

Podstawowym narzędziem służącym do obserwacji i oceny postępów we wdrażaniu Planu będą wskaźniki, przypisane do analizowanych czynników z poszczególnych obszarów tematycznych Planu.

Obszary tematyczne Planu będą monitorowane za pomocą wskaźników dla 12 zdefiniowanych czynników przedstawionych w kolejnej tabeli. Monitoring Planu wymaga jasnych zasad oceniania realizacji Obszarów Planu, przez co przyjęto następujące zasady oceniania realizacji Obszarów Planu w danym cyklu analizy:

- poszczególnym Obszarom Planu zostały przydzielone wybrane czynniki i mierniki skuteczności osiągnięcia celów;
- realizacja 100% wskazanych w poniższej tabeli czynników monitorowania daje ocenę celującą (6) realizacji Planu;
- realizacja 81% - 99% wskaźników daje ocenę bardzo dobrą (5) realizacji Planu;
- realizacja 61% - 80% wskaźników daje ocenę dobrą (4) realizacji Planu;
- realizacja 41% - 60% wskaźników daje ocenę dostateczną (3) realizacji Planu;
- realizacja 21% - 40% wskaźników daje ocenę mierną (2) realizacji Planu;
- realizacja 0% - 20% wskaźników daje ocenę niedostateczną (1) realizacji Planu.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubiąskiego



Tab. 13.1 Wskaźniki monitorowania Planu

Obszar tematyczny Planu	Nr	Analizowany czynnik	Wskaźnik	Źródło danych	Wartość bazowa (2025)	Miernik (pożądana wartość lub kierunek zmian wartości)
Potrzeby osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych	1.1.	Przystosowanie autobusów do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Udział pojazdów niskopodłogowych lub częściowo niskopodłogowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	Dane operatora	100%	100% taboru
Požadany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	2.1.	Klimatyzacja pojazdów	Udział pojazdów posiadających klimatyzację przestrzeni pasażerskiej	Dane operatora	65%	Pozytywny - rosnący względem 2025 r.
	2.2.	Punktualność kursowania	% zarejestrowanych kursów zrealizowanych punktualnie (za punktualne uznaje się kursy przyspieszone do 1 min. lub opóźnione do 4 min. w stosunku do rozkładu jazdy)	System automatycznej kontroli punktualności	91,42%	Pozytywny - rosnący w ciągu roku
	2.3.	Częstotliwość kursowania	Liczba kategorii linii z rozkładem jazdy tworzonym w oparciu o modułowe częstotliwości kursowania	Analiza rozkładów jazdy	3	3 grupy kategorii linii
	2.4.	Komfort podróży	% kursów, w których poziom zajętość dostępnych miejsc siedzących i stojących nie przekracza 75%	Wyniki cyklicznych badań marketingowych wielkości popytu w całej sieci komunikacyjnej	99,97%	100% kursów

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubiąskiego



Obszar tematyczny Planu	Nr	Analizowany czynnik	Wskaźnik	Źródło danych	Wartość bazowa (2025)	Miernik (pożądana wartość lub kierunek zmian wartości)
	2.5.	Niezawodność przewozów	% zrealizowanych kursów	System automatycznej kontroli punktualności	99,96%*	≥ 99,50%
Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	3.1.	Dynamiczna informacja pasażerska	Liczba przystanków z dynamiczną informacją pasażerską	Dane operatora	22	Nie niższy niż w 2025 r.
Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	4.1.	Wielkość popytu efektywnego	Liczba pasażerów rocznie	Wyniki cyklicznych badań marketingowych wielkości popytu w całej sieci komunikacyjnej	8523600	Pozytywny - rosnący w ciągu roku
Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	5.1.	Prędkość podróży	Prędkość komunikacyjna (km/h)	Analiza rozkładów jazdy	21,3	≥ 20,00
	5.2.	Efektywność przewozów o charakterze użyteczności publicznej	Iloraz prędkości eksploatacyjnej i prędkości komunikacyjnej	Analiza rozkładów jazdy	0,79	≥ 0,77
	5.3.	Dostępność przestrzenna	Udział mieszkańców gmin powiatu lubińskiego obsługiwanych przez LPP w zasięgu 500 m do najbliższego przystanku	Analiza geodanych	90,61%	Pozytywny - rosnący względem 2025 r.
Wpływ transportu na środowisko	6.1.	Emisyjność autobusów	Udział pojazdów niskoemisyjnych (spełniających co najmniej normę EURO6) lub zeroemisyjnych	Dane operatora	57%	Pozytywny - rosnący względem 2025 r.
*- wartość bazowa z 2024 r.						

Źródło: Opracowanie własne



14. Akty prawne przytoczone w opracowaniu

1. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe
(tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 1262)
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2025 r., poz. 889)
3. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 679)
4. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 1251)
5. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim
(tekst jednolity: Dz. U. z 2025 r., poz. 883)
6. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2025 r., poz. 18)
7. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2024, poz. 1539)
8. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2025 r., poz. 1234)
9. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2025 r., poz. 285)
10. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami
publicznego transportu zbiorowego
(tj. Dz. U. 2024 r. poz. 380 z późn. zm.)
11. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska
(tekst jednolity: Dz. U. z 2025 r., poz. 647)
12. Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych
(tekst jednolity: Dz. U. 2024 poz. 1289 z późn. zm.)
13. Ustawa z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 1320)
14. Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski
(tekst jednolity: Dz.U. 2023 poz. 1309).
Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.
(Dz.U. 2009 nr 225 poz. 946)
15. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego

- (tj. Dz.U. 2025 poz. 1071)
16. Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (tj. Dz.U. 2025 poz. 195)
17. Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego
(tj. Dz.U. 2022 poz. 2039)
18. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 nr 117 poz. 684)
19. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy
(Dz. U. 2018 poz. 202 z późn. zm.)
20. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady 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
(Dz. Urz. L 315, 03/12/2007 P. 0001 – 0013)
21. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym
(Dz. U. z 2020 r., poz. 2328)
22. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 stycznia 2005 r. w sprawie ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej.
(Dz. U. 2005 nr 14 poz. 117)
23. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
(tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE C 326 z 26.10.2012)
24. 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)
25. Uchwała nr XXXV/282/2021 Rady Powiatu Lubińskiego z dnia 28 września 2021 r. w sprawie zatwierdzenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego”.
26. Uchwała nr 6/2024 Rady ZIT LGOF z dnia 1 października 2024 r. w sprawie pozytywnego zaopiniowania „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030 z perspektywą do 2040 – elementy” wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030 z perspektywą do

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego

- 2040 – elementy”.
- Uchwała Nr LV/8/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego w sprawie „Planu
27. Zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego.
- Uchwała Nr XIX/482/20 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 16 czerwca 2020 r.
28. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego
- Uchwała nr XXXVIII/274/22 Rady Miejskiej w Lubinie z dnia 23 sierpnia 2022 r. w sprawie
29. uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Lubina
- Uchwała nr LXIII/620/2023 Rady Gminy Lubin z dnia 28 grudnia 2023 r. w sprawie
30. uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Lubin
- Uchwała nr LXI/385/22 Rady Miejskiej w Ścinawie z dnia 29 listopada 2022 r. w sprawie
31. uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Ścinawa
- Uchwała nr V/24/2024 Rady Gminy Rudna z dnia 5 lipca 2024 r. w sprawie uchwalenia
32. zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Rudna.

15. Dokumenty źródłowe

1. Narodowy Spis Powszechny Ludności 2021
2. „Roczna ocena jakości powietrza w województwie dolnośląskim. Raport wojewódzki za rok 2024” (GIOŚ 04.2025),
3. Sprawozdania roczne z wykonania budżetów powiatu lubińskiego za lata 2020-2024
4. Instrukcja PKP PLK S.A. Id-12 – Wykaz linii kolejowych
5. Bank Danych Lokalnych, GUS
6. Generalny pomiar ruchu – 2020/21 r.
7. Rozkłady jazdy przewoźników i operatorów w transporcie drogowym
8. Rozkład jazdy połączeń kolejowych (PKP Polskie Linie Kolejowe SA)
9. Wykaz lotnisk wpisanych do rejestru lotnisk cywilnych na dzień 23 września 2025 r.
10. Wykaz lądowisk wpisanych do ewidencji lądowisk na dzień 17 października 2025 r.



16. Spis tabel

Tab. 2.1 Elementy planu zostały przedstawione według poniższej kolejności.....	11
Tab. 2.2 Ocena realizacji Planu transportowego z 2021 r.	13
Tab. 3.1 Wskaźniki demograficzne powiatu lubińskiego na tle województwa dolnośląskiego.....	18
Tab. 3.2 Zmiany demograficzne w powiecie lubińskim	18
Tab. 3.3 Prognoza liczby ludności powiatu lubińskiego do 2030 r.....	19
Tab. 3.4. Struktura zatrudnienia w powiecie lubińskim w 2024 r.	19
Tab. 3.5 Podstawowe dane budżetowe Powiatu Lubińskiego dotyczące publicznego transportu zbiorowego	20
Tab. 3.6 Edukacja w powiecie lubińskim w roku szkolnym 2024/2025	20
Tab. 4.1 Liczba połączeń kolejowych w transporcie pasażerskim przebiegających przez teren powiatu lubińskiego (stan na 01.09.2025).....	23
Tab. 4.2 Wykaz linii komercyjnych przebiegających przez teren Powiatu Lubińskiego (stan na 01.09.2025)	24
Tab. 4.3 Liczba kursów na 1000 mieszkańców w poszczególnych gminach.....	29
Tab. 4.4 Wykaz linii komunikacji powiatowej w Lubinie - stan na wrzesień 2025 r.	33
Tab. 4.5 Liczba wozokilometrów liniowych realizowanych w komunikacji powiatowej w Lubinie z podziałem na linie - stan na marzec 2025.....	36
Tab. 4.6 Wielkość zrealizowanej pracy eksploatacyjnej przez PKS Lubin S.A. w Lubinie w ramach komunikacji powiatowej w latach 2016-2024	37
Tab. 5.1 Pokrycie terenu w powiecie lubińskim.....	40
Tab. 5.2 Planowana liczba połączeń międzywojewódzkich na terenie powiatu lubińskiego	42
Tab. 5.3 Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich	43
Tab. 5.4 Liczba zarejestrowanych samochodów w powiecie lubińskim w latach 2020-2023.....	50
Tab. 5.5 Główne parametry dopuszczalnych emisji spalin dla samochodów osobowych w poszczególnych normach EURO	52
Tab. 5.6 Dopuszczalny poziom hałasu	54
Tab. 6.1 Oszacowana macierz potoków ruchu pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu lubińskiego.....	58
Tab. 6.2 Liczba pasażerów w poszczególne typy dni w Lubińskich Przewozach Pasażerskich.	60

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubińskiego

Tab. 7.1 Liczba osób z niepełnosprawnościami w powiecie lubińskim na tle województwa dolnośląskiego w 2021 r.	65
Tab. 8.1 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej – scenariusz zachowawczy z liniami podstawowymi	70
Tab. 8.2 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej – scenariusz rozwojowy z liniami projektowanymi	71
Tab. 8.3 Zalecane minimalne częstotliwości kursowania planowanych linii komunikacyjnych – w grupie linii w scenariuszu zachowawczym	75
Tab. 8.4 Zalecane minimalne częstotliwości kursowania planowanych linii komunikacyjnych w grupie linii w scenariuszu zachowawczym	75
Tab. 8.5 Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym	76
Tab. 10.1 Wydatki organizatora na usługi przewozowe w powiatowych przewozach pasażerskich w latach 2016 - 2024.....	94
Tab. 10.2 Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej	94
Tab. 10.3 Charakterystyka wniosku powiatu lubińskiego o objęcie dopłatą w 2025 r. w ramach naboru nr 1 Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej	96
Tab. 13.1 Wskaźniki monitorowania Planu	113



17. Spis rysunków

Rys. 1.1 Obszar objęty Planem transportowym	6
Rys. 4.1. Liczba linii komunikacyjnych w gminach powiatu lubińskiego	26
Rys. 4.2 Liczba linii komunikacyjnych w powiecie z podziałem na przewoźników/operatorów	27
Rys. 4.3 Liczba kursów wykonywanych w powiecie lubińskim ze względu na typ dnia	28
Rys. 4.4 Liczba kursów wykonywanych w gminach ze względu na typ dnia	29
Rys. 4.5 Normy emisji spalania pojazdów obsługiwanych w ramach komunikacji powiatowej organizowanej przez Powiat Lubiąski	31
Rys. 4.6 Autobus napędzany CNG podczas realizacji powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez Powiat Lubiąski	33
Rys. 4.7 Ekwidystanty dojścia pieszego do przystanku autobusowego	38
Rys. 5.1 Podstawowy układ drogowy na obszarze objętym Planem	47
Rys. 6.1 Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu lubińskiego.	59
Rys. 8.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	73
Rys. 8.2 Wyrównanie wysokości krawędzi peronowej z pierwszymi drzwiami autobusu	79
Rys. 8.3 Zminimalizowana przerwa między peronem przystankowym a autobusem.	80
Rys. 8.4 Oznakowanie niskoemisyjnego autobusu PKS w Lubinie S.A. napędzanego CNG.	81
Rys. 11.1 Przykład poprawnego oznakowania przystanku komunikacyjnego w Lubinie	98
Rys. 11.2 Tablica przystankowa Dynamicznej Informacji Przystankowej na przystanku Lubin – Kościuszki Dworzec PKS	99
Rys. 11.3. Przedstawienie możliwych przesiadek na przystanku węzłowym na ekranie wewnątrz pojazdu. Przykład Bratysławy	101
Rys. 11.4 System dynamicznej informacji pasażerskiej komunikacji Powiatu Lubiąskiego	102
Rys. 12.1 Perony autobusowe przed dworcem kolejowym w miejscowości Landeck (Austria). Zaprojektowanie peronów w taki sposób ułatwia ich opuszczenie przez autobus	107
Rys. 12.2. 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.	108