



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO

Opole, dnia 16 grudnia 2016 r.

Poz. 2771

UCHWAŁA NR 15/I/2016
ZGROMADZENIA ZWIĄZKU CELOWEGO POWIATOWO-GMINNEGO „JEDŹ Z NAMI”

z dnia 14 listopada 2016 r.

**w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
dla Związku Celowego Powiatowo-Gminnego „JEDŹ Z NAMI”**

Działając na podstawie § 7 ust. 1 Statutu Związku Celowego Powiatowo-Gminnego „JEDŹ Z NAMI” art. 69 ust. 1 w związku z art. 72a ust. 2 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 814 z późn. zm.), art. 4 ust. 2 pkt 1, art. 9 ust. 1 pkt 4a w związku z art. 9 ust. 2 i art. 9 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r., poz. 1440, poz. 1045, poz. 1890, poz. 1753, poz. 1893) Zgromadzenie Związku Celowego Powiatowo-Gminnego „JEDŹ Z NAMI” uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku Celowego Powiatowo-Gminnego „JEDŹ Z NAMI”, który stanowi załącznik do uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Związku.

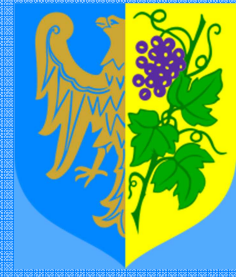
§ 3.1. Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Opolskiego.

2. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Opolskiego, z mocą obowiązującą od dnia 1 stycznia 2017 r.

Przewodniczący Zgromadzenia
Związku Celowego Powiatowo-Gminnego
„JEDŹ Z NAMI”

Józef Swaczyna

Załącznik do uchwały nr 15/I/2016
Zgromadzenia Związku Celowego
Powiatowo-Gminnego „JEDŹ Z NAMI”
z dnia 14 listopada 2016 r.



**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA ZWIĄZKU CELOWEGO
POWIATOWO-GMINNEGO „JEDŹ Z NAMI”**



SPIS TREŚCI

1. WSTĘP

- 1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY
- 1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE

2. CHARAKTERYSTYKA CZŁONKÓW ZWIĄZKU CELOWEGO POWIATOWO-GMINNEGO „JEDŹ Z NAMI”

- 2.1. INFORMACJE OGÓLNE
- 2.2. UWARUNKOWANIA DEMOGRAFICZNE, SPOŁECZNE I GOSPODARCZE OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM

3. SYSTEM TRANSPORTOWY NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM TRANSPORTOWYM

- 3.1. SIEĆ DROGOWA NA TERENIE ZWIĄZKU CELOWEGO
- 3.2. SIEĆ KOLEJOWA NA TERENIE ZWIĄZKU CELOWEGO
- 3.3. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ
- 3.4. STRUKTURA WŁAŚCIELSKA W ZAKRESIE PODMIOTÓW REALIZUJĄCYCH TRANSPORT PUBLICZNY

4. ANALIZA BADAŃ MARKETINGOWYCH

- 4.1. ANALIZA BADAŃ PREFERENCJI I ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU STRZELECKIEGO

5. OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH NA OBSZARZE ZWIĄZKU CELOWEGO

- 5.1. WSKAZANIE OBSZARÓW WYMAGAJĄCYCH INTERWENCJI W ZAKRESIE DOWOZU
- 5.2. ANALIZA TABORU
- 5.3. POPYT NA PRZEWOZY PASAŻERSKIE NA OBSZARZE ZWIĄZKU CELOWEGO

6. ZAPOTRZEBOWANIE NA PRZEWOZY O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU

- 6.1. SIEĆ KOMUNIKACYJNA NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ
- 6.2. WĘZŁY PRZESIADKOWE

7. ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW

- 7.1. ROLA ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
- 7.2. TRANSPORT ZRÓWNOWAŻONY
- 7.3. INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO Z INDYWIDUALNYM
- 7.4. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
- 7.5. EFEKTYWNOŚĆ I ZASADY ZLECENIA PODMIOTOWI WEWNĘTRZNEMU WYKONYWANIA ŚWIADCZEŃ USŁUG TRANSPORTU PUBLICZNEGO

8. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

9. OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

- 9.1. STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH

- 9.2. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO NA OBSZARZE OBJĘTYM OPRACOWANIEM
 - 9.3. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
 - 9.4. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ
 - 9.5. STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW I SPOSÓB ICH OZNAKOWANIA ORAZ STANDARYZACJA SYSTEMU POBIERANIA OPŁAT ZA BILETY
- 10. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ (SIP)**
- 11. INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA**
- 12. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH**
- 12.1. FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO
 - 12.2. FINANSOWANIE POWIATOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO
- 13. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU**

1. WSTĘP

1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY

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

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

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

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

1. Gmina:

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

2. Powiat:

- A. liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- B. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

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

4. Związek powiatowo-gminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny

5. Województwo:

- A. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
- B. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

6. Minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: <ol style="list-style-type: none">1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych;4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;5. Zasady organizacji rynku przewozów;6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej;7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera;8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator transportu publicznego	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
3	Operator	Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.
4	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

2. CHARAKTERYSTYKA CZŁONKÓW ZWIĄZKU CELOWEGO POWIATOWO-GMINNEGO „JEDŹ Z NAMI”

2.1. INFORMACJE OGÓLNE

Związek celowy powiatowo-gminy „Jedź z Nami” utworzony ¹został przez powiat strzelecki oraz gminy powiatu strzeleckiego:

- Izbicko
- Jemielnica,
- Kolonowskie,
- Leśnica,
- Strzelce Opolskie,
- Ujazd,
- Zawadzkie.

Celem związku będzie wykonywanie zadań obejmujących ogół spraw dotyczących lokalnego transportu zbiorowego, pełniąc rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2015 r.,poz. 1440 ze zm.) i realizując zadania zdefiniowane w art. 8 i 15 tej ustawy.

Związek celowy powiatowo-gminny „Jedź z Nami” znajduje się obszarowo na terenie powiatu strzeleckiego, który położony jest w południowo zachodniej Polsce, w województwie opolskim, w jego wschodniej części. Powiat strzelecki utworzony został w 1999 roku w ramach reformy administracyjnej. Siedzibą powiatu jest miasto Strzelce Opolskie.

Powiat Strzelecki graniczy od północy z Powiatem Oleskim, od wschodu z Województwem Śląskim, od południa z Powiatem Kędzierzyńsko-Kozielskim, z kolei od zachodu z Powiatem Krapkowickim i Powiatem Opolskim.

Powiat Strzelecki – podobnie jak Krapkowicki – leży zarówno na drogowym, jak i na kolejowym szlaku komunikacyjnym, łączącym Górny i Dolny Śląsk.

W gospodarce powiatu najważniejsze miejsce pod względem generowanych miejsc pracy, jak i ilości podmiotów, zajmuje handel i usługi. Rolnictwo i przemysł zajmują zbliżone do siebie pozycje. Przemysł dominuje w rejonie Strzelec Opolskich i Zawadzkiego, z kolei tereny południowe i zachodnie powiatu mają charakter rolniczy. Nie należy zapominać jednak o trendzie spadku zatrudnienia w rolnictwie i gromadzenia ziemi uprawnej przez silniejsze ekonomicznie gospodarstwa rolne. Można więc powiedzieć, iż gospodarka powiatu strzeleckiego ma charakter zrównoważony.

Na terenie powiatu znajdują się dwa węzły autostrady Olszowa, Nogawczyce skąd w przeciągu godziny można dotrzeć do Wrocławia (130 km) i dalej, aż do zachodniej granicy. Droga międzynarodowa E-40 jest głównym połączeniem południowej i południowo zachodniej części kraju ze wschodnią granicą.

¹ Ilekroć w dokumencie pada sformułowanie powiat strzelecki, należy przez to rozumieć członków związku celowego powiatowo-gminnego „Jedź z Nami” tj. powiat strzelecki oraz gminy powiatu strzeleckiego

Sieć komunikacyjną uzupełniają drogi powiatowe i gminne. Obok transportu kołowego występuje dobrze rozwinięta sieć kolejowa. W skład jej wchodzi trzy linie przechodzące przez powiat (Opole - Częstochowa, Opole - Gliwice, Fosowskie - Tarnowskie Góry).

W skład powiatu wchodzi:

- gminy miejsko-wiejskie: Kolonowskie, Leśnica, Strzelce Opolskie, Ujazd, Zawadzkie
- gminy wiejskie: Izbicko, Jemielnica
- miasta: Kolonowskie, Leśnica, Strzelce Opolskie, Ujazd, Zawadzkie

W poniższej tabeli podsumowano podstawowe informacje statystyczne o powiecie strzeleckim.

Tabela 2. Powierzchnia i ludność powiatu (stan na 31.12.2013 r.)

Powierzchnia powiatu w km ²	Powierzchnia województwa w km ²	% województwa	Ludność powiatu	Ludność województwa opolskiego	% województwa	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
744	9412	7,90%	76 079	1 004 416	7,57%	102,26

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

Udział powierzchni powiatu strzeleckiego w powierzchni całego województwa opolskiego wynosi 7,90 proc. wg stanu na 2013 rok. Nieznacznie gorzej ten odsetek kształtuje się dla udziału liczby mieszkańców powiatu strzeleckiego w odniesieniu do liczby mieszkańców całego województwa opolskiego, gdzie wskaźnik ten osiąga wartość 7,57 proc.

Tabela 3. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie powiatu strzeleckiego (stan na 31.12.2013 r.)

Drogi	Powiatowe	% Województwa	Gminne	% Województwa
Długość (km)	311,6	9%	255,8	11%

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

Poniższa mapa pokazuje powiat strzelecki w podziale na gminy.

Mapa 1. Powiat strzelecki



Źródło: opracowanie własne

2.2. UWARUNKOWANIA DEMOGRAFICZNE, SPOŁECZNE I GOSPODARZE OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM

A. LICZBA LUDNOŚCI

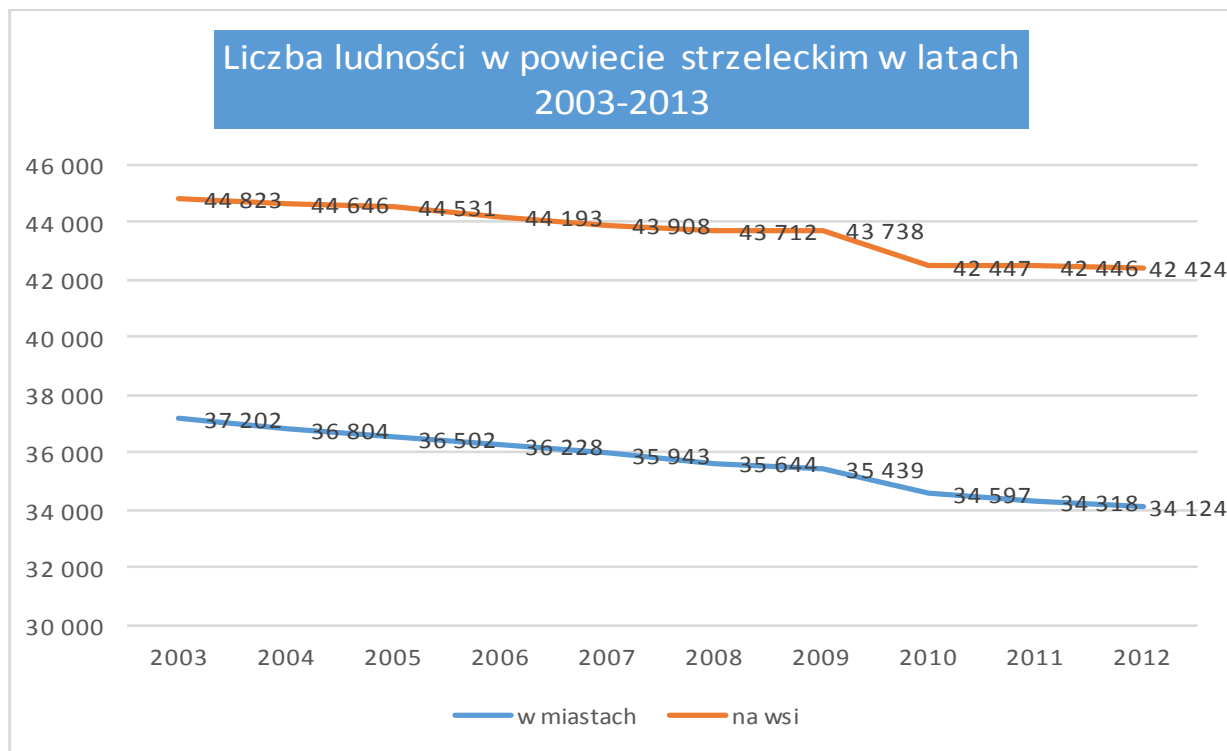
Jednym z elementów, które należy uwzględnić, przy długoterminowej prognozie potrzeb przewozowych w planowanych do organizacji przewozach pasażerskich są cechy demograficzne mieszkańców powiatu strzeleckiego oraz gmin powiatu strzeleckiego, które tworzą związek celowym. w poniższym rozdziale przedstawione są dane przedstawiające liczbę ludności w latach 2003-2013, gęstość zaludnienia, wskaźniki urbanizacji oraz liczbę urodzeń w latach 1999-2013 na obszarze objętym niniejszym opracowaniem.

Dane wykorzystane poniżej pochodzą z Banku Danych Lokalnych, opracowań własnych wykonawcy oraz danych udostępnionych przez Zamawiającego.

Tabela 4. Liczba ludności w powiecie strzeleckim w latach 2003-2013

Lata	Powiat Strzelecki		
	ogółem	w miastach	na wsi
2003	82 025	37 202	44 823
2004	81 450	36 804	44 646
2005	81 033	36 502	44 531
2006	80 421	36 228	44 193
2007	79 851	35 943	43 908
2008	79 356	35 644	43 712
2009	79 177	35 439	43 738
2010	77 044	34 597	42 447
2011	76 764	34 318	42 446
2012	76 548	34 124	42 424
2013	76 079	33 874	42 205

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Wykres 1. Liczba ludności w powiecie strzeleckim w latach 2003-2013

Na podstawie tabeli należy wskazać, że na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat liczba ludności w powiecie uległa zmniejszeniu o 7,25 proc. Co ciekawe większy odpływ ludności zanotowano w miastach, aniżeli na wsiach – odpowiednio 8,95 proc. i 5,84 proc.

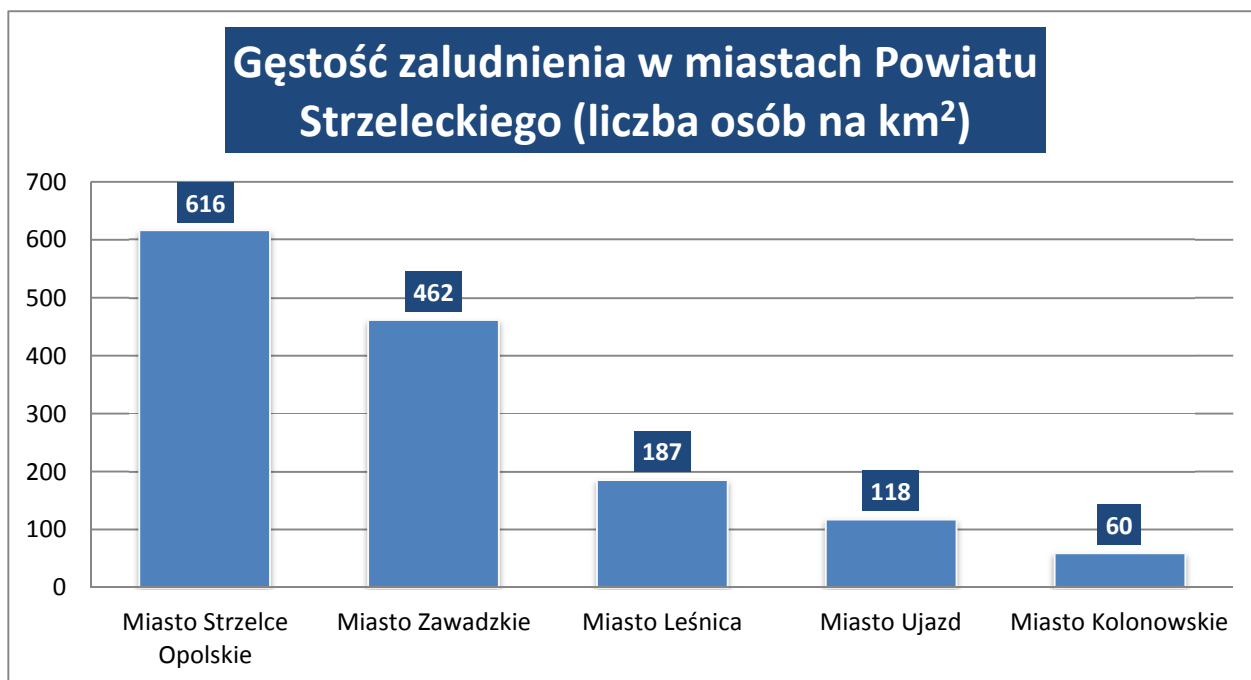
Co więcej, na przestrzeni analizowanego czasu szczególnie niekorzystnym okresem dla powiatu strzeleckiego były lata 2009-2010, kiedy to liczba mieszkańców skurczyła się o 2133 osób.

B. GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA

Wśród miast na obszarze powiatu strzeleckiego największą gęstością zaludnienia charakteryzuje się miasto Strzelce Opolskie oraz miasto Zawadzkie, gdzie przypada odpowiednio 616 i 462 osób na km². Trzecim miastem pod tym względem jest Leśnica, gdzie współczynnik ten jest już znacznie mniejszy – 187 osób na km². Miastami z najmniejszą gęstością zaludnienia są Ujazd i Kolonowskie. w przypadku ostatniej wymienionej jednostki gęstość zaludnienia jest ponad dziesięciokrotnie mniejsza, aniżeli w przypadku pierwszych w tym zestawieniu Strzelce Opolskich.

Tabela 4. Gęstość zaludnienia w miastach powiatu strzeleckiego

L.p.	Jednostka terytorialna	ludność na 1 km ²
1	Miasto Strzelce Opolskie	616
2	Miasto Zawadzkie	462
3	Miasto Leśnica	187
4	Miasto Ujazd	118
5	Miasto Kolonowskie	60

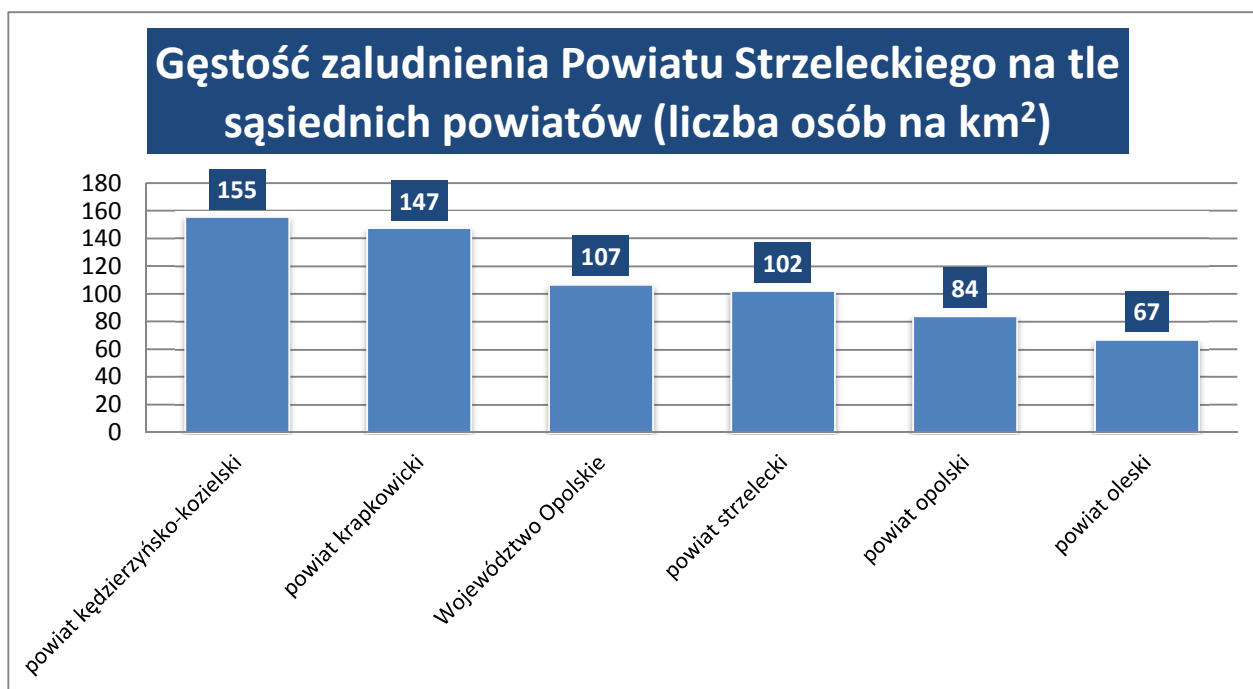
Wykres 2. Gęstość zaludnienia w miastach powiatu strzeleckiego

Na tle województwa opolskiego oraz powiatów sąsiednich gęstość zaludnienia w powiecie strzeleckim wypada relatywnie przyzwoicie. Powiat strzelecki charakteryzuje się zbliżonym poziomem tego współczynnika, co województwo opolskie.

Liderami w zestawieniu są powiaty kędzierzyńsko-kozielski oraz krapkowicki, gdzie wskaźniki te są największe i osiągają odpowiednio 155 i 147 osób na km².

Tabela 5. Gęstość zaludnienia powiatu strzeleckiego na tle sąsiednich powiatów

L.p.	Jednostka terytorialna	ludność na 1 km ²
1	Powiat Kędzierzyńsko-Kozielski	155
2	Powiat Krapkowicki	147
3	Województwo Opolskie	107
4	Powiat Strzelecki	102
5	Powiat Opolski	84
6	Powiat Oleski	67

Wykres 3. Gęstość zaludnienia powiatu strzeleckiego na tle sąsiednich powiatów

W poniższych tabelach przedstawione są pozostałe dane dotyczące gęstości zaludnienia w rozbiciu na kolejne rodzaje jednostek samorządu terytorialnego.

Tabela 6. Gęstość zaludnienia w powiecie strzeleckim (gmina + miasto)

L.p.	Jednostka terytorialna	ludność na 1 km ²
1	Gmina i Miasto Strzelce Opolskie	155
2	Gmina i Miasto Zawadzkie	145
3	Gmina i Miasto Leśnica	85
4	Gmina i Miasto Ujazd	76
5	Gmina i Miasto Kolonowskie	71

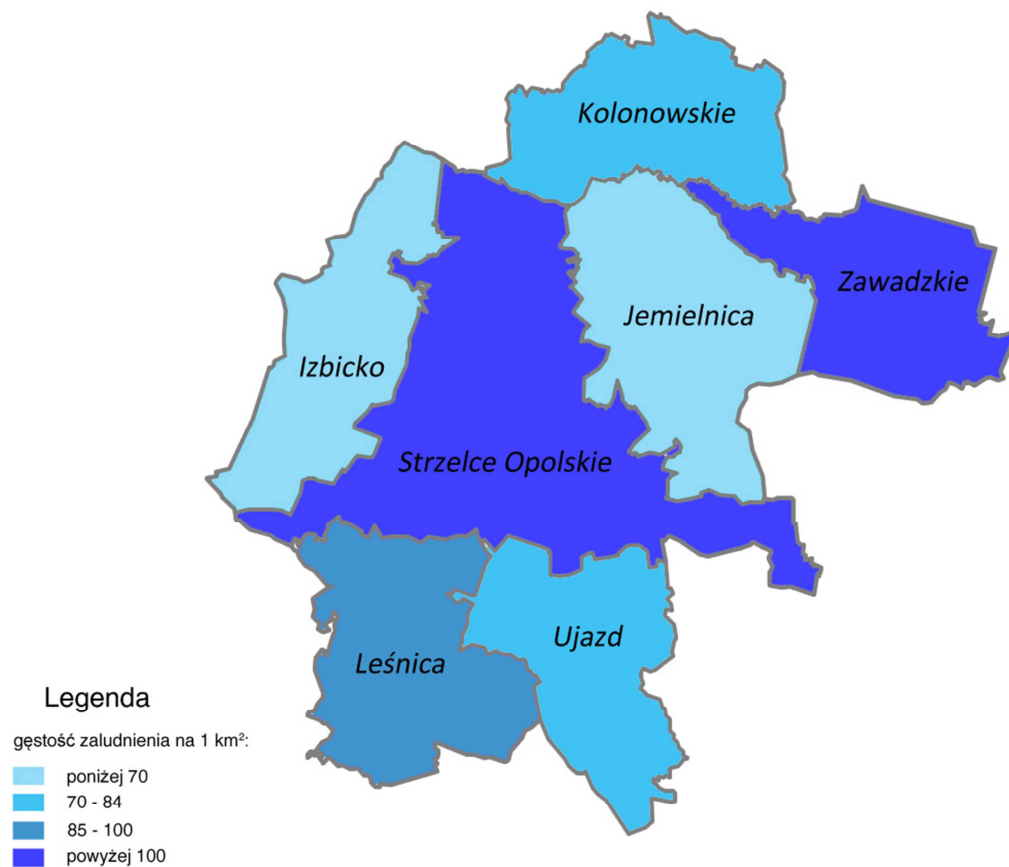
Tabela 7. Gęstość zaludnienia gmin miejsko-wiejskich w powiecie strzeleckim

L.p.	Jednostka terytorialna	ludność na 1 km ²
1	Gmina miejsko-wiejska Kolonowskie	93
2	Gmina miejsko-wiejska Strzelce Opolskie	74
3	Gmina miejsko-wiejska Ujazd	67
4	Gmina miejsko-wiejska Leśnica	66
5	Gmina miejsko-wiejska Zawadzkie	65

Tabela 8. Gęstość zaludnienia w gminach wiejskich w powiecie strzeleckim

L.p.	Jednostka terytorialna	ludność na 1 km ²
1	Gmina wiejska Izbicko	64
2	Gmina wiejska Jemielnica	63

Mapa 1. Gęstość zaludnienia w powiecie strzeleckim



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych

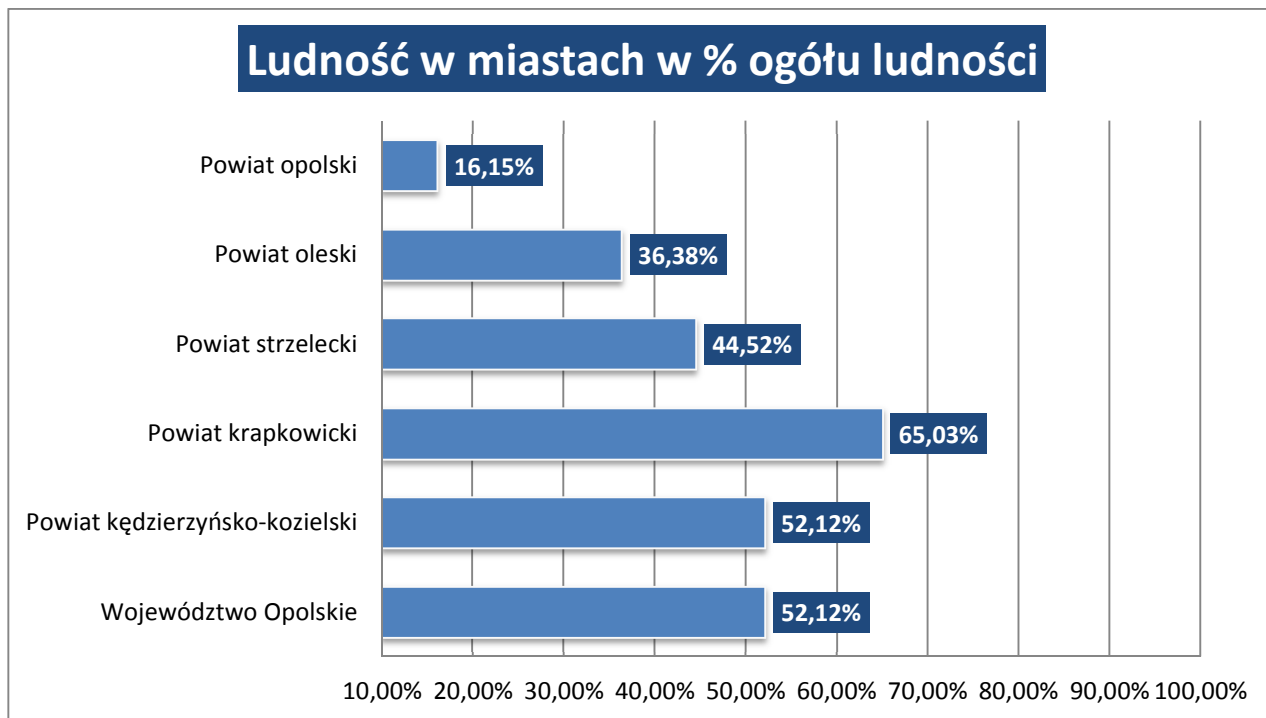
C. WSKAŹNIK URBANIZACJI

Dane dotyczące gęstości zaludnienia są dość silnie skorelowane ze wskaźnikiem urbanizacji. Powiat strzelecki na tle województwa opolskiego oraz powiatów sąsiadujących odznacza się przeciętnym poziomem zurbanizowania. Wskaźnik ten osiąga 44,52 proc. i w prezentowanym powyżej zestawieniu niższy współczynnik urbanizacji odnotowuje się wyłącznie w przypadku powiatów oleskiego i opolskiego. Zdecydowanym liderem pod tym względem jest powiat krapkowicki, gdzie wskaźnik ten osiąga 65,03 proc. i jest najwyższy dla wszystkich analizowanych w tabeli poniżej jednostek samorządu terytorialnego. Poza nim wyższy poziom urbanizacji przypada na województwo opolskie oraz powiat kędzierzyńsko-kozielski.

Tabela 9. Wskaźnik urbanizacji wybranych JST

L.p.	Jednostka terytorialna	ludność w miastach w % ogółu ludności
1	Województwo Opolskie	52,12%
2	Powiat Kędzierzyńsko-Kozielski	52,12%
3	Powiat Krapkowicki	65,03%
4	Powiat strzelecki	44,52%
5	Powiat Oleski	36,38%
6	Powiat Opolski	16,15%

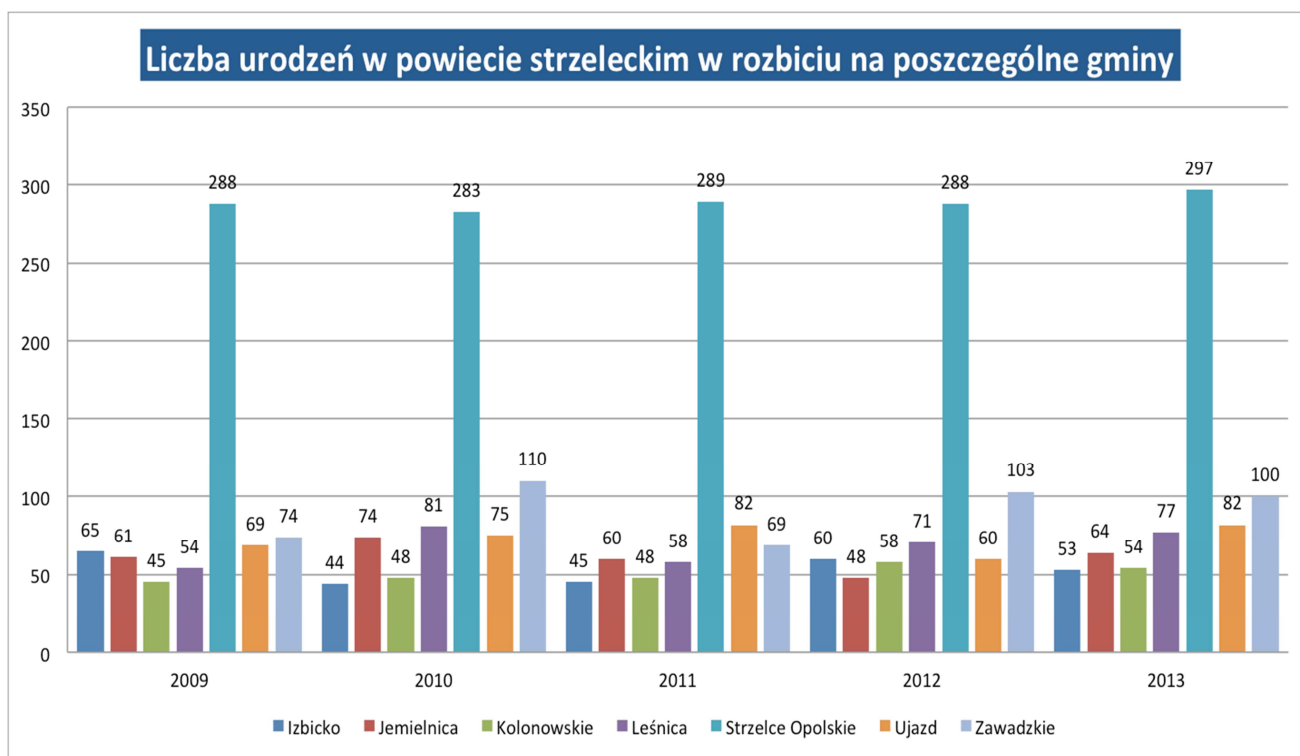
Źródło: Bank Danych Lokalnych

Wykres 4. Wskaźnik urbanizacji wybranych JST

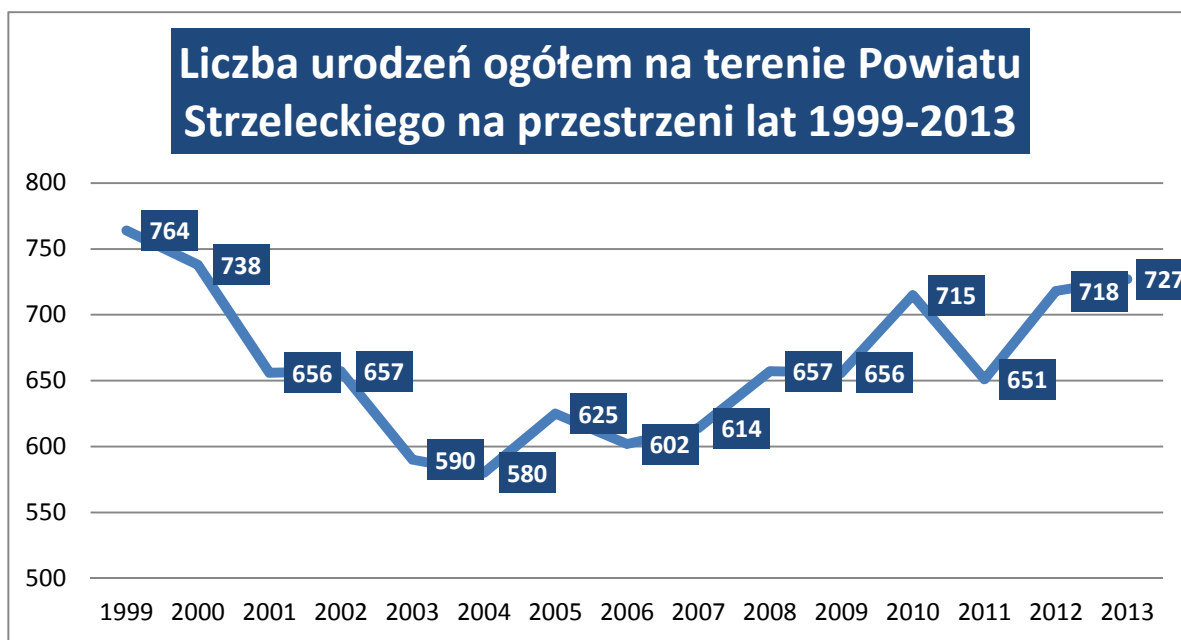
D. LICZBA URODZEŃ

Analiza rynku przewozów transportu publicznego musi uwzględniać tendencje w zakresie liczby mieszkańców, jego struktury oraz naturalnego ruchu. Zauważalny na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat spadek liczby mieszkańców powiatu strzeleckiego oraz przeciętny wskaźnik urbanizacji dają podstawę do przekonania, że popyt na transport publiczny będzie w najbliższych latach ulegał zmniejszeniu. Wśród czynników pozytywnych należy wyróżnić odwrócenie trendu spadkowego w zakresie raportowanej liczby urodzeń. Od 2004 roku obserwuje się wzrost liczby urodzeń. Na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat, aż siedmiokrotnie odnotowywano liczbę urodzeń wyższą, aniżeli w roku poprzedzającym.

Wykres 5. Liczba urodzeń w powiecie strzeleckim w rozbiciu na poszczególne gminy (stan na 31.12.2013 r.)



Źródło: Bank Danych Lokalnych

Wykres 6. Liczba urodzeń ogółem na terenie powiatu strzeleckiego na przestrzeni lat 1999-2013

E. LICZBA POJAZDÓW W POWIECIE STRZELECKIM

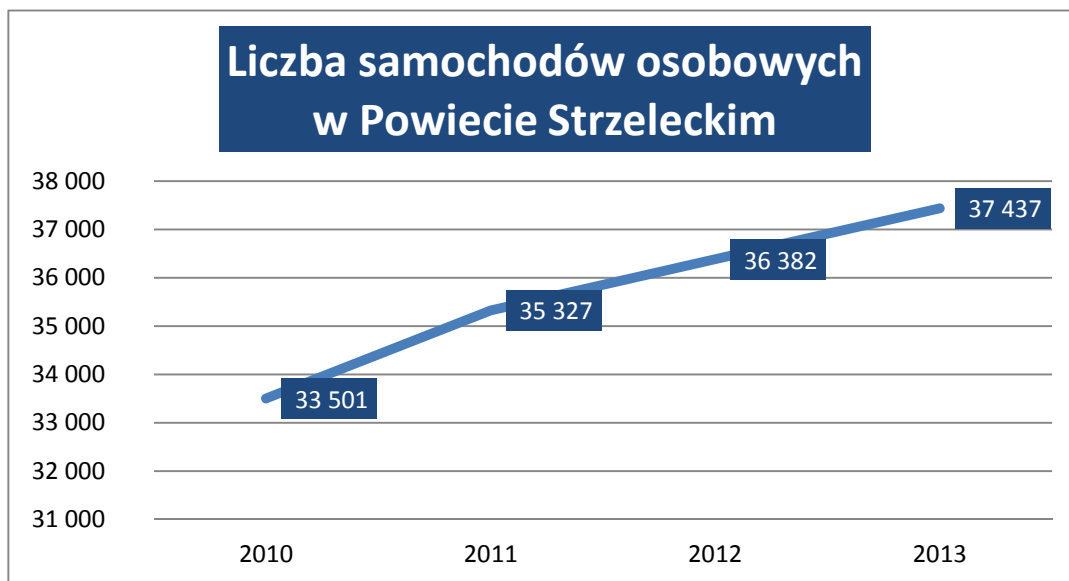
Wzrastająca liczba samochodów osobowych stanowi duże wyzwanie dla transportu publicznego, który musi stać się bardziej konkurencyjny, aby dotrzeć z ofertą do osób podróżujących komunikacją indywidualną. z drugiej strony rolą transportu publicznego jest zapewnienie przynajmniej podstawowych połączeń komunikacyjnych tym mieszkańcom, którzy nie posiadają samochodu lub prawa jazdy, co może przyczynić się do walki z wykluczeniem, zwłaszcza osób mieszkających na obszarach wiejskich.

Duży wpływ na stan nawierzchni dróg ma zwiększająca się liczba pojazdów poruszających się po drogach w powiecie. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w 2013 roku wynosiła 37 437.

Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców powiatu strzeleckiego jest aż o 11% niższa niż w całym województwie opolskim i wynosi 454,1.

Pomimo tego liczba samochodów osobowych w powiecie strzeleckim rokrocznie ulega zwiększeniu. Od roku 2010 liczba samochodów osobowych zwiększyła się o 11,75 proc.

Wykres 7. Liczba samochodów osobowych w powiecie strzeleckim



F. DOCHODY LUDNOŚCI I BEZROBOCIE

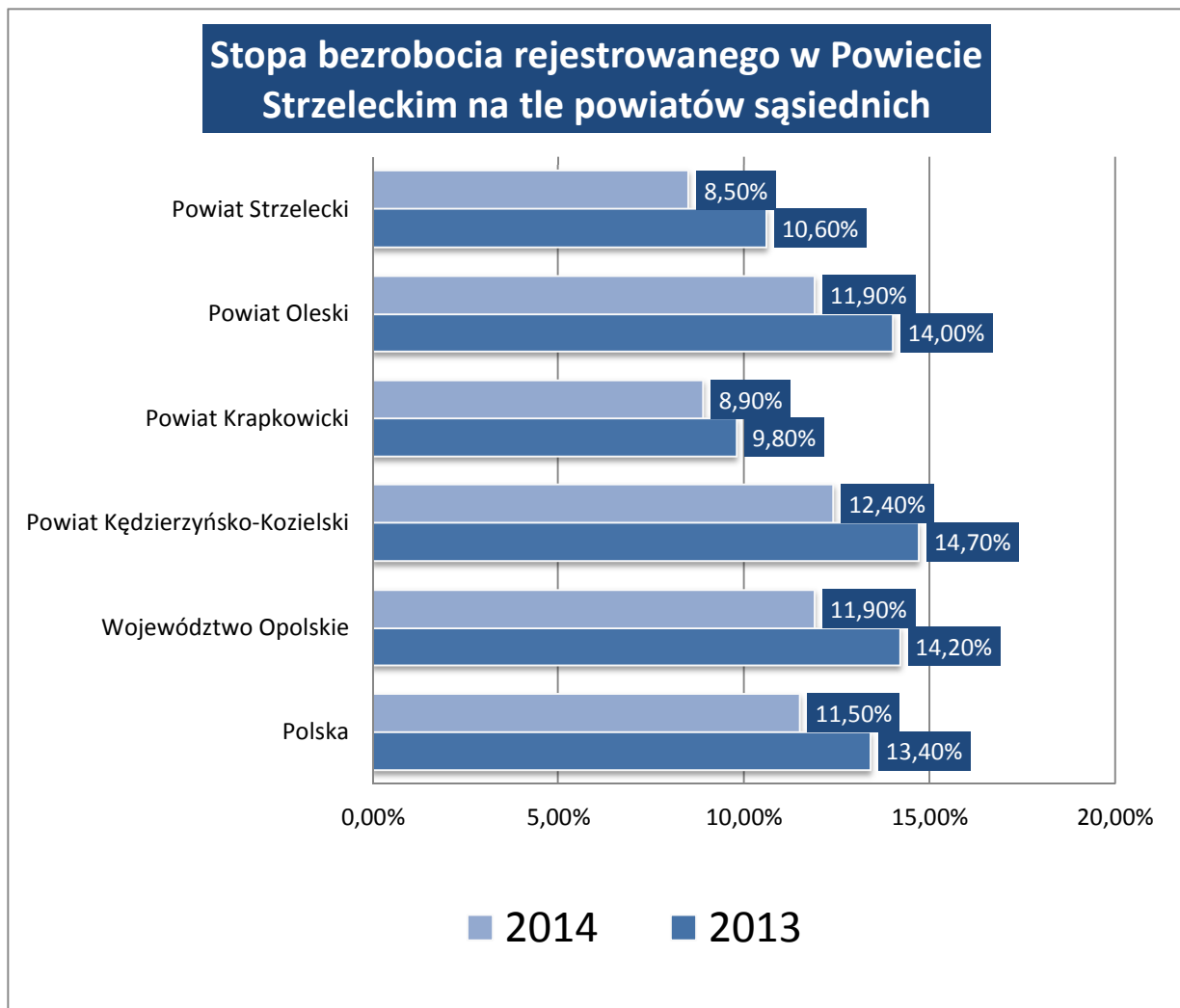
Według danych Głównego Urzędu Statystycznego przeciętne wynagrodzenie brutto mieszkańca powiatu strzeleckiego wyniosło 3479,47 zł. z kolei wydatki na transport gospodarstw domowych wynoszą 354,90 zł. Tym samym wydatki gospodarstw na transport stanowią 10,20 proc. przeciętnego wynagrodzenia brutto mieszkańca powiatu strzeleckiego.

Ogólnokrajowa stopa bezrobocia na koniec grudnia 2014 r. wyniosła 11,50%. Województwo opolskie ma średni wskaźnik bezrobocia w kraju, wynoszący 11,9%, co stawia je na 7 miejscu w skali kraju. Ten sam wskaźnik dla powiatu strzeleckiego wyniósł 8,50 proc., co jest najlepszym wynikiem w zestawieniu. w porównaniu ze stopą bezrobocia z końca 2013 roku, to zmniejszyło się o 2,1 pkt. proc.

Tabela 10. Stopa bezrobocia rejestrowanego w Powiecie Strzeleckim na tle powiatów sąsiednich

Jednostka terytorialna	2013	2014
Polska	13,40%	11,50%
Województwo Opolskie	14,20%	11,90%
Powiat Kędzierzyńsko-Kozielski	14,70%	12,40%
Powiat Krapkowicki	9,80%	8,90%
Powiat Oleski	14,00%	11,90%
Powiat Strzelecki	10,60%	8,50%

Wykres 8. Stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie strzeleckim na tle powiatów sąsiednich



3. SYSTEM TRANSPORTOWY NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM TRANSPORTOWYM

3.1. SIEĆ DROGOWA NA TERENIE ZWIĄZKU CELOWEGO

Odpowiednia organizacja całego systemu transportowego wpływa na podział zadań przewozowych. w Powiecie strzeleckim zadania te są dzielone między transport drogowy zarówno zbiorowy, jak i indywidualny oraz transport szynowy. Jego funkcjonowanie będzie uzależnione od właściwego zagospodarowania przestrzennego powiatu, zwłaszcza od stopnia rozwinięcia sieci dróg oraz od stanu ich nawierzchni, a także stanu infrastruktury kolejowej jak również skomunikowania kolei i transportu autobusowego.

Dobrze rozwinięty układ drogowy jest podstawowym czynnikiem decydującym o dostępności zewnętrznej i wewnętrznej powiatu. Dzięki drodze europejskiej E40, drogom krajowym nr 40, 88, 94 i A4 oraz drogom wojewódzkim nr 409, 426, 463, 901 powiat ma zagwarantowane dobre połączenie ze stolicą województwa- Opolem oraz z siedzibami powiatów sąsiadujących.

Przez powiat przechodzą następujące drogi:

1. Krajowe: A4, 40, 88, 94
2. Wojewódzkie: 409, 426, 463, 901

Poniższa mapa przedstawia stan budowy dróg szybkiego ruchu na terenie województwa opolskiego. Jak wynika z danych przedstawionych przez GDDKiA, wszelkie planowane inwestycje zostały zakończone. Ponadto w perspektywie najbliższych kilku lat nie są planowane żadne nowe inwestycje.

Niemniej należy nadmienić, że na obszarze powiatów sąsiednich tj. oleskiego oraz kędzierzyńsko-kozielskiego trwają prace przygotowawcze do budowy obwodnic odpowiednio obwodnicy Myśliny (projekt wpisany na listę rezerwową, długość 3,5 km) oraz północnej obwodnicy Kędzierzyna-Koźła (projekt znalazł się na liście zadań priorytetowych). Szczególnie budowa północnej obwodnicy Kędzierzyna-Koźła może wpłynąć korzystnie naciążenie mieszkańców powiatu strzeleckiego we wskazanym kierunku, które już dzisiaj stanowi jedno z głównych kierunków podróży zewnętrznych mieszkańców.

Mapa 2. Mapa budowy dróg (woj. opolskie)



Legenda

	autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice w użytkowaniu
	autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice w realizacji
	autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice w przetargu
	autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice w przygotowaniu
	numery autostrad i dróg ekspresowych

Źródło: GDDKiA

W poniższej tabeli prezentujemy szczegółowy wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu strzeleckiego.

Tabela 11. Wykaz dróg powiatowych

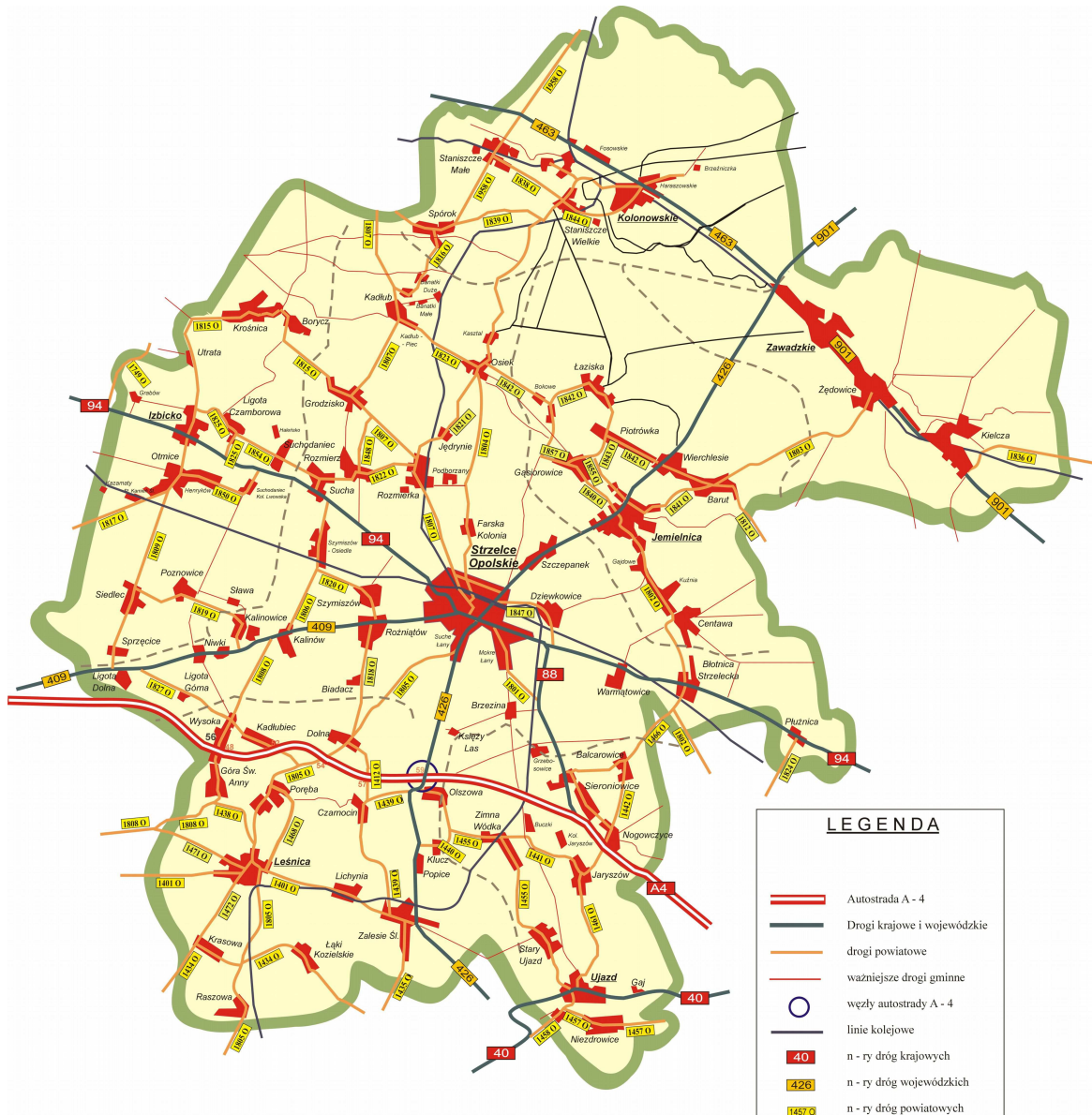
Nr drogi	Nazwa ciągu drogowego	Dł. drogi km	klasa drogi	standard
1401 O	Zdzieszowice - Leśnica - Zalesię śląskie	9,256	gł	III
1461 O	Sieronowice - Ujazd	9,783	gł	III
1805 O	Strzelce Opolskie - Leśnica - Kędzierzyn-Koźle	18,411	gł	III

1807 O	Strzelce Opolskie - Krasiejów	16,942	gł	III
1815 O	Izbicko- Grodzisko	12,794	gł	III
2272 O	ul. Cementowa	1,215	gł	III
2273 O	ul. Zakładowa	1,628	gł	III
	łącznie drogi główne	70,029		
1435 O	Zalesię Śląskie - Kędzierzyn Koźle	2,645	zb	IV
1438 O	Góra Św. Anny - Leśnica	2,736	zb	IV
1455 O	Olszowa - Ujazd	10,900	zb	IV
1457 O	Ujazd - Niedzrowice " granica województwa śląskiego (Pławniowice)	4,002	zb	IV
1458 O	Ujazd - Kędzierzyn-Koźle	1,964	zb	IV
1749 O	Raszowa - Nakło	0,525	zb	IV
1802 O	Jemielnica – granica województwa – (Kotulin)	9,388	zb	IV
1803 O	Piotrówka – Żędowice	9,670	zb	IV
1806 O	Sucha- Kalinów	5,175	zb	IV
1808 O	DW 409 " Zdieszowice	8,745	zb	IV
1809 O	Izbicko - Ligota Dolna	9,245	zb	IV
1816 O	Kadłub - Spórok	4,470	zb	IV
1817 O	Otmice — Kamień Śląski	2,324	zb	IV
1827 O	Ligota Dolna - DP 1805 0	7,285	zb	V
1836 O	Kielcza - granica województwa śląskiego (Krupski Młyn)	4,570	zb	IV
1839 O	Spórok - Staniszcze Wielkie	4,185	zb	V
1844 O	Staniszcze Wielkie - Kolonowskie	3,400	zb	IV
1958 O	Myśliń - Staniszcze Małe - Spórok	7,685	zb	IV
2274 O	ul. Szpitalna	0,500	zb	IV
2275 O	ul. Mickiewicza	1,460	zb	IV
	łącznie drogi zbiorcze	100,874		
1412 O	Dolna - Olszowa	2,160	lok	V
1434 O	Kędzierzyn-Koźle - Januszkowice	7,090	lok	V
1439 O	Zalesię Śląskie - Olszowa	7,350	lok	V
1440 O	Klucz-DP 14550	1,631	lok	V
1441 O	Zimna Wódka - Jaryszów	3,677	lok	V
1442 O	Nogowczyce - Balcarzowice	2,735	lok	V
1466 O	Błotnica Strzelecka - Sieronowice	3,092	lok	V
1468 O	Leśnica - Poręba	4,409	lok	V
1471 O	Leśnica - Żyrowa	1,967	lok	V
1472 O	Leśnica - Krasowa	2,901	lok	V
1801 O	Strzelce Opolskie - Brzezina	3,272	lok	V

1804 O	Strzelce Opolskie - Kolonowskie	19,906	lok	V
1812 O	(Dąbrówka) granica województwa śląskiego - Barut	1,500	lok	IV
1818 O	Rożniątów -Dolna	4,455	lok	V
1819 O	Kalinowice — Siedlec	5,635	lok	V
1820 O	Szymiszów - Rożniątów	3,250	lok	V
1821 O	Rozmierka - Osiek	4,108	lok	V
1822 O	Sucha — Rozmierka	4,265	lok	V
1823 O	Kadłub-Osiek	3,567	lok	V
1824 O	Płużnica Wielka - granica województwa śląskiego (Kotulin)	0,930	lok	V
1825 O	Izbicko - Ligota Czamborowa - DK 94	3,226	lok	V
1838 O	Staniszczce Wielkie - Staniszczce Małe	3,200	lok	V
1840 O	Jemielnica — Gąsiorowice	2,592	lok	V
1841 O	Jemielnica - Barut	3,660	lok	V
1842 O	Piotrówka - Osiek	9,760	lok	V
1843 O	Gąsiorowice - Piotrówka	2,061	lok	V
1847 O	Strzelce Opolskie - Dziewkowice	3,292	lok	V
1848 O	Rozmierz- Grodzisko	2,210	lok	V
1850 O	Otmice - DK 94 (Suchodaniec)	3,784	lok	V
1854 O	Ligota Czamborowa - Sucha	3,638	lok	V
1855 O	Jemielnica - Gąsiorowice	2,130	lok	V
1857 O	Gąsiorowice - do końca zabudowy (kier. Bokowe)	1,143	lok	V
2271 O	ul. Dworcowa	1,174	lok	V
2278 O	ul. Matejki	1,220	lok	V
2279 O	ul. Nowowiejska	1,395	lok	V
2280 O	ul. Celna	1,930	lok	V
2281 O	ul. Powstańców Śląskich (na odc: ul. 1 Maja – ul. Dworcowa)	0,335	lok	V
2131 O	ul. Arki Bożka	1,140	lok	V
2132 O	ul. Dworcowa	0,550	lok	V
2133 O	ul. Kościuszki	1,732	lok	V
2134 O	ul. Haraszowskie	1,930	lok	V
2135 O	ul. Leśna	0,682	lok	V
	łącznie drogi lokalne	140,684		
	Razem drogi powiatowe	311,587		

Na poniższej mapie prezentujemy sieć drogową na terenie powiatu strzeleckiego.

Mapa 3. Sieć drogową na terenie powiatu strzeleckiego



Źródło: Starostwo Powiatowe w Strzelcach Opolskich

3.2. SIĘĆ KOLEJOWA NA TERENIE ZWIĄZKU CELOWEGO

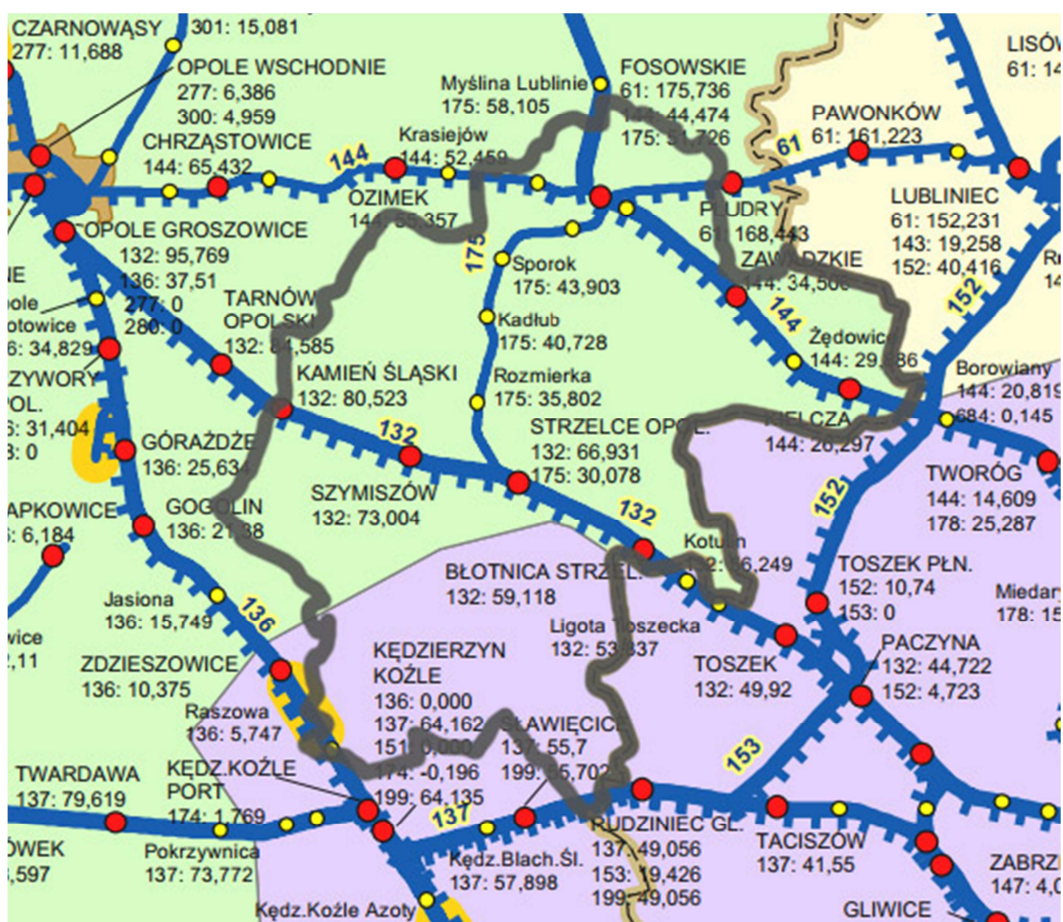
Województwo opolskie charakteryzuje się dużą gęstością sieci linii kolejowych, wynoszącą 9,2 km linii/100 km² powierzchni, co daje drugi wynik w kraju po województwie śląskim (wartość średnia dla całego kraju, wynosi 6,5 km na 100 km² powierzchni ogólnej).

Przez powiat przechodzą następujące linie kolejowe, po których kursują pociągi pasażerskie:

- 61: Kielce – Fosowskie
- 132: Bytom – Wrocław Główny
- 144: Opole Główne – Tarnowskie Góry

Poniższa mapa pokazuje sieć kolejową na obszarze powiatu strzeleckiego.

Mapa 4. Sieć kolejowa w powiecie



źródło: PKP PLK

CHARAKTERYSTYKA POSZCZEGÓLNYCH LINII KOLEJOWYCH

Linia kolejowa nr 61, o całkowitej długości 175,207 km, łączy stację Kielce ze stacją Fosowskie. Na całej długości linia jest zelektryfikowana, natomiast na odcinku Fosowskie – Lubliniec jest jednotorowa, a na pozostałym dwutorowa. Przedmiotowa trasa stanowi istotny fragment szlaku komunikacyjnego pomiędzy Opolem, Częstochową i Kielcami,

zapewnia więc połączenia w układzie równoleżnikowym. Linia ta jest linią znaczenia państwowego, zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

Linia kolejowa nr 132, o całkowitej długości 164,434 km, łączy stację Wrocław Główny ze stacją Bytom. Na całej długości linia jest dwutorowa, zelektryfikowana i przebiega przez trzy województwa śląskie, opolskie oraz dolnośląskie. Pomiędzy Opolem, a Wrocławiem, linia ta jest fragmentem linii E 30 (odcinek zmodernizowany do prędkości 160 km/h dla pociągów osobowych), a pomiędzy Pyskowicami, a Opolem CE-30. Linia ta jest częścią III paneuropejskiego korytarza transportowego. Linia ta jest linią znaczenia państwowego, zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

Linia kolejowa nr 144, o całkowitej długości 75,742 km, łączy stację Opole ze stacją Tarnowskie Góry przez Fosowskie i Zawadzkie. Przewozy pasażerskie realizowane są na odcinku Opole – Zawadzkie. w okresie od kwietnia do grudnia 2013r. wstrzymany był ruch pociągów ze względu na realizowaną wtedy rewitalizację trasy pomiędzy Opolem, a Fosowskim. w związku z tym przewozy do Zawadzkiego realizowane były kolejową komunikacją autobusową. Linia nr 144 jest istotnym, łącznikiem pomiędzy Opolem i Częstochową, a dalej i Warszawą. Linia ta jest linią znaczenia państwowego, zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

Poniżej prezentujemy czynne stacje i przystanki kolejowe na terenie powiatu strzeleckiego.

Tabela 12. Stacje i przystanki kolejowe w Powiecie Strzeleckim

L.p.	Stacje i przystanki kolejowe
1	Strzelce Opolskie
2	Fosowskie
3	Błotnica Strzelecka
4	Kolonowskie
5	Raszowa
6	Staniszczce Małe
7	Szymiszów
8	Zawadzkie

Na teren Powiatu Strzeleckiego wjeżdżają pociągi następujących przewoźników kolejowych:

1. PKP Intercity
2. Przewozy Regionalne

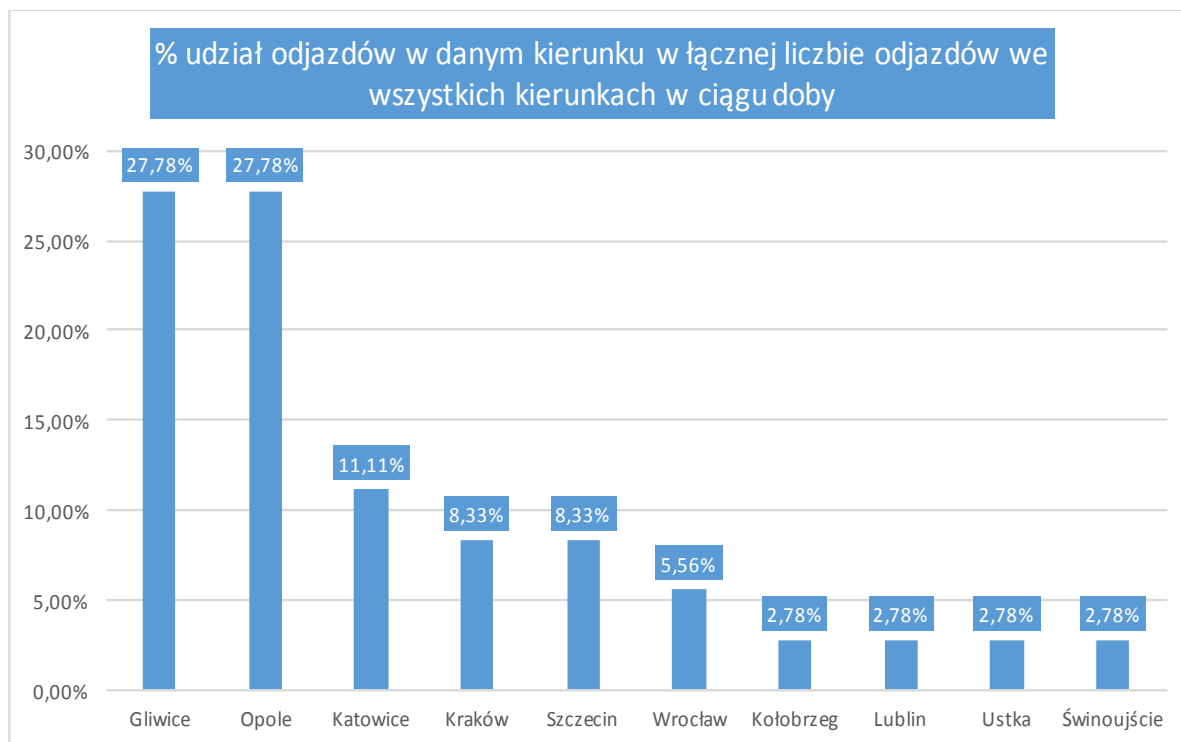
Na czynnych stacjach w powiecie zatrzymują się pociągi osobowe, uruchamiane przez Przewozy Regionalne na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego. Na stacji Strzelce Opolskie dochodzi także do zatrzymań pociągów przewoźnika PKP Intercity pod markami IC oraz TLK.

Istotną rolę w funkcjonowaniu transportu kolejowego na obszarze powiatu odgrywa węzeł kolejowy Strzelce Opolskie. Na stacji Strzelce Opolskie w ciągu doby dochodzi do 36 odjazdów pociągów obu wymienionych przewoźników. (stan na 28 lipca 2016 r.).

Jak obrazuje poniższa tabela ponad połowa przejazdów odbywa się do Gliwic bądź Opola (po 27,78 proc. wskazań na każdą z miejscowości). Co dziesiąty przejazd odbywa się w kierunku docelowym Katowice. Wśród czynników, które to determinują należy wskazać uwarunkowania związane z motywacjami podróży mieszkańców powiatu strzeleckiego. Zdecydowana większość podróży w tych dwóch kierunkach związana jest z motywacją dom-praca.

Tabela 13. Kierunki odjazdów ze stacji Strzelce Opolskie

L.p.	Kierunek	Liczba odjazdów w danym kierunku w ciągu doby	% udział odjazdów danym kierunkiem w łącznej liczbie odjazdów we wszystkich kierunkach w ciągu doby
1	Gliwice	10	27,78%
2	Opole	10	27,78%
3	Katowice	4	11,11%
4	Kraków	3	8,33%
5	Szczecin	3	8,33%
6	Wrocław	2	5,56%
7	Kołobrzeg	1	2,78%
8	Lublin	1	2,78%
9	Ustka	1	2,78%
10	Świnoujście	1	2,78%
	ogółem	36	100%

Wykres 9. Udział odjazdów w danym kierunku w łącznej liczbie odjazdów we wszystkich kierunkach w ciągu doby

Poniżej prezentujemy szczegółowe zestawienie odjazdów pociągów z węzła kolejowego Strzelce Opolskie.

Tabela 14. Detaliczne zestawienie odjazdów pociągów ze stacji Strzelce Opolskie

L.p.	godz. odjazdu	Przewoźnik	Marka	Kierunek odjazdu
1	05:20	Przewozy Regionalne		Gliwice
2	05:50	przewozy Regionalne		Opole Główne
3	06:03	PKP Intercity	TLK	Ustka
4	06:33	Przewozy Regionalne		Gliwice
5	07:03	Przewozy Regionalne		Opole Główne
6	07:43	PKP Intercity	TLK	Kraków Główny
7	08:00	Przewozy Regionalne		Gliwice
8	08:02	Przewozy Regionalne		Opole Główne
9	08:16	PKP Intercity	IC	Szczecin Główny
10	08:42	PKP Intercity	IC	Katowice
11	09:01	Przewozy Regionalne		Opole Główne
12	09:29	PKP Intercity	IC	Kołobrzeg
13	09:47	Przewozy Regionalne		Gliwice
14	10:40	PKP Intercity	TLK	Lublin
15	11:15	Przewozy Regionalne		Opole Główne
16	11:55	PKP Intercity	IC	Szczecin Główny
17	12:39	PKP Intercity	IC	Katowice

18	12:53	Przewozy Regionalne		Gliwice
19	14:48	Przewozy Regionalne		Gliwice
20	15:14	Przewozy Regionalne		Opole Główne
21	15:54	Przewozy Regionalne		Gliwice
22	15:57	PKP Intercity	IC	Szczecin Główny
23	16:14	PKP Intercity	IC	Katowice
24	16:23	Przewozy Regionalne		Opole Główne
25	16:53	Przewozy Regionalne		Gliwice
26	17:17	Przewozy Regionalne		Opole Główne
27	18:18	Przewozy Regionalne		Opole Główne
28	18:30	PKP Intercity	TLK	Wrocław Główny
29	18:53	PKP Intercity	IC	Kraków Główny
30	19:10	Przewozy Regionalne		Gliwice
31	19:30	PKP Intercity	IC	Wrocław Główny
32	20:11	PKP Intercity	IC	Kraków Główny
33	20:44	Przewozy Regionalne		Opole Główne
34	21:01	Przewozy Regionalne		Gliwice
35	21:16	PKP Intercity	TLK	Świnoujście
36	22:20	PKP Intercity	TLK	Katowice

3.3. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ

Spośród wszystkich linii, według zezwoleń na przewozy autobusowe wydanych przez Marszałka Województwa Opolskiego, przez teren powiatu przebiega 28 tras, obsługiwanych przez 4 przewoźników.

Należy zwrócić uwagę, że **jedynym podmiotem realizującym powiatowe przewozy pasażerskie** na terenie powiatu jest PKS Strzelce Opolskie S.A., który realizuje je w oparciu o zezwolenia wydane przez Starostę Strzeleckiego.

W przyszłości do zadań związku celowego powiatowo-gminnego „Jedź z Nami” i organizatorów niższego szczebla będzie należało dostosowanie połączeń powiatowych w taki sposób, aby umożliwić mieszkańcom swobodne przemieszczanie się po obszarze powiatu. **Nadrzędnym celem organizatora transportu na terenie obszaru tj. związku celowego powinna być likwidacja tzw. „białych plam” transportowych.** Wykaz miejscowości na terenie powiatu wymagających interwencji Starosty Strzeleckiego w zakresie dowozu osób przedstawiono w rozdziale 5.1.

Tabela 15. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Strzeleckiego

Lp.	Organ wydający	Od	Przez	Do	Przewoźnik
1	Starosta Strzelecki	Strzelce Opolskie	Szczepanek, Jemielnica, Piotrówka, Wierchlesie, Zawadzkie, Żędowice	Kielcza	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
2	Starosta Strzelecki	Strzelce Opolskie	Szczepanek, Jemielnica, Gąsiorowice, Piotrówka, Łaziska, Piotrówka, Barut, Piotrówka, Jemielnica, Szczepanek	Strzelce Opolskie	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
3	Starosta Strzelecki	Strzelce Opolskie	Brzezina, Dziewkowice, Grzeboszowice, Sieronowice, Balcarzowice, Sieronowice, Nogowczyce, Jaryszów, Ujazd	Niezdrowice	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
4	Starosta Strzelecki	Strzelce Opolskie	Księży Las, Olszowa, Zimna Wódka, Stary Ujazd	Ujazd	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
5	Starosta Strzelecki	Strzelce Opolskie	Księży Las, Olszowa, Klucz, Zalesie, Lichynia	Leśnica	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
6	Starosta Strzelecki	Strzelce Opolskie	Biadacz, Dolna, Poręba	Leśnica	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
7	Starosta Strzelecki	Strzelce Opolskie	Rozmierka, Rozmierz, Grodzisko, Breguła, Borycz, Krośnica, Utrata, Izbicko, Otmice, Siedlec	Poznowice	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
8	Starosta Strzelecki	Strzelce Opolskie	Rozmierka, Jędrynie, Osiek, Kadłub Piec, Kadłub, Banatki, Spórok, Staniszcze Małe, Staniszcze Wielkie, Fosowskie	Kolonowskie	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
9	Starosta Strzelecki	Strzelce Opolskie	Szczepanek, Jemielnica, Gąsiorowice, Jemielnica, Piotrówka, Barut, Piotrówka	Łaziska	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
10	Starosta Strzelecki	Strzelce Opolskie	Szczepanek, Jemielnica, Gąsiorowice, Piotrówka, Łaziska, Piotrówka, Barut, Wierchlesie, Zawadzkie	Żędowice	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
11	Starosta Strzelecki	Strzelce Opolskie	Dziewkowice, Warmątowice, Błotnica, Centawa, Błotnica	Płużnica	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
12	Starosta Strzelecki	Strzelce Opolskie	Rożniątów, Kalinów, Kalinowice, Poznowice, Siedlec, Otmice	Izbicko	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
13	Starosta Strzelecki	Strzelce Opolskie	Rożniątów, Kalinów, Kalinowice, Wysoka, Góra Św. Anny	Leśnica	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Strzelcach Opolskich

Mapa 5. Powiatowa sieć komunikacyjna (zezwoleń Starosty Strzeleckiego)



Źródło: opracowanie własne

Tabela 16. Kursy przebiegające przez teren powiatu strzeleckiego, realizowane na mocy zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Opolskiego

Nr zezw	Od	Do	Przez	Przybliżona długość jednego kursu [km]	Liczba kursów w ciągu doby	Średni czas przejazdu [godz: min]	Przybliżona prędkość techniczna [km/h]	Przewoźnik
935	Opole	Krośnica	Dębie-Daniec	31	8	00:35		LUZ Komercyjne Linie Autobusowe Sp. z o.o.
958	Opole	Strzelce Opolskie	Izbicko	35	26	00:45		LUZ Komercyjne Linie Autobusowe Sp. z o.o.
700	Kielcza	Dylaki	Kielcza-Zawadzkie-Dylaki	42	6	01:00	45	PKS w Strzelcach Opolskich SA
701	Strzelce Opolskie	Kędzierzyn-Koźle	Zalesie-Leśnica	39	2	01:00	43	PKS w Strzelcach Opolskich SA
702	Strzelce Opolskie	Kędzierzyn-Koźle	Zimna Wódka-Ujazd	35	1	01:00	43,5	PKS w Strzelcach Opolskich SA
703	Strzelce Opolskie	Sławięcice	Ujazd-Niezdrowice	28	1	00:50	40	PKS w Strzelcach Opolskich SA
704	Żędowice	Sławięcice	Strzelce Opolskie-Ujazd	33	3	01:00	39	PKS w Strzelcach Opolskich SA
705	Strzelce Opolskie	Kędzierzyn-Koźle	Góra św. Anny-Leśnica	31	2	00:55	44	PKS w Strzelcach Opolskich SA
706	Strzelce Opolskie	Krapkowice	Leśnica	44	2	01:25	41	PKS w Strzelcach Opolskich SA
707	Strzelce Opolskie	Prudnik	Niwki-Krapkowice	45	17	01:10	50	PKS w Strzelcach Opolskich SA
711	Strzelce Opolskie	Krapkowice	Kalinowice-Niwki	30	2	00:45	47	PKS w Strzelcach Opolskich SA
712	Strzelce Opolskie	Krapkowice	Góra św. Anny-Obrowiec	40	1	01:10	41,7	PKS w Strzelcach Opolskich SA
713	Strzelce Opolskie	Krapkowice	Góra św. Anny-Obrowiec-Gogolin	44	1	01:15	43,3	PKS w Strzelcach Opolskich SA
714	Strzelce Opolskie	Zdzieszowice	Dolna-Leśnica	20	1	00:35	40,7	PKS w Strzelcach Opolskich SA

715	Strzelce Opolskie	Kamień Śląski	Poznowice	25	3	00:40	44,1	PKS w Strzelcach Opolskich SA
717	Strzelce Opolskie	Chorula	Ligota Dolna	32	2	00:45	57,3	PKS w Strzelcach Opolskich SA
722	Strzelce Opolskie	Opole	Strzelce Opolskie-Sucha-Izbicko	36	22	00:40	58	PKS w Strzelcach Opolskich SA
724	Leśnica	Opole	Zalesie-Strzelce Opolskie-Izbicko	54	1	01:20	51	PKS w Strzelcach Opolskich SA
924	Strzelce Opolskie	Krapkowice	Dolna-Góra św.Anny	43	4	01:30	41	PKS w Strzelcach Opolskich SA
950	Strzelce Opolskie	Kamień Śląski	Szymiszów-Poznowice	30	2	00:50	42,4	PKS w Strzelcach Opolskich SA
614	Opole	Izbicko	Walidroggi-Nakło	21	14	00:27		PW LUZ Agnieszka Domagała
636	Kędzierzyn-Koźle	Góra Świętej Anny	Kędzierzyn-Koźle-Łąki Kozielskie	27	8	00:45	37	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.
637	Góra Świętej Anny	Kędzierzyn-Koźle	Raszowa	18	1	00:30	36,3	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.
638	Kędzierzyn-Koźle	Kędzierzyn-Koźle	Raszowa-Zalesie-Kędzierzyn-Koźle	23	1	00:50	40	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.
639	Kędzierzyn-Koźle	Niezdrowice	Kędzierzyn-Koźle Blachownia Osiedle	22	6	00:40	32	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.
640	Kędzierzyn-Koźle	Strzelce Opolskie	Kędzierzyn-Koźle Blachownia Osiedle-Ujazd-Jaryszów	39	4	01:10	34,5	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.
884	Kędzierzyn-Koźle	Zalesie	Gościęcín	28	2	00:50	34,4	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.
906	Kędzierzyn-Koźle	Leśnica	Kędzierzyn-Koźle-Sławięcice	29	2	01:00	37	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego w Opolu

Tabela 17. Kursy przebiegające przez teren powiatu strzeleckiego, realizowane na mocy zezwoleń wydanych przez pozostałe organy

Nr zezw	Organ wydający	Od	Przez	Do	Przewoźnik
01/2014	Starosta Krapkowicki	Krapkowice	Stebłów, Dobra skrz. Nowy Bud, Dobra, Strzeleczy, Kujawy, Zielina, Moszna, Zielina, Kujawy, Raclawiczki skrz., Raclawiczki, Dziedzice wieś, Dziedzice szkoła	Smolarnia	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
02/2014	Starosta Krapkowicki	Krapkowice	Stebłów, Dobra skrz. Nowy Bud, Dobra, Łowkowice, Pisarzowice, Buława, Pisarzowice, Łowkowice, Komorniki, Dobra, Stebłów	Krapkowice	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
03/2014	Starosta Krapkowicki	Krapkowice	Stebłów, Dobra skrz. Nowy Bud, Dobra, Strzeleczy, Ścigów, Kujawy, Raclawiczki, Dziedzice	Smolarnia	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
04/2014	Starosta Krapkowicki	Krapkowice	Gogolin, Górażdże, Kamionek	Kamień Śląski	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
07/2014	Starosta Krapkowicki	Krapkowice	Gogolin, Zakrzów	Dąbrowka	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
01/2015	Starosta Krapkowicki	Krapkowice	Gogolin, Chorula, Malnia, Odrowąż	Krapkowice	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
02/2015	Starosta Krapkowicki	Krapkowice d.a.	Żywocice, Pietna, Ściborowice, Komorniki, Łowkowice, Strzeleczy, Kujawy, Zielina, Moszna, Zielina, Kujawy, Strzeleczy, Dobra, Stebłów	Krapkowice K.s. Duszy	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
2/2013	Burmistrz Strzelec Opolskich	Strzelce Opolskie	Roźniątów, Szymiszów, Sucha, Rozmierz, Rozmierka, Strzelce Opolskie	Strzelce Opolskie	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
3/2013	Burmistrz Strzelec Opolskich	Strzelce Opolskie	Dziewkowice, Warmątowice, Błotnica Strzelecka, Brzezina	Strzelce Opolskie	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
4/2013	Burmistrz Strzelec Opolskich	Strzelce Opolskie	Farska Kolonia	Strzelce Opolskie	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
5/2013	Burmistrz Strzelec Opolskich	Strzelce Opolskie	Roźniątów, Biadacz	Strzelce Opolskie	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.

6/2013	Burmistrz Strzelec Opolskich	Strzelce Opolskie	Farska Kolonia, Szczepanek	Strzelce Opolskie	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
7/2013	Burmistrz Strzelec Opolskich	Strzelce Opolskie	Rozmierka, Jędrynie, Osiek, Kadłub Piec, Kadłub, Banatki, Grodzisko, Rozmierka, Rozmierz, Sucha	Szymiszów Gimnazjum	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
8/2013	Burmistrz Strzelec Opolskich	Strzelce Opolskie	Rozmierka, Rozmierz, Sucha	Szymiszów Gimnazjum	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
9/2013	Burmistrz Strzelec Opolskich	Strzelce Opolskie	Roźniątów, Szymiszów	Szymiszów	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
10/2013	Burmistrz Strzelec Opolskich	Strzelce Opolskie	Warmątowice, Dziewkowice, Błotnica Strzelecka, Płużnica	Strzelce Opolskie	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
11/2013	Burmistrz Strzelec Opolskich	Strzelce Opolskie	Roźniątów, Kalinów, Kalinowice, Niwki, Ligota Dolna, Ligota Górna	Ligota Górna	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
12/2013	Burmistrz Strzelec Opolskich	Grodzisko	Rozmierka, Rozmierz, Sucha	Szymiszów	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
01/2014	Burmistrz Strzelec Opolskich	Strzelce Opolskie Os. Piastów Śl.	Strzelce Opolskie	Strzelce Opolskie, Kino (ul. Krakowska)	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
01	Burmistrz Krapkowic	Otmęt SZPS	Na terenie miasta Krapkowice	Krapkowice ul. Opolska	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
1/2014	Burmistrz Zawadzkiego	Zawadzkie	Żędowice, Kielcza	Krupski Młyn	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
1/2012	Burmistrz Ujazdu	Balcarzowi ce	Sieroniewice, Nogowczyce, Jaryszów	Ujazd szk.	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
2/2011	Burmistrz Ujazdu	Klucz	Zimna Wódka, Stary Ujazd, Niedzrowice	Ujazd szk.	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
3/2011	Burmistrz Ujazdu	Olszowa szk.	Zimna Wódka, Księży Las, Klucz, Stary Ujazd	Ujazd szk.	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
4/2011	Burmistrz Ujazdu	Księży Las	Olszowa, Klucz, Zimna Wódka, Stary Ujazd	Ujazd szk.	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.

5/2011	Burmistrz Ujazdu	Ujazd szk.	Stary Ujazd, Zimna Wódka, Klucz, Olszowa	Księży Las	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
1/2013	Wójt Gminy Izbicko	Sprzęcice	Sprzęcice, Siedlec, Izbicko S.P., Otmice szk., Otmice Kościół, Izbicko S.P.	Izbicko szk.	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
2/2013	Wójt Gminy Izbicko	Poznowice	Poznowice, Siedlec, Otmice szk., Otmice Kościół, Izbicko skrz., Izbicko S.P. Henryków, Kolonia Lwowska, Suchodaniec cent. Suchodaniec wyjazd, Ligota Czamborowa, Izbicko S.P.	Izbicko szk.	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
3/2013	Wójt Gminy Izbicko	Borycz	Borycz Jagusz, Borycz szk., Borycz Kapl., Krośnica SP, Krośnica I, Krośnica II, Utrata, Izbicko S.P.	Izbicko szk.	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
4/2013	Wójt Gminy Izbicko	Izbicko szk.	Izbicko S.P., Otmice szk., Poznowice, Siedlec, Sprzęcice, Siedlec, Otmice szk., Otmice Kościół, Henryków, Kolonia Lwowska, Suchodaniec cent., Suchodaniec wyjazd, Ligota Czamborowa, Izbicko S.P.	Izbicko szk.	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
1/2014	Wójt Gminy Jemielnica	Jemielnica Gimnazjum	Jemielnica, Piotrówka	Barut	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
2/2014	Wójt Gminy Jemielnica	Centawa	Centawa, Jemielnica, Gąsiorowice	Jemielnica Gimnazjum	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.
3/2014	Wójt Gminy Jemielnica	Jemielnica Gimnazjum	Barut, Wierchlesie, Piotrówka, Łaziska, Bokowe	Jemielnica Gimnazjum	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.

Mapa 6. Sieć połączeń przebiegających przez teren Powiatu Strzeleckiego (zezwolenia wydane przez pozostałe organy)



Źródło: opracowanie własne

3.4. STRUKTURA WŁAŚCIELSKA W ZAKRESIE PODMIOTÓW REALIZUJĄCYCH TRANSPORT PUBLICZNY

Na terenie powiatu strzeleckiego działa kilku przewoźników autobusowych, którym zezwolenia na prowadzenie działalności transportowej wydały różnorodne organy:

- Starosta Strzelecki
- Marszałek Województwa Opolskiego

Poniżej przedstawiamy szczegółowe zestawienie przewoźników.

Tabela 18. Przewoźnicy autobusowi działający na terenie powiatu strzeleckiego

L.p.	Przewoźnik autobusowy	Dział w oparciu o udzielone zezwolenia przez:
1	LUZ Komercyjne Linie Autobusowe Sp. z o.o.	Marszałka Województwa Opolskiego
2	PKS w Strzelcach Opolskich S.A.	Starostę Strzeleckiego oraz Marszałka Województwa Opolskiego
3	PW LUZ Agnieszka Domagała	Marszałka Województwa Opolskiego
4	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.	Marszałka Województwa Opolskiego

Głównym podmiotem który realizuje drogowy transport publiczny na terenie powiatu strzeleckiego jest PKS w Strzelcach Opolskich S.A. Ponadto należy zwrócić uwagę, że jest to jedyny przewoźnik autobusowy z wymienionych w tabeli nr 18, któremu zezwolenia wydał Starosta Strzelecki.

PKS w Strzelcach Opolskich S.A. jest spółką publiczną, w której Starostwo Powiatowe w Strzelcach Opolskich posiada 100 proc. udziałów. w 2010 roku spółka została poddana komunalizacji i przekazana przez Skarb Państwa na rzecz powiatu strzeleckiego.

4. ANALIZA BADAŃ MARKETINGOWYCH

4.1. ANALIZA BADAŃ PREFERENCJI I ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU STRZELECKIEGO

A. OBSZAR BADANIA

Badania ankietowe przeprowadzane były na terenie powiatu strzeleckiego w miesiącu maju 2015 roku. Wykonawca w porozumieniu z Zamawiającym wykonał badania w następujących miejscach:

- Zakłady pracy
- Komunikacja zbiorowa
- Szkoły gimnazjalne i ponadgimnazjalne

B. NARZĘDZIE BADAWCZE

Wykonawca w celu sprawnego przeprowadzenia badań przygotował ankietę, która składała się z pytań dotyczących zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu strzeleckiego.

- Jakimi środkami transportu najczęściej Pan/Pani podróżuje?
- Dlaczego najczęściej wybiera Pan/Pani ten środek transportu do podróży?
- Jak często podróżuje Pan/Pani komunikacją zbiorową?
- W jakich godzinach korzysta Pan/Pani najczęściej z przejazdów autobusami komunikacji publicznej?
- Jaki jest najczęstszy powód Pana/Pani podróży komunikacją zbiorową ?
- Iloma środkami komunikacji publicznej musi Pan/Pani dojeżdżać z domu do pracy/szkoły?
- Na jakim przystanku Pan/Pani zwykle wsiada/ wysiada?

Narzędzie badawcze składało się również z pytań o oczekiwania i preferencje podróżnych. Miały one charakter zamknięty. Ankietowani, przy użyciu prostej pięciostopniowej skali ocen (od 1 do 5) wyrażali swój poziom oczekiwań oraz oceniali jakość wykonywanych usług w odniesieniu do 11 cech jakości lokalnego transportu zbiorowego w powiecie strzeleckim, a tym samym wskazali, który z postulatów przewozowych jest najważniejszy, a który najmniej znaczący.

Ocenie pasażerów poddano niżej wymienione postulaty przewozowe, będące jednocześnie kryteriami jakości usług przewozowych.

Tabela 19. Zestawienie cech usług przewozu

	Cecha usługi przewozu	Poziom oczekiwań	Ocena jakości usług
1.	Punktualność kursowania pojazdów		
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów		
3.	Bezpieczeństwo podróży		
4.	Warunki podróżowania		
5.	Warunki oczekiwania na przystankach		
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej		
7.	Cena biletu		
8.	Bezpośredniość połączenia		
9.	Kultura kierujących		
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)		
11.	Kontrola biletowa		

Zastosowana pięciostopniowa skala ocen zarówno poziomu oczekiwań jak i jakości usług transportowych oznacza, że w przypadku oceny „5” respondent uważa, że dana cecha jest najważniejsza dla niego i w pełni zaspakaja jego potrzebę w tym zakresie, natomiast ocena „1” oznacza, że dana cecha nie ma znaczenia dla niego, a w ocenie jakości uważa, że jest realizowana na bardzo niskim poziomie.

C. CHARAKTERYSTYKA BADANYCH

Konstrukcja kwestionariusza zawierająca metryczkę umożliwi przedstawienie respondentów ze względu na płeć, wiek, status zawodowy, wykształcenie. Poniżej przedstawione są statystyki charakteryzujące próbę statystyczną pasażerów.

D. PŁEĆ RESPONDENTÓW

Profil płci respondentów nie do końca odpowiada profilowi płci mieszkańców powiatu. (kobiety - 51,37%, mężczyźni - 48,63%, stan na koniec 2013 r.). Powodem takiego stanu rzeczy była ogólna niechęć mężczyzn do udzielania odpowiedzi w prowadzonych badaniach.

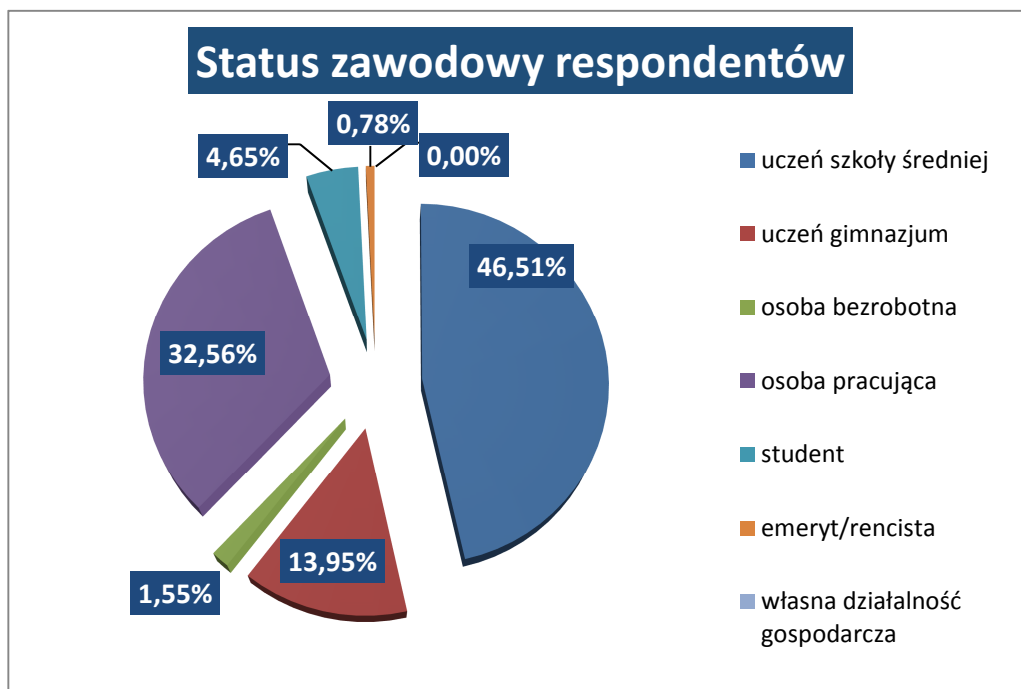
Wykres 10. Płeć respondentów



E. STATUS ZAWODOWY RESPONDENTÓW

Wśród badanych dominują uczniowie szkół średnich (46,51%) oraz osoby pracujące, które stanowią drugą największą grupę badanych (32,56%). Niespełna 14 proc. osób stanowią uczniowie gimnazjów, z kolei niespełna co dwudziesty respondent deklaruje, że posiada status studenta. Marginalny jest odsetek osób bezrobotnych, emerytów i rencistów, oraz osób prowadzących własną działalność gospodarczą. Stanowią oni niewiele ponad 2 proc. wszystkich osób biorących udział w badaniu.

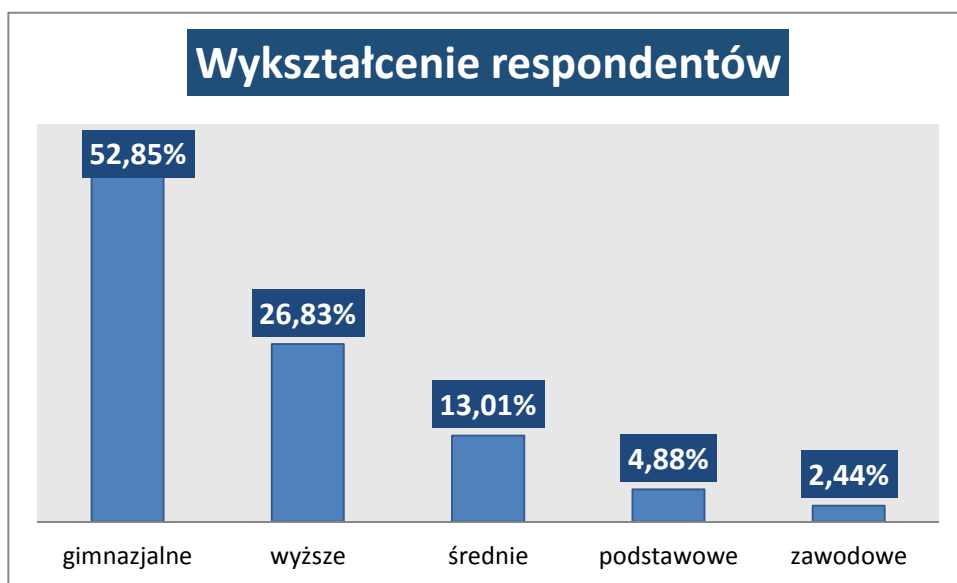
Wykres 11. Status zawodowy respondentów



F. WYKSZTAŁCENIE RESPONDENTÓW

Struktura wykształcenia respondentów powiatu charakteryzuje się wysokim poziomem osób z wykształceniem gimnazjalnym (52,85%), co spowodowane jest dużym napływem kwestionariuszy ze szkół. Więcej niż, co czwarta osoba deklaruje wyższe wykształcenie (26,83%), a mniej niż co piąta (13,01%) legitymuje się wykształceniem średnim. Osoby z wykształceniem podstawowym i zawodowym w tym przypadku stanowią niewiele ponad 7 proc., odpowiednio 4,88% i 2,44%.

Wykres 12. Wykształcenie respondentów



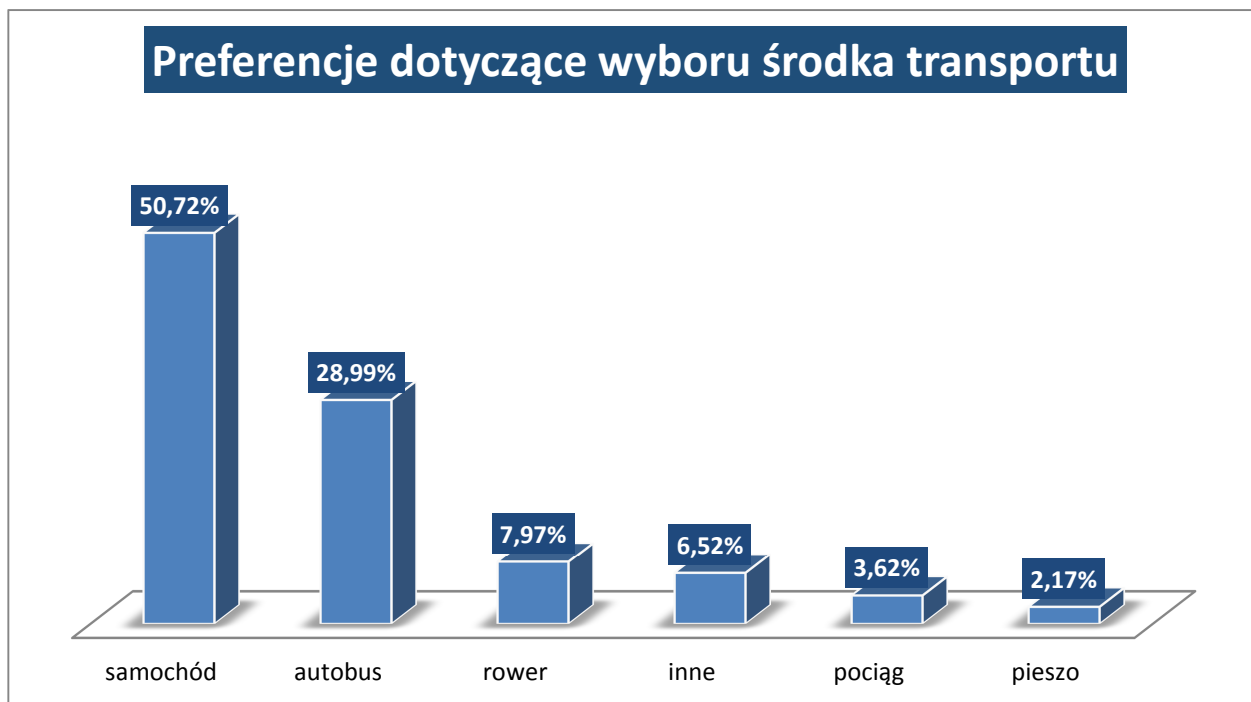
G. WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU

Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez respondentów okazał się samochód. Wskaźnik ten osiąga wysoki poziom (50,72 proc.), przy 28,99 proc. wskazań dla autobusu. Przyczyn takiego stanu rzeczy należy upatrywać w niekonkurencyjnej ofercie przewozowej przewoźników funkcjonujących na terenie powiatu strzeleckiego oraz niezbyt szerokiej siatce połączeń kolejowych, do których mieszkańcy powiatu strzeleckiego mają dostęp na wybranych stacjach i przystankach kolejowych.

Nadspodziewanie często wybieranym środkiem transportu okazał się rower, na który wskazało 7,97 proc. osób biorących udział w badaniu. Świadczyć to może m.in. o skuteczności inwestycji władz lokalnych w ścieżki rowerowe, jak również działań propagujących wybór tego rodzaju transportu w codziennych podróżach respondentów.

Warto odnotować, że 6,52% ankietowanych, jako preferowany środek transportu wybrało odpowiedź „inne”, gdzie wskazywali takie środki transportu, jak skuter, motocykl, a nawet taksówkę.

Wykres 13. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu

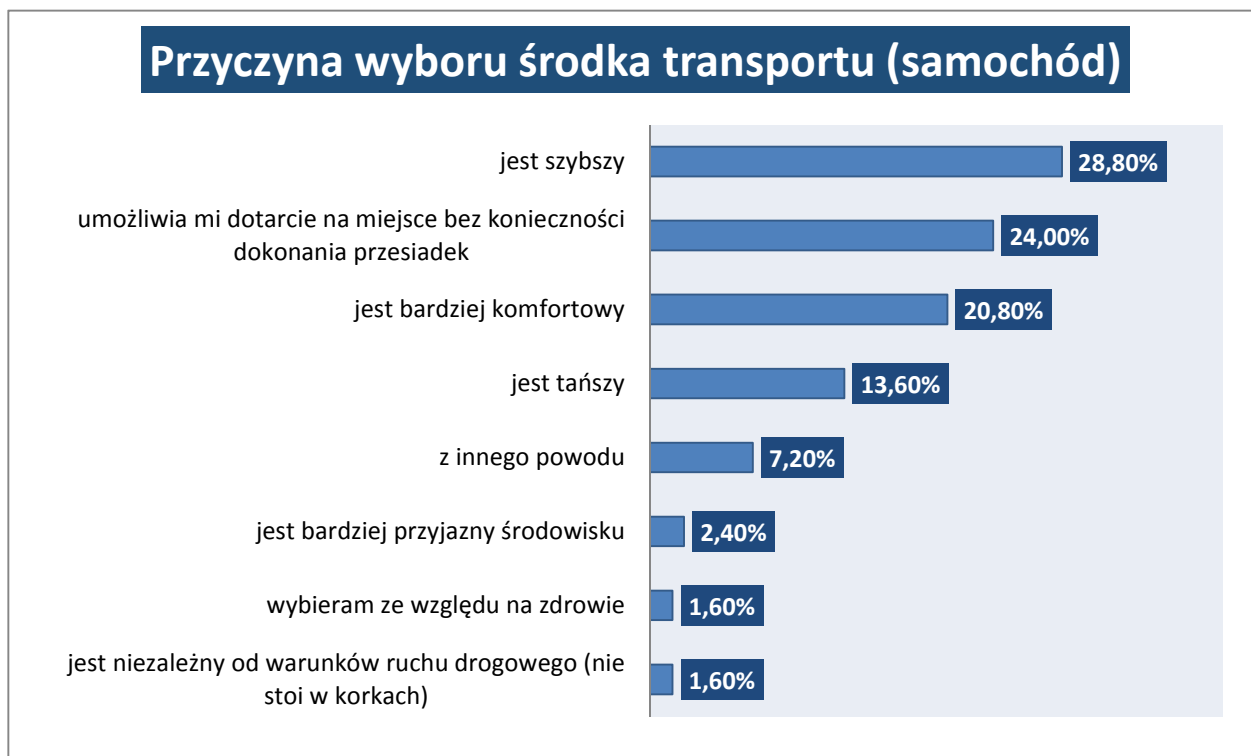


H. PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU (SAMOCHÓD)

Respondenci wskazujący samochód, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że jest szybszy (28,80%). Dla niemal co czwartej osoby ankietowanej było to również rozwiązanie, które umożliwiło im dotarcie na miejsce bez konieczności dokonywania przesiadek. Co piąta osoba (20,88 proc.) uważa samochód za bardziej komfortowy względem pozostałych środków transportu. z kolei w przypadku 13,60 proc. respondentów wybór samochodu okazał się być rozwiązaniem tańszym niż np. autobus.

Niewiele spośród osób ankietowanych swoją decyzję opiera na przesłankach zdrowotnych (1,60%) oraz środowiskowych (2,40%). Podobny wynik osiągnięto dla wskazania „jest niezależny od warunków ruchu drogowego”.

Wykres 14. przyczyna wyboru środka transportu (samochód)

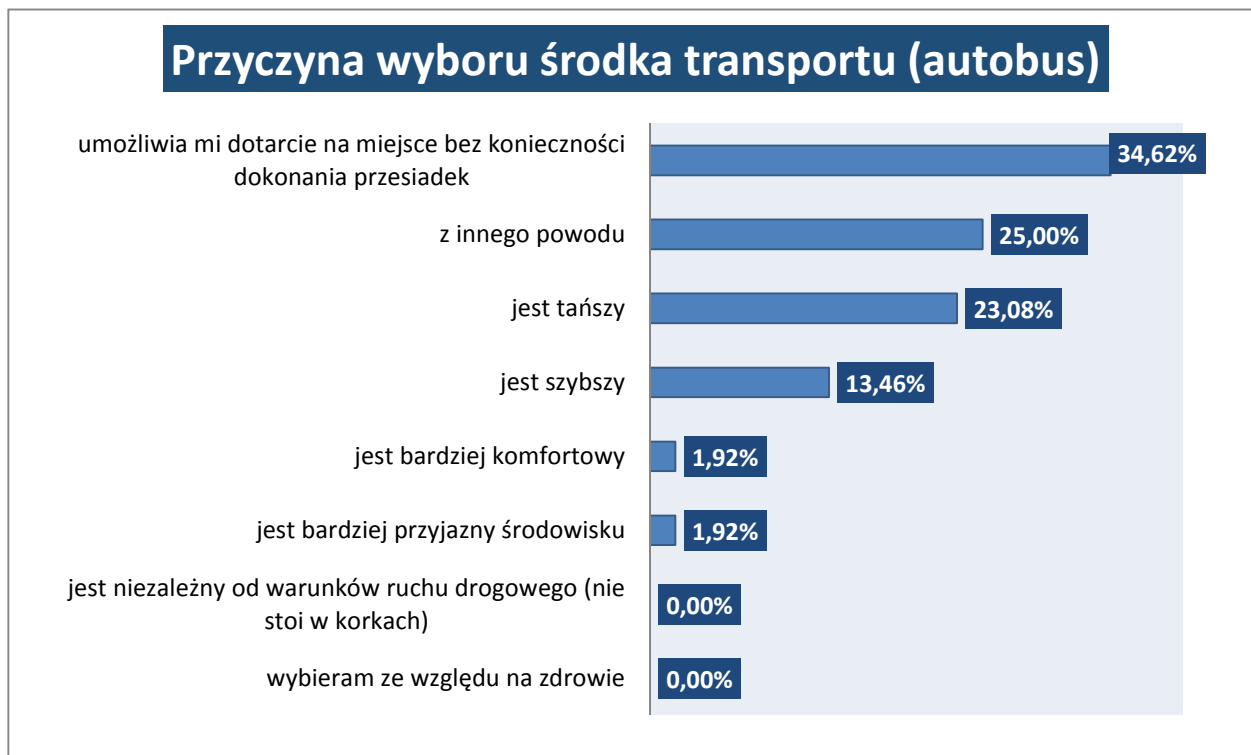


I. PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU (AUTOBUS)

Respondenci wskazujący autobus, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że umożliwia im dotarcie na miejsce bez konieczności dokonywania przesiadek. Takie wskazanie zadeklarowało blisko 35 proc. respondentów. Szokująco dużo, bo dokładnie 25,00 proc. osób decydowało się na podróż z innych powodów, niż wymienione w kwestionariuszu badań ankietowych. Najczęściej wskazywali oni na brak posiadania prawa jazdy, bądź brak posiadania samochodu w gospodarstwie domowym. Było to również bezpośrednim powodem dla wskazań, że autobus stanowi jedyny środek transportu, z którego dany respondent może skorzystać w drodze do pracy lub szkoły.

13,46 proc. osób zadeklarowało, że autobus stanowi w ich przypadku rozwiązanie szybsze wobec pozostałych. Pozostałe odpowiedzi cieszyły się marginalnym zainteresowaniem ankietowanych.

Wykres 15. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus)

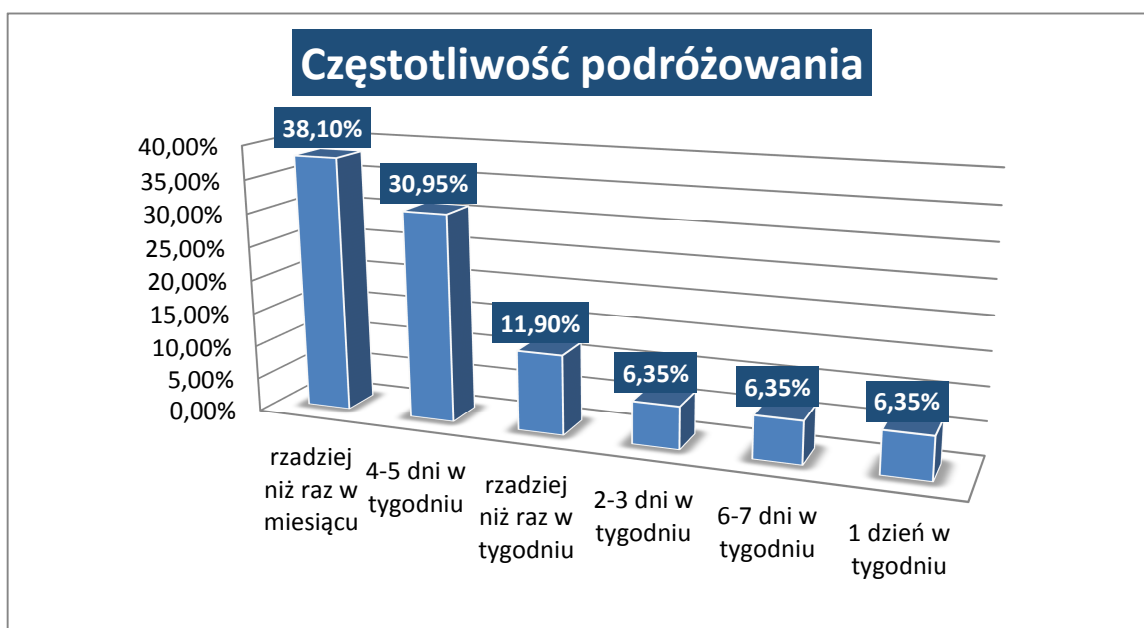


J. CZĘSTOTLIWOŚĆ BADANIA

Z przeprowadzonych badań wynika, że 38,10 proc. ankieterowanych korzysta z transportu publicznego rzadziej niż raz w miesiącu. Blisko co trzecia osoba (30,95 proc.) korzysta z niej 4-5 dni w tygodniu.

Rzadziej niż raz w tygodniu korzysta z komunikacji publicznej 11,90 proc. respondentów. Dla wskaźników „2-3 dni w tygodniu”, „6-7 dni w tygodniu” oraz „1 dzień w tygodniu” wskaźnik ten osiągał każdorazowo 6,35 proc.

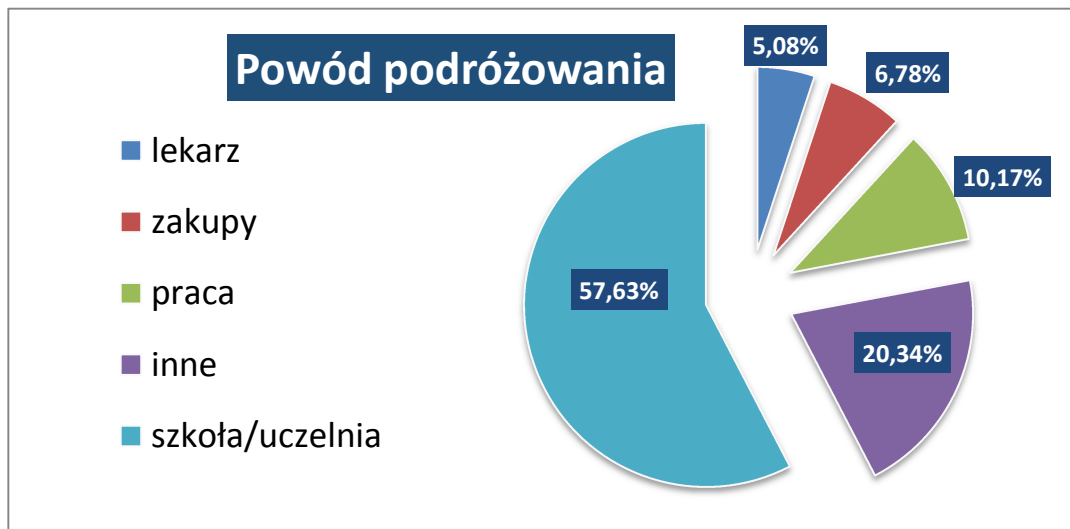
Wykres 16. Częstotliwość podróżowania



K. POWÓD PODRÓŻOWANIA

Powód podróży jest silnie skorelowany ze statusem zawodowym i częstotliwością podróży. Cel podróży uczniów i osób pracujących jest oczywisty, natomiast emeryci jeżdżą głównie na zakupy lub do lekarza.

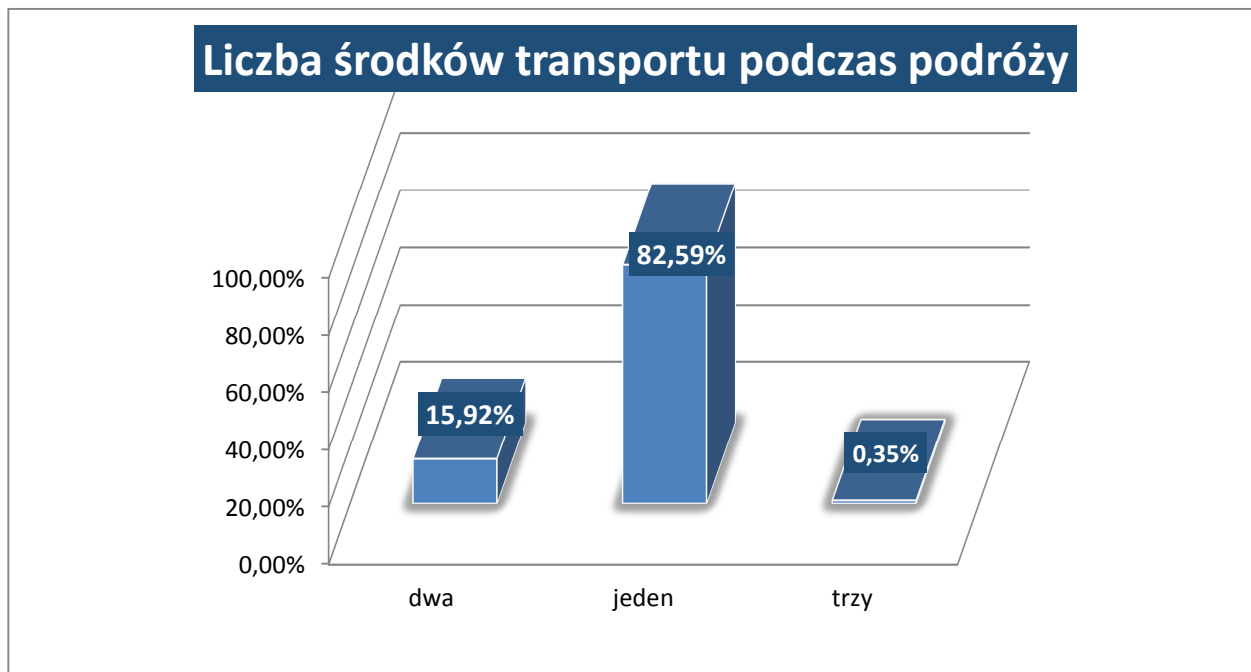
Wykres 17. Powód podróży



L. LICZBA ŚRODKÓW TRANSPORTU PODCZAS PODRÓŻY

Wśród respondentów ponad 82 % korzysta z jednego środka transportu. Przesiada się raz, blisko 16% zapytanych o zwyczaj podróży. Mniej niż jedna osoba na dwie musi przesiadać się dwukrotnie.

Wykres 18. Liczba środków transportu podczas podróży



M. PREFERENCJE PASAŻERÓW

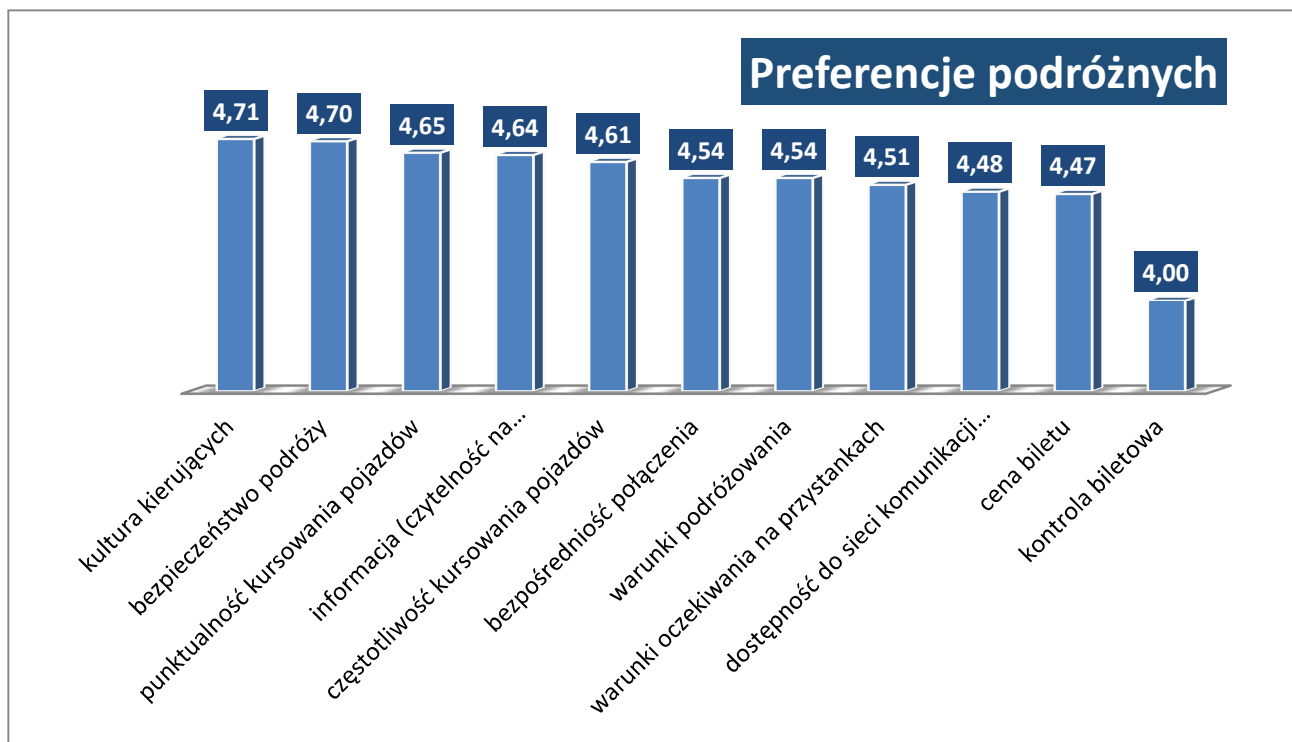
Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono w tabeli nr 20:

Tabela 20. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Bezpieczeństwo podróży	4,70	1
2.	Punktualność kursowania pojazdów	4,65	6
3.	Kultura kierujących	4,71	4
4.	Bezpośredniość połączenia	4,54	2
5.	Warunki podróżowania	4,54	7
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,48	8
7.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	4,64	5
8.	Warunki oczekiwania na przystankach	4,51	10
9.	Częstotliwość kursowania pojazdów	4,61	9
10.	Cena biletu	4,47	11
11.	Kontrola biletowa	4,00	3
	Średni poziom preferencji	4,53	

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym za najważniejszą cechę uznali kulturę kierujących (4,71), na drugim miejscu znalazło się bezpieczeństwo podróży (4,70) natomiast za najbardziej nieistotną cechę uznano cenę biletu (4,47) i kontrolę biletową (4,00).

Wykres 19. Preferencje podróżnych



N. OCENA JAKOŚCI USŁUG

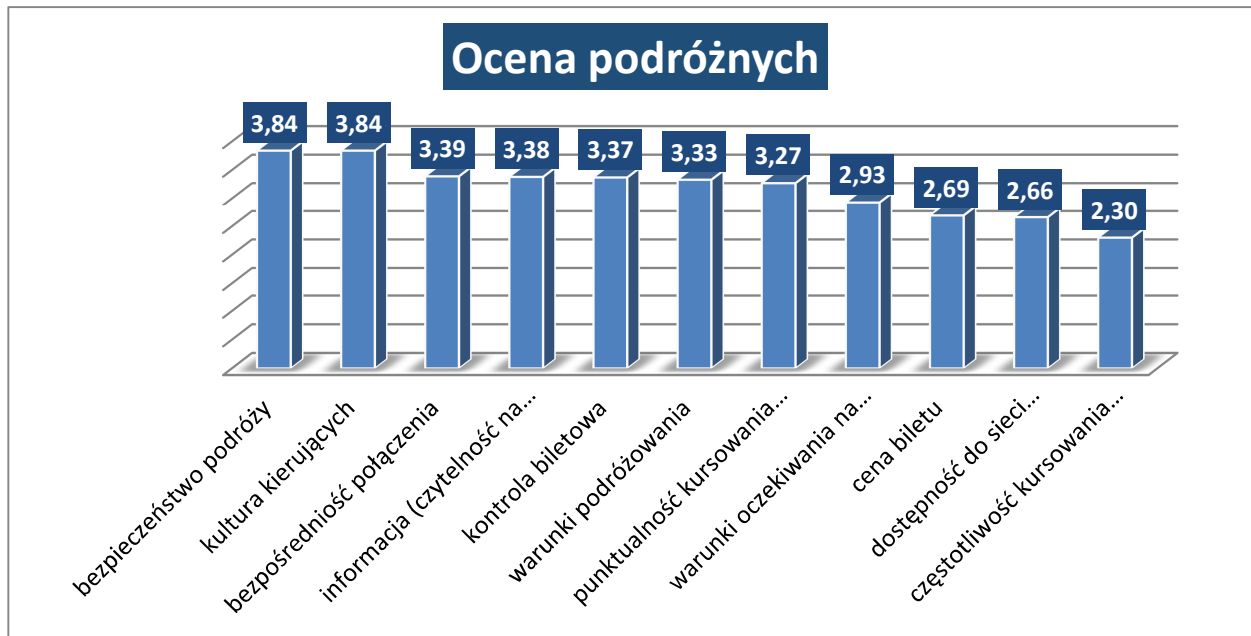
Respondenci wyrazili także swój stopień satysfakcji ze świadczonych usług przewozowych w powiecie strzeleckim.

Tabela 21. Wyniki w zakresie ocen poziomu jakości usług

	Cecha usługi przewozu	Poziom oceny	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Bezpieczeństwo podróży	3,84	1
2.	Punktualność kursowania pojazdów	3,27	6
3.	Kontrola biletowa	3,37	3
4.	Kultura kierowców	3,84	4
5.	Bezpośredniość połączenia	3,39	2
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	2,66	8
7.	Warunki podróżowania	3,33	7
8.	Warunki oczekiwania na przystankach	2,93	10
9.	Cena biletu	2,69	11
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	3,38	5
11.	Częstotliwość kursowania pojazdów	2,30	9
	Średni poziom oceny jakości usług	3,18	

Podróżni uczestniczący w badaniu ankietowym najwyżej ocenili bezpieczeństwo podróży i kulturę kierujących. Stosunkowo najniżej zostały ocenione dostępność do sieci komunikacji publicznej oraz częstotliwość kursowania pojazdów.

Wykres 20. Ocena podróży



O. LUKI JAKOŚCIOWE, PREFERENCJE VERSUS OCENY RESPONDENTÓW

Zastosowane narzędzie badawcze dało możliwość oszacowania luk jakościowych względnej i bezwzględnej.

luka jakościowa względna stanowi różnicę pomiędzy rzeczywistymi oczekiwaniami respondentów a ich odnotowanymi w trakcie badań ocenami usług transportowych,

luka jakościowa bezwzględna stanowi różnicę pomiędzy maksymalnymi, wzorcowymi na najwyższym poziomie (5) oczekiwaniami respondentów a rzeczywistymi ich oczekiwaniami.

Tabela 22. Luki jakościowe

	Cecha usługi przewozu	Preferencje maksymalne	Preferencje rzeczywiste podróżnych	Ocena jakości usług	Względna luka jakościowa	Bezwzględna luka jakościowa
1	Punktualność kursowania pojazdów	5	4,65	3,27	1,38	1,73
2	Częstotliwość kursowania pojazdów	5	4,61	2,3	2,31	2,7
3	Bezpieczeństwo podróży	5	4,7	3,84	0,86	1,16
4	Warunki podróżowania	5	4,54	3,33	1,21	1,67

5	Warunki oczekiwania na przystankach	5	4,51	2,93	1,58	2,07
6	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	5	4,48	2,66	1,82	2,34
7	Cena biletu	5	4,47	2,69	1,78	2,31
8	Bezpośredniość połączenia	5	4,54	3,39	1,15	1,61
9	Kultura kierujących	5	4,71	3,84	0,87	1,16
10	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	5	4,64	3,38	1,26	1,62
11	Kontrola biletowa	5	4	3,37	0,63	1,63

Największa luka jakościowa względna wystąpiła dla cech:

- Dostępność do sieci komunikacji miejskiej (1,82)
- Częstotliwość kursowania pojazdów (2,30)

Najmniejsza luka jakościowa względna wystąpiła dla następujących cech:

- Bezpieczeństwo podróży (0,86)
- Kontrola biletowa (0,63)

Największa luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Dostępność do sieci komunikacji miejskiej (2,34)
- Częstotliwość kursowania pojazdów (2,70)

Najmniejsza luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Kultura kierujących (1,16)
- Bezpieczeństwo podróży (1,16)

Jakkolwiek wyniki otrzymane w rezultacie przeprowadzonych badań w powiecie strzeleckim są same w sobie cenne ze względu na właściwą metodę i zakres badawczy, to możliwość ich porównania z wynikami z poprzednich lat może dać pełny obraz funkcjonowania operatorów publicznego transportu zbiorowego oraz oczekiwań społeczności lokalnej - niezwykle użyteczny dla organizatorów transportu publicznego. Ujawniający się trend we wspomnianych zakresach byłby wiarygodną podstawą do podejmowania decyzji o jego zahamowaniu jeśli byłby niekorzystny lub wzmocnienia w przypadku jego pomyślnego przebiegu.

5. OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH NA OBSZARZE ZWIĄZKU CELOWEGO

5.1. WSKAZANIE OBSZARÓW WYMAGAJĄCYCH INTERWENCJI W ZAKRESIE DOWOZU

Poniższa tabela przedstawia zestawienie miejscowości pozbawionych dostępu do transportu publicznego w poszczególnych gminach powiatu strzeleckiego.

Tabela 23. Miejscowości bez dostępu do komunikacji autobusowej

Gmina	Miejscowości bez dostępu do komunikacji autobusowej
Leśnica	Krasowa, Raszowa, Łąki Kozielskie
Kolonowskie	Brak wskazań
Strzelce Opolskie	Brak wskazań
Ujazd	Brak wskazań
Zawadzkie	Brak wskazań
Izbicko	Brak wskazań
Jemielnica	Brak wskazań

Mapa 7. Miejscowości bez dostępu do komunikacji autobusowej



źródło: opracowanie własne

5.2. ANALIZA TABORU

Charakterystyka taboru wykorzystywanego przez przewoźników wykonujących regularne przewozy drogowe osób na terenie powiatu strzeleckiego pozwala wskazać aktualną podaż miejsc stojących i siedzących oraz wiek pojazdu w rozbiciu na każdą jednostkę taborową.

Na obszarze powiatu strzeleckiego jedynym przewoźnikiem działającym na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Strzeleckiego jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Strzelcach Opolskich S.A. Przewoźnik nie posiada obecnie taboru przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Aktualnie podmiot ten ubiega się o zakup 13 sztuk autobusów z dofinansowaniem z programu RPOWO na lata 2015-2020.

Tabela 24. Wykaz taboru PKS Strzelce Opolskie S.A.

L.p.	Marka i typ pojazdu	liczba miejsc siedzących	liczba miejsc stojących	Rok prod.	Wiek pojazdu (lat)	Czy dostosowany do potrzeb niepełnosprawnych? (T/N)
1	A-san H9 - 21	39	12	1988	27	N
2	A-san H9 - 21	39	12	1989	26	N
3	A-san H9 - 21	39	12	1990	25	N
4	A-san H9 - 21	39	12	1990	25	N
5	A-san H9 - 21	39	12	1992	23	N
6	A-san H9 - 21	39	12	1993	22	N
7	A-san H9 - 21	39	12	1993	22	N
8	A-san H9 - 21	39	12	1993	22	N
9	A-san H9 - 21	39	12	1994	21	N
10	A-san H9 - 21	39	12	1995	20	N
11	A-san H9 - 21	39	12	1998	17	N
12	A-san H9 - 21	39	12	1999	16	N
13	A-san H9 - 21	39	12	2000	15	N
14	A-san H9 - 21	39	12	2000	15	N
15	A-san A0909L	39	16	2001	14	N
16	A-san A0909L	39	17	2011	4	N
17	MAN 893	49	50	1995	20	N
18	Solbus C9,5	35	26	2002	13	N
19	Solbus C9,5	36	26	2002	13	N
20	Solbus C9,5	36	26	2003	12	N
21	Iveco	20	3	2003	12	N
22	Iveco	20	3	2003	12	N
23	Solbus C9,5	35	26	2003	12	N
24	Solbus C9,5	35	26	2004	11	N

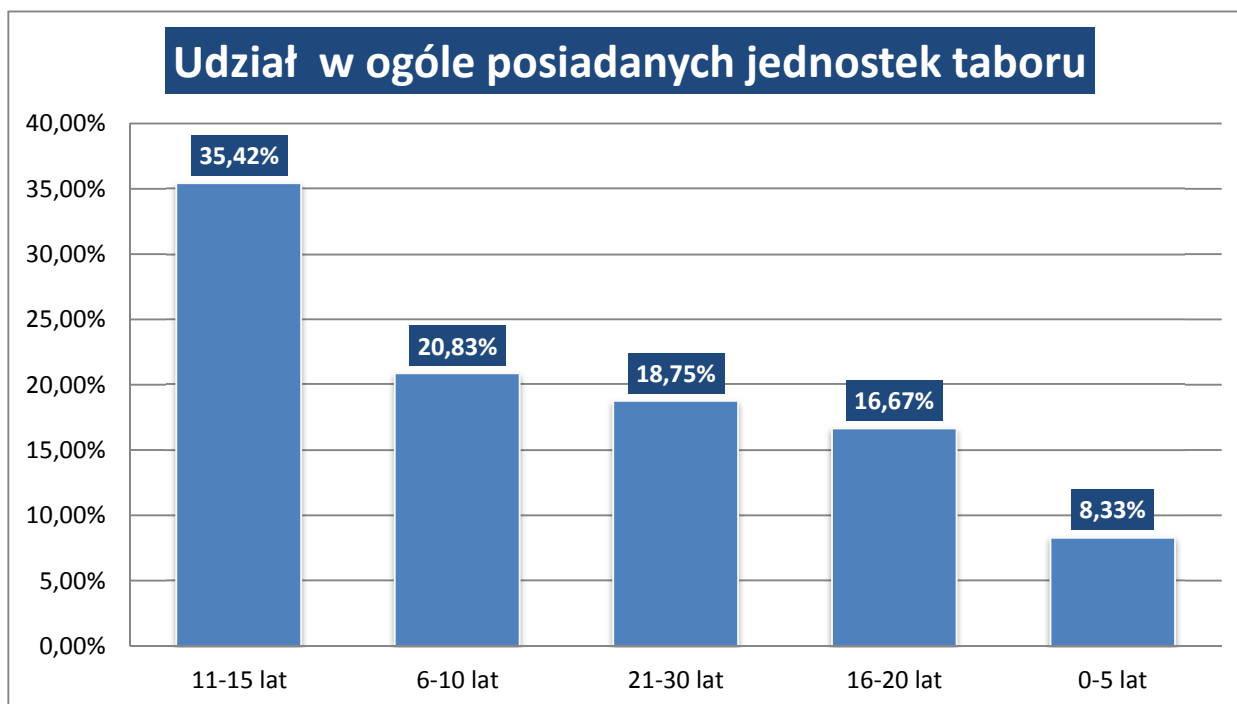
25	Solbus C9,5	35	26	2004	11	N
26	Iveco	20	3	2004	11	N
27	Solbus C9,5	35	26	2004	11	N
28	Solbus C9,5	35	26	2005	10	N
29	Solbus C9,5	35	26	2005	10	N
30	Solbus C9,5	35	26	2005	10	N
31	Cacciamali/Iveco	28	3	2006	9	N
32	Karosa C956	53	32	2006	9	N
33	Solbus C9,5	35	28	2006	9	N
34	Solbus C9,5	35	28	2006	9	N
35	BOVA	51	0	2001	14	N
36	Solbus SL10	37	26	2007	8	N
37	Solbus SL10	36	26	2007	8	N
38	MAN 893	50	50	1995	20	N
39	MAN Lions Coach	51	0	2003	12	N
40	IVECO C50	51	0	2009	6	N
41	MAN A01	50	23	1999	16	N
42	MAN 893	49	46	1997	18	N
43	MAN A01	55	30	1997	18	N
44	Iveco Kapena	28	3	2012	3	N
45	Mercedes-Benz	19	1	2012	3	N
46	Bus-Prestige MB Sprinter 516	20	0	2012	3	N
47	MAN A01	53	29	2001	14	N
48	MAN A01	53	29	2001	14	N

A. ANALIZA TABORU PKS STRZELCE OPOLSKIE ZE WZGLĘDU NA ROK PRODUKCJI

Analiza taboru przewoźnika PKS Strzelce Opolskie S.A. pokazuje, że przewoźnik posiada w zdecydowanej mierze tabor ponad 10-letni. Blisko 36 proc. taboru stanowią pojazdy z przedziału wiekowego 11-15 lat. Co piąty pojazd ma co najmniej 6, ale nie więcej niż 10 lat. w dalszym ciągu spory udział w ogóle posiadanego taboru mają pojazdy starsze niż 16-letnie. Pojazdy z przedziałów wiekowych 16-20 lat oraz 21-30 lat stanowią ponad 35 proc. wszystkich pojazdów. Niemal co dziesiąty pojazd jest wyprodukowany po 2010 roku.

Tabela 25. Analiza taboru PKS Strzelce Opolskie ze względu na rok produkcji

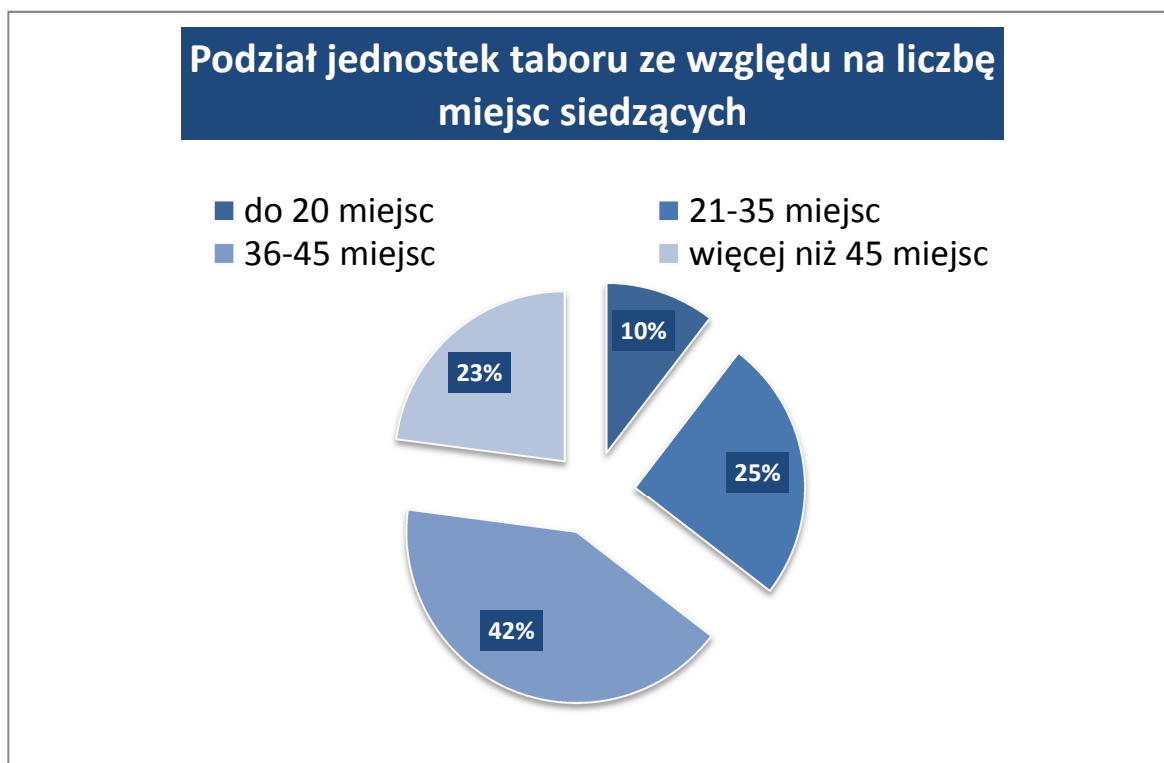
L.p.	Przedział wiekowy	liczba jednostek taboru	Udział w ogóle posiadanych jednostek taboru
1	11-15 lat	17	35,42%
2	6-10 lat	10	20,83%
3	21-30 lat	9	18,75%
4	16-20 lat	8	16,67%
5	0-5 lat	4	8,33%

Wykres 21. Udział w ogóle posiadanych jednostek taboru

B. ANALIZA TABORU ZE WZGLĘDU NA LICZBĘ MIEJSC

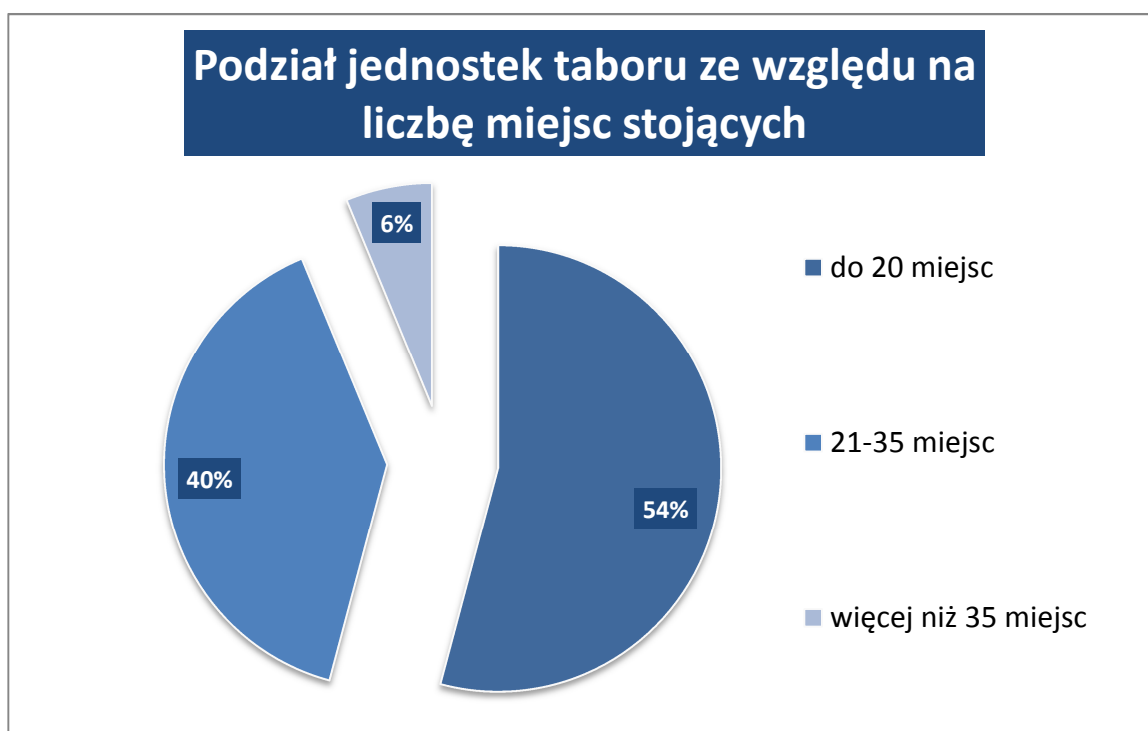
Poniższy wykres przedstawia podział taboru przewoźnika ze względu na liczbę miejsc siedzących. Łatwo zauważyć, że największą grupę stanowią pojazdy o liczbie miejsc siedzących z przedziału 36-45. Ich udział względem wszystkich posiadanych pojazdów osiąga 42 proc. w co czwartym pojeździe jest minimum 21 miejsc (przy maksymalnie 35). Niewiele mniej jest taboru z przedziału „więcej niż 45 miejsc”. Najmniejszy udział mają pojazdy do 20 miejsc, które w całym taborze przewoźnika stanowią zaledwie 10 proc.

Wykres 22. Podział jednostek taboru ze względu na liczbę miejsc siedzących



Poniższy wykres przedstawia podział taboru przewoźnika ze względu na liczbę miejsc stojących. Więcej niż co drugi pojazd (54 proc.) posiada nie więcej niż 20 miejsc stojących. Kolejną dominującą grupę są te pojazdy, które w ten sposób pomieszczą od 21 do 35 osób. Grupa ta stanowi 40 proc. Niespełna 6 proc. stanowi tabor, który posiada więcej niż 35 miejsc stojących.

Wykres 23. Podział jednostek taboru ze względu na liczbę miejsc stojących



5.3. POPYT NA PRZEWOZY PASAŻERSKIE NA OBSZARZE ZWIĄZKU CELOWEGO

A. WPROWADZENIE

Badania przeprowadzone w krajach rozwiniętych potwierdzają, że intensywne działania przekształcające część popytu potencjalnego w popyt efektywny mogą spowodować wzrost liczby przewożonych osób publicznym transportem zbiorowym o około od 2 do 4 %. Na zwiększanie popytu efektywnego mają zwykle wpływ następujące działania:

- zwiększanie atrakcyjności oferty przewozowej,
- poprawa jakości usług przewozowych,
- aktywna promocja transportu publicznego,
- doskonalenie rozwiązań taryfowo – biletowych,
- poprawa systemu informacji pasażerskiej w tym informacji głosowej dla osób niewidomych i niedowidzących.

Źródła popytu potencjalnego tkwią w grupie mieszkańców posiadających samochody. Nakłonienie ich do korzystania z transportu publicznego, co jest zgodne ze strategią zrównoważonego transportu, wymaga jednak poprawy jakości świadczonych usług (częstotliwość, punktualność, komfort). Zgodnie z tym co zawarto w dokumencie, na przestrzeni lat 2010-2013 odnotowano wzrost liczby samochodów osobowych o 11,75 proc.

B. NARZĘDZIE BADAWCZE

Wykonawca przeprowadził analizę popytu na przewozy pasażerskie na obszarze organizatora publicznego transportu zbiorowego w oparciu o wyniki sprzedaży biletów przez PKS Strzelce Opolskie S.A. oraz dane pochodzące z przeprowadzonych badań dot. preferencji wyboru środka transportu. To drugie narzędzie pozwoliło na zinventaryzowanie najpopularniejszych kierunków podróży zewnętrznych i wewnętrznych mieszkańców powiatu strzeleckiego.

W celu zagwarantowania rzetelności i miarodajności przeprowadzonej analizy pod uwagę wzięto historyczne wyniki sprzedaży biletów jednorazowych i miesięcznych za lata 2010-2014.

C. SPRZEDAŻ BILETÓW OGÓŁEM

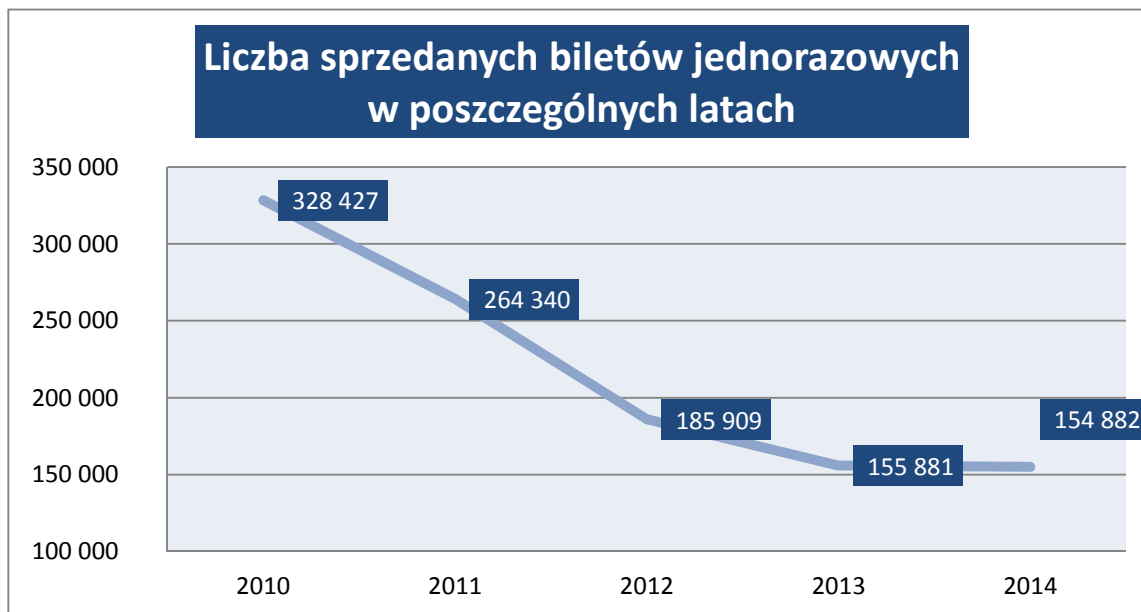
Na przestrzeni lat 2010-2014 doszło do gwałtownego spadku popytu na usługi świadczone przez PKS Strzelce Opolskie S.A. Widać to zarówno w danych dotyczących liczby sprzedanych biletów jednorazowych, jak również liczby sprzedanych biletów miesięcznych.

Liczba sprzedanych biletów jednorazowych w 2014 r. spadła do 154 882 biletów z 328 427 biletów w 2010 roku. Tym samym tylko w omawianym okresie liczba sprzedanych biletów jednorazowych zmniejszyła się o 52,84 proc.

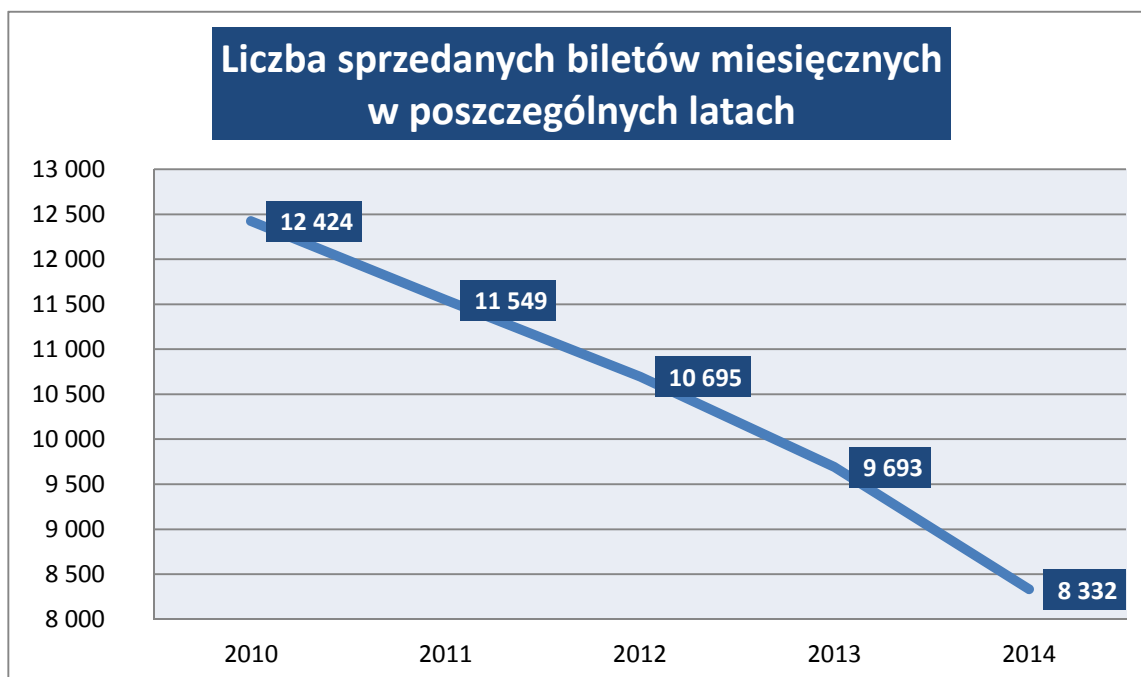
Wyraźne spadki dotknęły również wyniki sprzedaży biletów miesięcznych. Skala spadku nie jest jednak tak wyraźna, jak w przypadku danych dot. biletów jednorazowych. w okresie 2010-2013 liczba sprzedanych biletów zmniejszyła się z 12 424 biletów w 2010 roku do 8 332 biletów w 2014 roku. Tym samym % spadek liczby sprzedanych biletów miesięcznych w omawianym okresie wyniósł 32,94 proc. Mniejszej skali spadku należy upatrywać w zbliżonym popycie na przewozy uczniów do szkół, którzy właśnie w głównej mierze korzystają z biletów miesięcznych.

W ujęciu ogólnym PKS Strzelce S.A. sprzedał w 2010 roku 340 851 biletów, przy 163 214 biletach w zeszłym roku. Spadek za przedstawiony okres wyniósł **52,12 proc.**

Wykres 24. Liczba sprzedanych biletów jednorazowych w poszczególnych latach

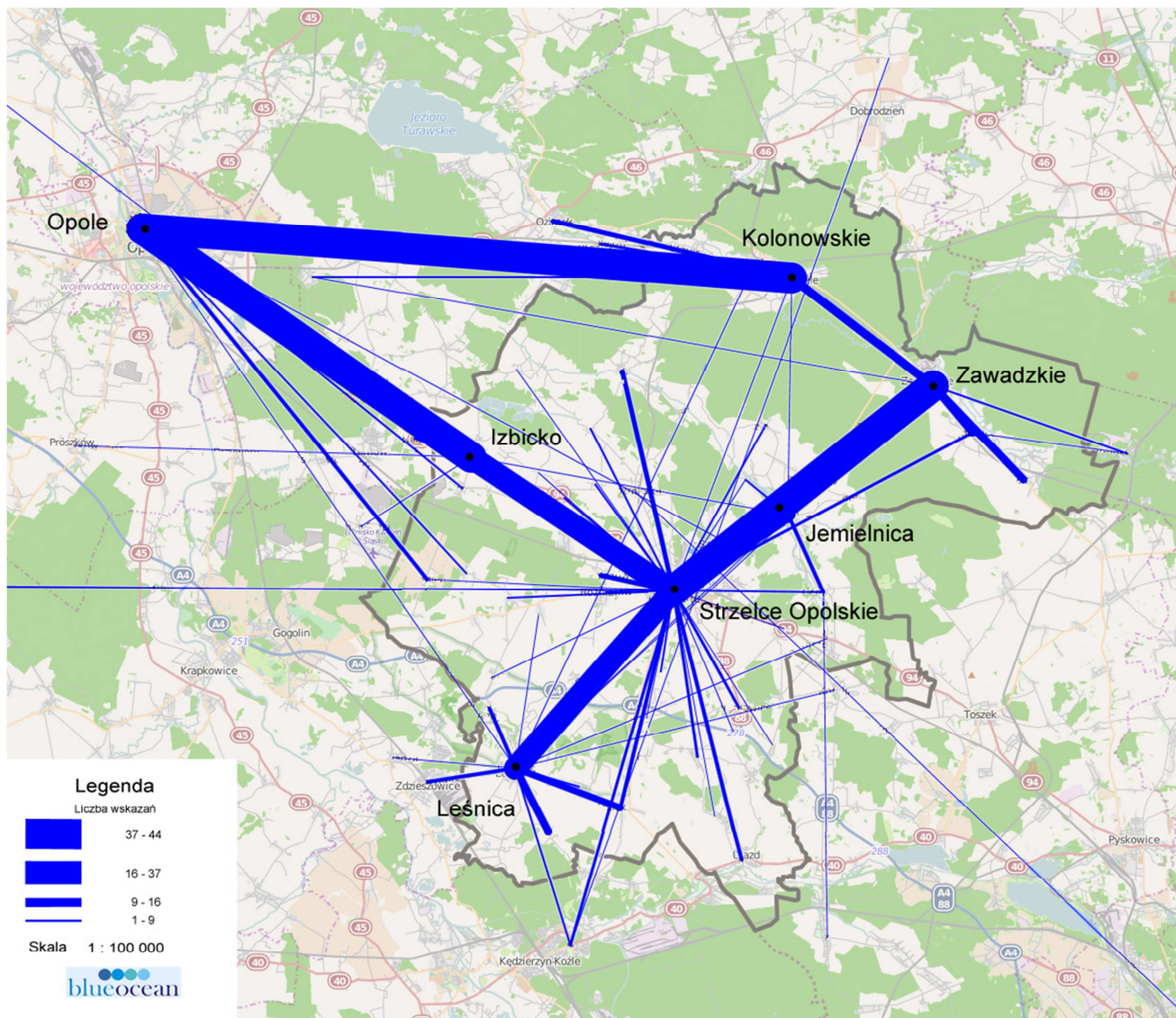


Wykres 25. Liczba sprzedanych biletów miesięcznych w poszczególnych latach



D. WIĘZBA RUCHU

Mapa 8. Więzba ruchu wewnętrznego i zewnętrznego mieszkańców powiatu strzeleckiego



E. WNIOSKI

Analiza wyników sprzedażowych PKS Strzelce Opolskie S.A. wskazuje, że popyt na przewozy pasażerskie na obszarze objętym niniejszym opracowaniem na przestrzeni lat 2010-2014 uległ drastycznemu zmniejszeniu tj. o ponad 52 proc. Na powyższe wpływ mają m.in. niekorzystne zmiany demograficzne oraz zwiększenie udziałów w rynku przez konkurencję PKS Strzelce Opolskie S.A. na obsługiwanych liniach.

Powyższa więzba ruchu wewnętrznego i zewnętrznego mieszkańców powiatu strzeleckiego wskazuje trasy typu źródło-cel, które wskazywali mieszkańcy powiatu podczas prowadzonych badań ankietowych. **Stworzona i uaktualniana więzba powinna być jednym z głównych narzędzi kształtowania oferty przewozowej w najbliższych latach dla mieszkańców powiatu strzeleckiego.**

6. ZAPOTRZEBOWANIE NA PRZEWOZY O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego można podzielić na popyt efektywny i potencjalny.

- **Popyt efektywny** – zaspokojone potrzeby przemieszczania się komunikacją publiczną mieszkańców określonego obszaru;
- **Popyt potencjalny** – całość potrzeb przemieszczania się mieszkańców określonego obszaru. Popyt ten może przerodzić się w efektywny przy spełnieniu przez transport publiczny określonych warunków związanych z oczekiwaną ilością i jakością usług.

Popyt potencjalny stanowią przede wszystkim ci mieszkańcy, którzy realizują swoje potrzeby przewozowe innymi środkami transportowymi niż publiczne, ale gotowi są korzystać z transportu publicznego pod pewnymi warunkami. Popyt potencjalny przekracza znacznie popyt efektywny, ponieważ tylko część przemieszczających się mieszkańców korzysta z komunikacji publicznej.

Na bazie czynników demograficznych i społecznych można wskazać tendencje do zmian, które zajdą w strukturze społecznej mieszkańców powiatu w ciągu najbliższych 10 lat.

Poniższa tabela pokazuje, jak kształtować się będzie ludność powiatu strzeleckiego w bieżącym roku. Na potrzeby tego opracowania skorzystano z danych Głównego Urzędu Statystycznego (dane za 2014 rok), a także przyjęto stosowne podziały wiekowe, które odpowiadają grupom sprzedaży biletów (normalne, ulgowe, emeryckie). Co za tym idzie mają one odpowiadać grupom osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Jako wartości graniczne poszczególnych grup wiekowych wybrano wartości stosowane w statystyce:

- Uczniowie i studenci: 0-24 lata
- Osoby pracujące: 25-60 lat (kobiety) i 25-65 lat (mężczyźni)
- Emeryci: 60+ (kobiety) i 65+ (mężczyźni)

Tabela 26. Liczba ludności według grup wiekowych w powiecie strzeleckim w 2014 roku

Przedział wiekowy	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
0-24	18262	9265	8997
25-65/25-60	43608	23017	20591
65+/60+	14404	4758	9646

Obecna liczba ludności determinuje popyt na usługi transportu publicznego w powiecie strzeleckim. Na podstawie tabeli można zaobserwować przewagę mężczyzn w wieku produkcyjnym nad kobietami, która wynosi 2 426 osób. Natomiast w wieku poprodukcyjnym widać przewagę kobiet nad mężczyznami, która wynosi 4 888. Liczba dzieci, osób uczących się i studentów jest porównywalna dla obu płci.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego ludność powiatu strzeleckiego do roku 2025 będzie kształtowała się tak, jak to przedstawiono na poniższym wykresie.

Wykres 26. Prognoza ludności według wieku i płci (2025 rok)

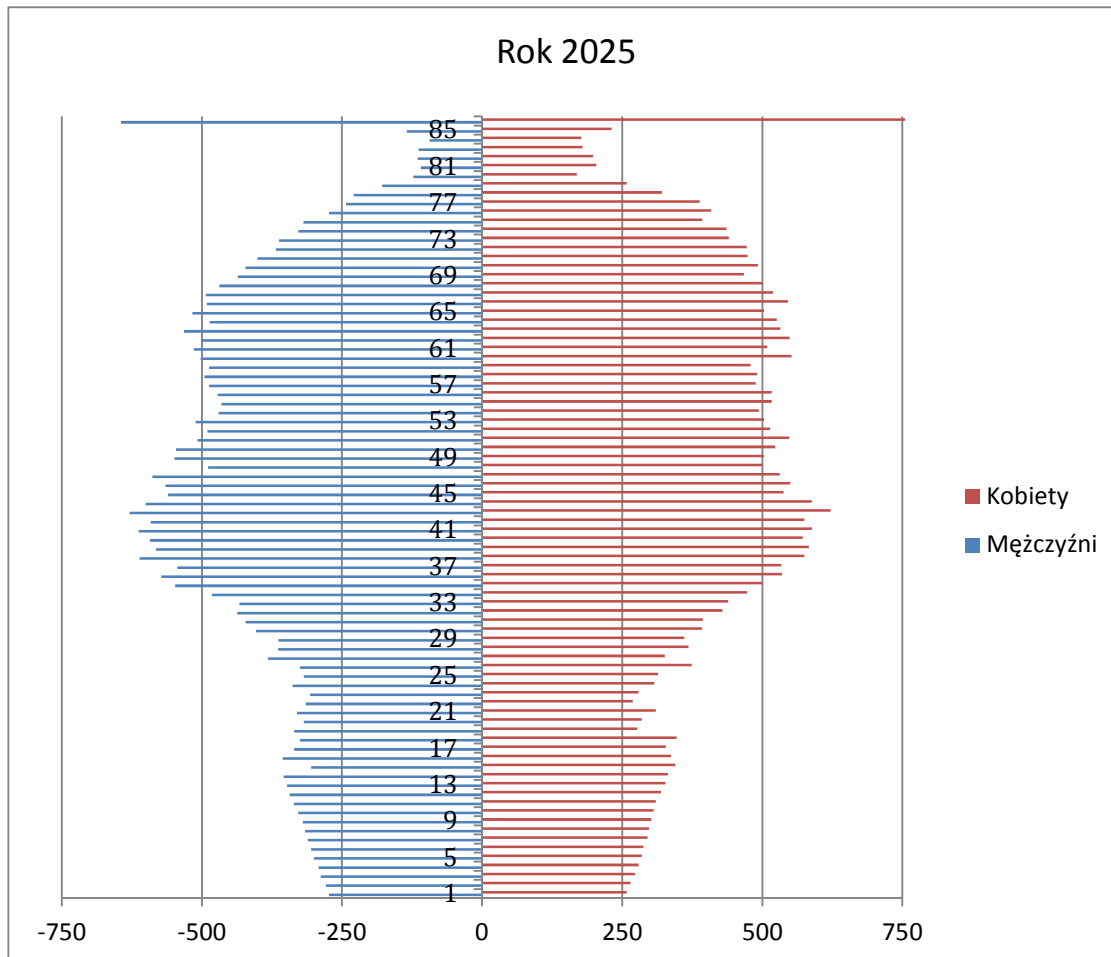
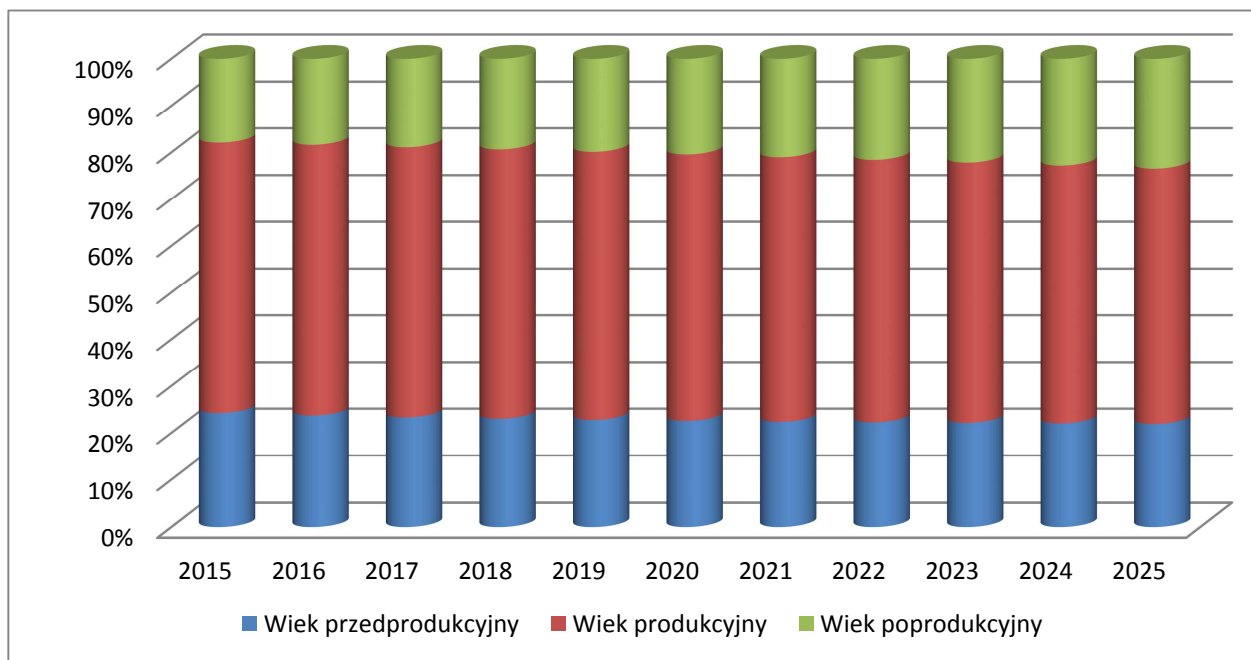


Tabela 27. Liczba ludności według grup wiekowych w Powiecie Strzeleckim w 2025 roku

Przedział wiekowy	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
0-24	15 510	7 975	7 535
25-65/25-60	38 704	20 718	17 986
65+/60+	17 613	6 344	11 269

W 2025 roku zgodnie z prognozami spadek liczby ludności w wieku 0-24 wyniesie **15,07%** w porównaniu do roku 2014. Dla grupy ludności w wieku produkcyjnym w 2025 roku również prognozowany jest spadek, który wyniesie **11,25%** w stosunku do roku bieżącego. Natomiast dla ludności w wieku poprodukcyjnym przewiduje się wzrost o **22,28%** w porównaniu do roku obecnego.

Wykres 27. Prognoza ludności dla powiatu strzeleckiego od 2015 do 2025 roku

Na podstawie przewidywań liczba ludności objętych ulgą na obszarze powiatu strzeleckiego w poszczególnych latach będzie wynosiła w:

- 2015 roku: **31 758**
- 2016 roku: **31 536**
- 2017 roku: **31 456**
- 2018 roku: **31 425**
- 2019 roku: **31 423**
- 2020 roku: **31 480**
- 2021 roku: **31 576**
- 2022 roku: **31 702**
- 2023 roku: **31 822**
- 2024 roku: **31 968**
- 2025 roku: **32 123**

Na podstawie powyższych prognoz widać, że liczba osób które będą mogły zakupić bilety ulgowe będzie zmieniać się nieznacznie w najbliższych 10 latach, początkowo nieznacznie się zmniejszając, aby od 2019 roku ponownie ulec zwiększeniu i finalnie przekroczyć wynik z roku bieżącego, co będzie się wiązać z większymi refundacjami dla przewoźnika.

Dla organizatora publicznego transportu zbiorowego powyższa prognoza jest korzystna z uwagi na podobny poziom refundacji do biletów ulgowych, które zgodnie z przewidywaniami powinny oscylować wokół kwoty z roku 2015.

Podsumowując:

1. Na podstawie prognozy Głównego Urzędu Statystycznego do 2025 roku spodziewany jest spadek ogólnej liczby ludności w powiecie.
2. Przedstawiona prognoza demograficzna nie powinna się wiązać ze zmianą sieci połączeń i obciążeniem liczby kursów.
3. Najistotniejszą kwestią z punktu widzenia planu transportowego jest pozostawienie identycznej liczby połączeń w godzinach szczytu porannego i popołudniowego, kiedy to mieszkańcy powiatu korzystają z komunikacji aby dojechać do szkoły lub pracy.
4. Na bazie stworzonej więźby ruchu zewnętrznego i wewnętrznego mieszkańców powiatu strzeleckiego najbardziej oblegane są linie ciężące do Strzelec Opolskich z kierunków: Leśnica, Zawadzkie (przez Jemielnicę) oraz te ciężące ze Strzelec Opolskich (przez Izbicko) oraz Kolonowskiego do Opola. w ciągu najbliższych 10 lat ta tendencja powinna zostać zachowana
5. Spadek liczby dzieci, młodzieży i studentów w powiecie będzie się wiązał z mniejszą liczbą pasażerów kursujących na liniach szkolnych, jednakże nie powinno to skutkować zamykaniem linii lub zmniejszaniem liczby kursów. w tym zakresie potrzeba jest dostosowania taboru przewoźników do postępujących zmian demograficznych
6. Wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym będzie skutkował koniecznością dostosowania pojazdów komunikacji publicznej do potrzeb osób starszych.
7. Sieć połączeń komunikacyjnych która zostanie przekształcona w sieć użyteczności publicznej powinna opierać się na obecnej siatce komunikacyjnej powiatu.
8. Pozostawienie obecnej siatki połączeń jest najkorzystniejszym wariantem ponieważ odpowiada ona w znacznym stopniu potrzebom mieszkańców powiatu i zapewnia im dojazd do urzędów, szpitali, centrów handlowych, innych miejsc użyteczności publicznej, a co najważniejsze do szkół i miejsc pracy.

Popyt na usługi transportu publicznego w powiecie strzeleckim będzie kształtowany również przez czynniki takie jak:

1. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej.
2. Poziom zamożności społeczeństwa zamieszkującego powiat strzelecki
3. Rozwój gospodarczy, a w tym rozwój poszczególnych gałęzi przemysłu w powiecie strzeleckim.
4. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych na terenie powiatu. (ta statystyka wyraźnie rośnie)
5. Poziom bezrobocia.
6. Lokalizacja zakładów pracy.
7. Plany i kierunki zagospodarowania przestrzennego.

6.1. SIEĆ KOMUNIKACYJNA NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

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

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

Biorąc pod uwagę powyższe kryteria ustala się następującą sieć linii o charakterze użyteczności publicznej:

Tabela 28. Sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej – powiatowo-gminne linie komunikacyjne

L.p.	Od	Przez	Do
1	Strzelce Opolskie	Szczepanek, Jemielnica, Piotrówka, Wierchlesie, Zawadzkie Żędowice	Kielcza
2	Strzelce Opolskie	Brzezina, Grzeboszowice, Sieronowice, Balcarzowice, Sieronowice, Nogowczyce, Jaryszów, Ujazd	Niezdrowice
3	Strzelce Opolskie	Księży Las, Olszowa, Zimna Wódka, Stary Ujazd	Ujazd
4	Strzelce Opolskie	Biadacz, Dolna, Kadłubiec, Poręba	Leśnica
5	Strzelce Opolskie	Rozmierka, Rozmierz, Grodzisko, Breguła, Borycz, Krośnica, Utrata, Izbicko, Otmice, Siedlec	Poznowice
6	Strzelce Opolskie	Rozmierka Jędrynie, Osiek, Osiek Kaształ, Osiek, Kadłub Piec, Kadłub, Banatki, Spórok, Staniszcze Małe, Staniszcze Wielkie, Fosofskie	Kolonowskie
7	Strzelce Opolskie	Szczepanek, Jemielnica, Gąsiorowice, Jemielnica, Piotrówka, Barut, Piotrówka	Łaziska

8	Strzelce Opolskie	Szczepanek, Jemielnica, Gąsiorowice, Piotrówka, Łaziska, Piotrówka, Barut, Wierchlesie, Zawadzkie	Żędowice
9	Strzelce Opolskie	Dziewkowice, Warmątowice, Błotnica, Centawa, Błotnica,	Płużnica
10	Strzelce Opolskie	Roźniątów, Kalinów, Kalinowice, Poznowice, Siedlec, Sprzęcice, Siedlec, Otmice	Izbicko
11	Strzelce Opolskie	Roźniątów, Kalinów, Kalinowice, Wysoka, Góra Św. Anny	Leśnica
12	Strzelce Opolskie	Roźniątów, Kalinów, Kalinowice, Niwki,	Ligota Dolna
13	Strzelce Opolskie	Roźniątów, Szymiszów, Sucha, Rozmierz, Rozmierka	Strzelce Opolskie
14	Strzelce Opolskie	Księży Las, Olszowa, Klucz, Zalesie, Lichynia	Leśnica
15	Izbicko	Suchodaniec, Ligota Czamborowa	Izbicko
16	Leśnica	Zdzieszowice	Januszkowice
17	Leśnica	Krasowa, Raszowa, Łąki Kozielskie, Cisowa	Kędzierzyn-Koźle
18	Zawadzkie	Żędowice, Kielcza	Krupski Młyn
19	Ujazd	Sławięcice	Kędzierzyn-Koźle

Tabela 29. Sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej – linie „edukacyjne” w gminie Strzelce Opolskie

L.p.	Od	Przez	Do
1	Strzelce Op.	Dziewkowice, Warmątowice, Błotnica, Brzezina,	Strzelce Op.
2	Strzelce Op.	Farska Kolonia	Strzelce Op.
3	Strzelce Op.	Roźniątów, Biadacz, Roźniątów,	Strzelce Op.
4	Strzelce Op.	Farska Kolonia, Szczepanek	Strzelce Op.

5	Strzelce Op.	Rozmierka, Jędrynie, Osiek, Osiek Kaształ, Osiek, Kadłubski Piec, Kadłub, Banatki, Kadłub, Grodzisko, Rozmierka, Rozmierz, Sucha,	Szymiszów
6	Strzelce Op.	Rozmierka, Rozmierz, Sucha,	Szymiszów
7	Strzelce Op.	Roźniątów,	Szymiszów
8	Strzelce Op.	Warmątowice, Błotnica, Płużnica, Błotnica, Warmątowice,	Strzelce Op.
9	Strzelce Op.	Roźniątów, Kalinów, Kalinowice, Niwki, Ligota Dolna,	Ligota Górna
10	Strzelce Op.	Grodzisko, Rozmierka, Rozmierz, Sucha,	Szymiszów

Tabela 30. Sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej – linie „edukacyjne” w gminie Izbicko

L.p.	Od	Przez	Do
1	Sprzęcice	Siedlec, Otmice, Izbicko. Suchodaniec, Kolonia Lwowska, Henryków, Otmice,	Izbicko
2	Poznowice	Siedlec, Otmice, Izbicko, Suchodaniec, Ligota Czamborowa,	Izbicko
3	Borycz	Krośnica, Utrata,	Izbicko
4	Izbicko	Otmice, Poznowice, Siedlec, Sprzęcice, Siedlec, Otmice, Henryków, Kolonia Lwowska, Suchodaniec, Ligota Czamborowa	Izbicko

Tabela 31. Sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej – linie „edukacyjne” w gminie Leśnica

L.p.	Od	Przez	Do
1	Leśnica	Góra św. Anny, Wysoka, Kadłubiec, Dolna, Poreba,	Leśnica
2	Leśnica	Krasowa, Raszowa, Łąki kozielskie, Raszowa, Krasowa,	Leśnica
3	Leśnica	Lichynia, Zalesie, Czarnocin, Zalesie, Lichynia	Leśnica

Tabela 32. Sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej – linie „edukacyjne” w gminie Jemielnica

L.p.	Od	Przez	Do
1	Centawa	Jemielnica, Gąsiorowice	Jemielnica
2	Jemielnica	Piotrówka	Barut
3	Jemielnica	Barut, Wierchlesie, Piotrówka, Łaziska, Bokowe,	Jemielnica

Tabela 33. Sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej – linie „edukacyjne” w gminie Ujazd

L.p.	Od	Przez	Do
1	Balcarzowice	Sieroniewice, Nogowczyce, Jaryszów,	Ujazd
2	Klucz	Zimna Wódka, Stary Ujazd, Ujazd, Niezdrowice,	Ujazd
3	Olszowa	Zimna Wódka, Olszowa, Księży Las, Olszowa, Klucz, Zimna Wódka, Stary Ujazd	Ujazd
4	Strzelce Op.	Księży Las, Olszowa, Klucz, Zimna Wódka, Olszowa, Zimna Wódka, Stary Ujazd	Ujazd
5	Ujazd	Stary Ujazd, Zimna Wódka, Klucz, Olszowa, Księży Las	Strzelce Op.

Tabela 34. Sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej – linie „edukacyjne” w gminie Kolonowskie

L.p.	Od	Przez	Do
1	Spórok Baniok	Spórok, Staniszczce Małe, Staniszczce Wielkie, Kolonowskie, Fosowskie,	Kolonowskie

Mapa 9. Sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej



źródło: opracowanie własne

6.2. WĘZŁY PRZESIADKOWE

Celem do którego powinien dążyć organizator publicznego transportu zbiorowego powinno być stworzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie ze wszystkich dostępnych środków transportu na obszarze organizatora. Celem pośrednim, aby doprowadzić do takiego stanu rzeczy jest stworzenie multimodalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

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

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

W systemie transportu publicznego w powiecie strzeleckim proponuje się wskazanie następujących węzłów przesiadkowych:

1. Dworzec autobusowy w Strzelcach Opolskich
2. Stacja kolejowa w Strzelcach Opolskich

Wymienione wyżej węzły przesiadkowe są strategiczne nie tylko ze względu na swoje położenie w powiecie, lecz także dlatego że w ich obrębie znajdują się szkoły, zakłady pracy i miejsca użyteczności publicznej, z których korzystają mieszkańcy powiatu. z tego punktu widzenia istotne jest również posiadanie przez każdy z wyżej wymienionych węzłów połączeń, wychodzących poza obszar powiatu. Biorąc pod uwagę prognozy życia ludności zamieszkującej teren powiatu strzeleckiego, wskazane wyżej węzły są wystarczające dla potrzeb i liczby osób korzystających z komunikacji publicznej.

Poniżej prezentujemy charakterystykę infrastruktury w wyznaczonych węzłach przesiadkowych:

Tabela 35. Infrastruktura dworcowa w wyznaczonych węzłach przesiadkowych

Miejscowość	Odległość PKP-PKS	Dworzec kolejowy		Dworce autobusowy		Opis, uwagi dodatkowe
		niepełnosprawni	Kasy, informacja	niepełnosprawni	Kasy, informacja	
Strzelce Opolskie	Dworce położone 300-500 metrów od siebie	Brak udogodnień dla potrzeb osób niepełnosprawnych	Jedna kasa Przewozów Regionalnych Informacja w kasach. Możliwość zakupu biletów na wszystkie pociągi krajowe	Brak udogodnień dla potrzeb osób niepełnosprawnych	Tablica odjazdów i przyjazdów (czytelna). Kasa biletów miesięcznych	1. Na obu dworcach płatne toalety, 2. Dworzec autobusowy wyposażony jest w jedną dużą wiatę, 3. Przy obu dworcach znajdują się parkingi dla samochodów

7. ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW

7.1. ROLA ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym definiuje pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego, albo minister właściwy do spraw transportu zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w odniesieniu do wyznaczonych w niniejszym planie linii komunikacyjnych jest związek celowy powiatowo-gminny „Jedź z Nami”. Związek celowy będzie organizatorem przewozów na 45 liniach komunikacyjnych.

Do zadań organizatora należy między innymi: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

W związku z faktem, że Starostwo Powiatowe w Strzelcach Opolskich jest właścicielem przewoźnika autobusowego i posiada własny tabor autobusowy, stąd też musi wykonywać czynności takie jak:

1. Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat za usługi świadczone przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego – zgodnie z Ustawą z dnia 15.11.1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. 2012.1173);
2. Ustalanie regulaminu przewozu osób.

7.2. TRANSPORT ZRÓWNOWAŻONY

Zrównoważony transport to transport zorganizowany z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju, której celem jest wzrost dobrobytu społecznego i jednostkowego oraz harmonijne ułożenie relacji pomiędzy człowiekiem a przyrodą.

Zasada zrównoważonego rozwoju jest w Polsce zasadą konstytucyjną.

Aby system transportu mógł realizować zrównoważony rozwój, musi:

1. intensywnie promować skuteczny i korzystny cenowo transport publiczny oraz jednocześnie racjonalizować transport prywatny,
2. budować nowoczesną infrastrukturę transportową (w tym miejskie obwodnice, multimodalne węzły przesiadkowe) oraz modernizować infrastrukturę istniejącą, również przeznaczoną dla ruchu rowerowego i pieszego, a także wyposażać ją w zaawansowane systemy sterowania ruchem,
3. używać wysokiej jakości środków transportu, bezpiecznych w ruchu i przyjaznych dla środowiska, wyposażonych w wydajne silniki i układy paliwowe, przystosowanych do paliw alternatywnych,
4. stosować nowoczesne strategie utylizacji tych środków,
5. stosować systemy zarządzania oparte o europejskie normy zarządzania jakością (EMAS, ISO 14001).

Unia Europejska udziela wsparcia działaniom na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu, zarówno poprzez współfinansowanie inwestycji transportowych, jak i poprzez merytoryczne inicjowanie i patronowanie różnym akcjom informacyjnym. Wskazuje także przesłanki, istotne dla rozwoju systemu transportowego: „*najlepszą praktykę*”, „*innowacyjność*” i „*zrównoważony rozwój*”:

1. „*najlepsza praktyka*” sprowadza się do wykorzystania najlepszych doświadczeń w dziedzinach planowania przestrzennego i zarządzania transportem oraz wspierania komunikacji publicznej. Dziedziny te winny być ze sobą powiązane i uwzględniać cele bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości środowiska,
2. „*innowacyjność*” przejawia się we wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań w zakresie planowania przestrzennego i zarządzania transportem. Innowacje powinny być podstawą decyzji dotyczących planowania przestrzennego (lokalizacji miejsc pracy, osiedli mieszkaniowych, innych czynników generujących ruch) oraz zarządzania transportem. Na zachowania komunikacyjne również ważny wpływ ma uspokojenie ruchu czy priorytet dla autobusów, jak i inwestycje w postaci nowych osiedli mieszkaniowych czy centrów handlowych. Do polityki innowacyjnej należy także rozwój branży telekomunikacyjnej, dającej szansę odciążenia sieci komunikacyjnej: praca czy handel przez Internet mogą stanowić czynnik zmniejszający potrzebę dokonywania podróży,
3. „*zrównoważony rozwój*” wdrażany konsekwentnie przyczynia się do uzyskania takiego **podziału zadań przewozowych**, w którym główną rolę odgrywa transport przyjazny środowisku.

Tak więc system transportowy, realizując zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy, wymusza koordynację (a nawet podporządkowanie) wszelkich działań politycznych, gospodarczych i społecznych z wymogami ochrony środowiska i w tym aspekcie opiera się na następujących zasadach:

1. polityka przestrzenna – zagospodarowanie terenu ukierunkowane na ograniczanie zapotrzebowania na transport (wielofunkcyjność osiedli miejskich),
2. polityka gospodarcza – rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki ukierunkowany na zmniejszanie ich transportochłonności (rozwój kolejowego przewozu towarów, wprowadzanie tranzytu kolejowego ograniczającego tranzytowy transport samochodowy),
3. polityka społeczna – kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych (zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej oraz do korzystania z nie silnikowych środków transportu).

7.3. INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO Z INDYWIDUALNYM

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

- A. współdziałania wszystkich elementów składowych realizacji potrzeb przewozowych w ramach pasażerskiego systemu transportu;

- B. integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu, co pozwala na spełnienie oczekiwań pasażera, co do punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

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

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

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

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych)
- parkingów „Park&Ride”
- systemu informacji i zarządzania ruchem
- systemu ścieżek rowerowych.

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać, a nie wchodzić z sobą w konflikt. Transport publiczny przede wszystkim powinien dominować w przewozach miejskich, w relacjach dom-praca i dom-szkoła oraz w innych podróżach do centrum miasta.

Integracja transportu publicznego i indywidualnego powinna opierać się także na systemie „Park&Ride” – czyli na systemie, gdzie pasażer podjeżdża swoim samochodem do danego miejsca na obrzeżu miasta lub do miejsca w pobliżu centrum i dalszą podróż odbywa środkami komunikacji publicznej. **Na chwilę obecną na obszarze objętym opracowaniem nie ma zasadności utworzenie postulowanego powyżej rozwiązania.**

Realizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla związku celowego powiatowo-gminnego „Jedź z Nami” może przyczynić się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

1. usprawnienie jego funkcjonowania,
2. wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,
3. skrócenie czasów podróży,
4. poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
5. podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
6. zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,

7. realizacji systemu parkingów „Park&Ride”,
8. wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
9. stabilny system finansowania transportu publicznego.

7.4. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Przepisy nowej ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* rozróżniają pojęcia operatora i przewoźnika. Zgodnie z definicją ustawową **operatorem publicznego transportu zbiorowego** jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie. **Przewoźnikiem** jest natomiast przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

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

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - *Prawo zamówień publicznych* (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 ze zm.), albo
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o *koncesji na roboty budowlane lub usługi* (Dz. U. Nr 19, poz. 101, ze zm.), albo
- art. 22 ust. 1 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* tzn. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (mówiąc zaś językiem *Prawa zamówień publicznych* –chodzi o tzw. wybór z wolnej ręki).

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

PODMIOT WEWNĘTRZNY

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

- 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1.000.000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo
- 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo

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

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

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

Jeżeli bezpośrednio ma być zawarta umowa z małym lub średnim przedsiębiorcą eksploatującym nie więcej niż 23 środki transportu, wspomniane wyżej progi mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2.000.000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie

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

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

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

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

Wyznaczenie sieci o charakterze użyteczności publicznej jest istotne z punktu widzenia dalszego finansowania transportu publicznego w powiecie. Refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane są z budżetu państwa. Obecnie refundacje te stosowane są na wszystkich liniach, zgodnie z wydanymi zezwoleniami na przewóz osób w krajowym transporcie drogowym. Począwszy od 1 stycznia 2017 r. refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane będą wyłącznie na liniach, które uzyskają status linii użyteczności publicznej. Przewoźnicy realizujący przewozy na tych

liniach określani będą, jako Operatorzy tych linii. Na pozostałych liniach nadal będzie możliwe stosowanie przez przewoźników ulg tylko handlowych, które jednakże nie będą refundowane z budżetu państwa i ich stosowanie będzie odbywało się na ryzyko przewoźnika.

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

7.5. EFEKTYWNOŚĆ I ZASADY ZLECENIA PODMIOTOWI WEWNĘTRZNEMU WYKONYWANIA ŚWIADCZEŃ USŁUG TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Rozporządzenie 1370/2007 w art. 2 lit. J określa precyzyjnie definicję podmiotu wewnętrznego która jest określana jak poniżej: „podmiot wewnętrzny” oznacza odrębną prawnie jednostkę podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.” Natomiast w dalszych częściach tego rozporządzenia określono warunki, w jakich będzie dopuszczalne zawieranie umów o świadczenie usług publicznych bezpośrednio z podmiotem wewnętrznym, z pominięciem procedury przetargowej.

Zastosowanie tej formy wyboru operatora przez samorządy terytorialne będzie możliwe w przypadku powołania spółki prawa handlowego lub zakupu udziałów w jakiejś spółce przez organizatora.

Podmiot wewnętrzny może realizować swoje działania w zakresie pasażerskiego transportu publicznego jedynie na obszarze działania właściwego organu lokalnego; możliwe jest wychodzenie linii komunikacyjnych na teren sąsiednich jednostek terytorialnych w przypadku zawarcia właściwych porozumień pomiędzy zainteresowanymi samorządami.

W świetle tego aby doszło do zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, muszą być spełnione łącznie następujące warunki:

- Ustawodawstwo krajowe musi przewidywać bezpośrednie udzielenie zamówień publicznych, z pominięciem procedury przetargowej
- Bezpośrednie udzielenie zamówień publicznych następuje na rzecz spółki, w której organ publiczny posiada całość kapitału
- Organ publiczny sprawuje kontrolę nad tą spółką kontrolę analogiczną do tej, jaką sprawuje nad własnymi służbami
- Spółka ta prowadzi swoją podstawową działalność z organem, który posiada w nim udziały.

Warunkiem, że będzie ona realizowała cele o charakterze użyteczności publicznej. Nie jest możliwe zakupienie udziałów w jakimś przedsiębiorstwie przewozowym jeżeli jego zadaniem będzie świadczenie tylko usług komercyjnych. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej, powinny stanowić przeważającą działalność spółki, natomiast działalność

komercyjna może być prowadzona jedynie dodatkowo. Nawet jeśli podmiot publiczny posiada 100% udziałów w odrębnym od siebie podmiocie w chwili zawarcia umowy, to nie jest to wystarczające, aby podmiot ten uznać za „wewnętrzny”, jeśli zarząd czy inny organ upoważniony do podejmowania decyzji korzysta z szerokich uprawnień (a więc podmiot publiczny nie posiada faktycznej kontroli) lub też po zawarciu umowy przedmiotowy oraz terytorialny zakres działalności podmiotu uległ znacznemu rozszerzeniu, albo gdy w krótkim czasie po zawarciu umowy spółka zostaje częściowo sprywatyzowana lub nabycie w niej udziałów w przyszłości jest chociażby potencjalnie otwarte dla podmiotów prywatnych.

Zapisy rozporządzenia 1370 są w większości jasne i czytelne. Wątpliwości budzić może jednak art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia mówiący, że „zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych określone w dyrektywach 2004/17/WE lub 2004/18/WE w zakresie autobusowego lub tramwajowego transportu pasażerskiego, są udzielane zgodnie z procedurami przewidzianymi w tych dyrektywach, o ile takie zamówienia nie są udzielane w formie koncesji na usługi zgodnie z definicją zawartą w tych dyrektywach. w przypadku gdy zamówienia mają zostać udzielone zgodnie z dyrektywami 2004/17/WE lub 2004/18/WE (dyrektywy dotyczące zamówień publicznych), zasady udzielenia zamówień określone rozporządzeniem nie mają zastosowania”. Treść tego przepisu może być różnie interpretowana.

Prawdopodobna interpretacja art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 1370 prowadzi do wniosku, że zlecenie usług w zakresie przewozów autobusowych lub tramwajowych podmiotowi wewnętrznemu może odbywać się na zasadach określonych rozporządzeniem tylko, gdy przewozy są świadczone na podstawie umowy o charakterze koncesji. w innych przypadkach takie powierzenie nie będzie objęte możliwością bezprzetargowego zlecenia przewidzianą w art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 1370. Samorządom, które nie zdecydują się na koncesję, pozostają co do zasady przepisy Pzp (które dokonują implementacji dyrektyw 2004/17/WE lub 2004/18/WE), a zawarcie umów o świadczenie usług publicznych powinno nastąpić w jednym z przewidzianych w nich trybów.

Skorzystanie z trybu bezprzetargowego będzie możliwe tylko w sytuacji, gdy zawarta ze spółką (podmiot wewnętrzny) umowa ma charakter koncesji w rozumieniu prawa wspólnotowego. Podstawową cechą **umowy koncesji** jest przeniesienie ryzyka na spółkę wyrażające się w niepewności dochodów czerpanych ze sprzedaży biletów i brak gwarancji ze strony samorządu, pokrycia strat w przypadku ziszczenia się ryzyka niższych wpływów. Problem z interpretacją art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 1370 został dostrzeżony przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (dalej: MRR), które wystąpiło do Komisji Europejskiej (w tekście: KE) m.in. z prośbą o wyjaśnienia tej kwestii. Najnowsze **wytyczne MRR** wskazują, że dla umów nie będących koncesjami bezpośrednie udzielenie zamówienia podmiotowi wewnętrznemu w odniesieniu do przewozów autobusowych i tramwajowych będzie nadal możliwe. Podstawę dla tych działań stanowić będzie dotychczasowe orzecznictwo Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (dalej: ETS), wydane na podstawie dyrektyw dotyczących zamówień publicznych i wypracowana w nim koncepcja podmiotu wewnętrznego.

Rekompensata za świadczenie usług

Rozporządzenie nr 1370 określa również zasady obliczania wysokości rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, które będą obowiązywać od dnia wejścia nowych przepisów w życie.

Wynika to z 2 przyczyn:

- 1) sposób kształtowania rekompensaty nie jest zupełnie nowy, w dużej mierze stanowi rozwinięcie i uszczegółowienie wytycznych zawartych w wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z 24 lipca 2003 r.
- 2) postanowienia rozporządzenia nr 1370 dotyczące rekompensat nie są obowiązkowe, jeśli chodzi o sposób kształtowania ich wysokości.

Zachęcić do określania wysokości rekompensaty, zgodnie z wskazówkami wynikającymi z rozporządzenia nr 1370, **ma zwolnienie samorządu z obowiązku** notyfikacji pomocy publicznej, ponieważ rekompensaty takie są traktowane jak zgodne z zasadami wspólnego rynku.

Podmioty, które nie skorzystają z rozwiązania proponowanego w rozporządzeniu nr 1370, będą kwalifikowały się do grona udzielających pomocy publicznej z wszystkimi tego konsekwencjami (czyli z obowiązkiem notyfikacji tej pomocy w KE). Tym samym obecny **system dopłat do wozokilometrów nie będzie zakazany, ale będzie traktowany jako pomoc publiczna**, która, jeśli okaże się niedozwolona, będzie musiała być zwrócona.

Rozporządzenie nr 1370 przewiduje, że przyznanie rekompensaty, niezależnie od jej charakteru, w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, musi następować w ramach umowy o świadczenie usług publicznych. Tylko **wyjątkowo** możliwe jest określanie pewnych składników rekompensaty poprzez stosowanie tzw. zasad ogólnych, czyli np. **Uchwał Zgromadzenia Związku**. Dotyczy to zwłaszcza ustalania taryf maksymalnych dla wszystkich lub niektórych kategorii pasażerów.

Podmioty prowadzące – oprócz usług publicznych z zakresu transportu pasażerskiego, świadczonych na rzecz podmiotu publicznego na podstawie umowy – inną działalność zobowiązane są do **oddzielnego prowadzenia rachunkowości** związanej z usługami publicznymi. Wszelkie koszty zmienne, odpowiednia suma na poczet kosztów stałych i rozsądny zysk związany z jakąkolwiek inną dziedziną działalności podmiotu świadczącego usługi publiczne nie mogą być w żadnym przypadku rozliczane w ramach danych usług publicznych.

Ponadto jeden ze składników rekompensaty, jakim jest **rozsądny zysk**, rozumiany jako stopa zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną, nie został ustalony w sposób sztywny. Wysokość do **6%** rocznie stanowi propozycję MRR (Wytyczne MRR w zakresie zasad dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług w transporcie zbiorowym, wersja z 16 stycznia 2009 r.). Jednak trudno rozstrzygnąć, jaka będzie ostatecznie, zwłaszcza że nie można wykluczyć różnej wysokości zależnie od regionu kraju oraz takich czynników, jak gęstość zaludnienia itp. Do tego jednak czasu zalecane jest korzystanie z rekomendacji MRR.

8. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

Wybór środka transportu uzależniony jest od szeregu czynników jakościowych. Ocena poszczególnych środków transportu pod kątem tych czynników jest dokonywana każdorazowo subiektywnie przez podróżującego. w poniższej tabeli przedstawiono podział czynników na kilka podstawowych grup. Część czynników można przełożyć na postulaty transportowe poprzez wskazanie najefektywniejszego rozwiązania np. najkrótszy czas przejazdu, bezpośredniość, najniższy koszt itp.

Tabela 36. Czynniki mające wpływ na wybór środka transportu

Kategoria	Czynnik
Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> • pora dnia • liczba przesiadek • parkingi/miejsca postojowe w pobliżu celu podróży
Warunki atmosferyczne	<ul style="list-style-type: none"> • temperatura • opady atmosferyczne • stan nawierzchni
Warunki przestrzenne	<ul style="list-style-type: none"> • odległość od domu/początku podróży do celu podróży • odległość z/od przystanku do początku/celu podróży
Czas	<ul style="list-style-type: none"> • całkowity czas podróży • czas dojścia do środka transportu • czas dojścia od środka transportu do celu • czas oczekiwania na środek transportu

Podział zadań transportowych w powiecie jest wyrazem polityki transportowej. Wynika ona z prowadzonych systemowych działań w zakresie wykorzystania środków lokomocji i organizacji transportu publicznego, a także z poziomu rozwoju społeczno- ekonomicznego, rozwoju struktur funkcjonalno-przestrzennych oraz uwarunkowań lokalnych, które są specyficzne dla każdego powiatu.

Podział ten zależny jest również od kosztów transportu związanych z dostępem do układu transportowego i charakterystykami właściwych im sieci transportowych.

System transportowy w powiecie strzeleckim tworzą trzy podsystemy:

- **System komunikacji indywidualnej**- jest najczęściej wybieranym środkiem transportu. Wynika to z dobrze rozwiniętej sieci drogowej, szybkości dotarcia do celu oraz braku konieczności dokonywania przesiadek. Warto zaznaczyć, że z komunikacji indywidualnej korzysta blisko dwukrotnie więcej mieszkańców powiatu strzeleckiego, aniżeli ma to miejsce w przypadku komunikacji autobusowej
- **System komunikacji autobusowej**- jest drugim najczęściej wybieranym środkiem transportu (28 proc. wskazań na ten środek transportu w ramach przeprowadzonych badań). Wynika to z niższej ceny w porównaniu do innych środków transportu, bezpośredniości połączenia, a także doboru próby badawczej.

- **System komunikacji rowerowej**- ten środek lokomocji wskazało 7,97% respondentów. Wynika to ze zmiany przyzwyczajeń mieszkańców powiatu w dojazdach do pracy/szkoły, a także promowania tego środka transportu przez lokalne samorządy.

Obecny podział zadań przewozowych- w 50% należy do transportu zbiorowego, pozostałe 50% do transportu indywidualnego. Takie są obecne założenia polityki transportowej. Wpływają one również na wybór środka transportu przy uwzględnieniu zasady zrównoważonego rozwoju.

Polityka zrównoważonego rozwoju transportu jest rozwiązaniem pośrednim pomiędzy polityką promującą transport indywidualny i ograniczającą transport zbiorowy do realizacji funkcji socjalnej a ideą zmniejszenia ruchu samochodowego. Zrównoważony rozwój transportu zakłada optymalny podział zadań pomiędzy transport indywidualny i zbiorowy.

Poszczególni członkowie związku celowego powinni tak uatrakcyjnić ofertę przewozową, aby mieszkańcy tam gdzie to możliwe zrezygnowali z transportu indywidualnego w miarę możliwości przesiedli się na transport zbiorowy. Realizacja tego założenia jest wskazana w miastach powiatu, co korzystnie wpłynie na płynność ruchu komunikacyjnego na tych obszarach.

Potrzeby i oczekiwania społeczne są coraz wyższe, natomiast możliwości finansowe oraz taborowe za nimi nie nadążają. Większość tych problemów wynika więc z ograniczonych środków budżetowych.

Potencjalny podróżny ma do wyboru: podróż środkiem prywatnym lub środkiem publicznym. Na jego wybór wpłynie różnica, w jakości podróżowania oraz relacja pomiędzy kosztami obu tych możliwości.

Jakość podróżowania samochodem osobowym jest wyższa, niż podróżowanie transportem publicznym. Wyraża się to przede wszystkim:

1. większą prędkością komunikacyjną,
2. możliwością wyboru momentu rozpoczęcia podróży bez konieczności dostosowywania się do rozkładów jazdy ustalonych przez przewoźnika,
3. większym komfortem podróżowania: zachowaniem prywatności, zajmowaniem wygodnego miejsca, bezpieczeństwem osobistym, przejazdem „od drzwi do drzwi”,
4. możliwościami wygodnego przewiezienia bagażu.

Ponadto, koszt przejazdu samochodem osobowym na krótkich odległościach (pomiędzy gminami, na trasie dom-praca), w porównaniu z przejazdem środkiem transportu publicznego jest często korzystniejszy dla tego pierwszego.

Jednym ze sposobów poprawy warunków funkcjonowania transportu publicznego jest podniesienie jakości przejazdu jego środkami. Jakość ta nie zawsze jest na odpowiednim poziomie, co wynika m. in.:

1. ze złego stanu infrastruktury transportowej (drogi, przystanki, stary tabor),
2. z długiego oczekiwania na przystankach,

3. z braku usług typu „od drzwi do drzwi”,
4. z braku bezpieczeństwa osobistego oraz prywatności.

Poprawę warunków funkcjonowania transportu publicznego należy więc starać się osiągnąć innymi metodami, np. poprzez nadanie jego pojazdom priorytetu w ruchu drogowym. Można to zrealizować m.in. poprzez dostosowanie sterowania ruchem do potrzeb tego transportu.

Spadek przewozów w środku dnia oraz godzinach wieczornych nie musi oznaczać likwidacji nierentownych kursów, obsługiwanych często przez autobus klasy maxi. Jednym z rozwiązań jest zastosowanie w tych godzinach autobusów typu mini. Wówczas autobusy typu maxi lub midi kursowałyby w godzinach największej frekwencji, np. 7-9, 14-17, a między tymi godzinami linie komunikacyjne obsługiwane byłyby przez autobusy typu mini.

Utrzymanie i rozwój systemu transportowego są niezbędne również ze względu na jego rolę społeczną: umożliwia przejazdy, a więc - pracę, zakupy, rekreację oraz realizację innych potrzeb mniej zamożnym grupom społecznym. System ten obejmuje połączone ze sobą podsystemy, oparte na jednym ustawodawstwie i korzystające ze wspólnej infrastruktury, stąd należy traktować łącznie problemy infrastruktury transportowej, organizacji transportu publicznego, organizacji ruchu czy polityki transportowej. w tym celu konieczne jest łączne wykorzystywanie przez zarządcę transportu wszystkich będących w dyspozycji składników zarządzania:

1. uprawnień i kompetencji,
2. majątku, przeznaczonego do realizacji zadań transportowych,
3. środków finansowych, możliwych do przeznaczenia na te zadania,
4. istniejących struktur organizacyjnych,
5. wiedzy i doświadczenia.

Biorąc pod uwagę układ sieci transportowej na terenie organizatora publicznego transportu zbiorowego widać, że najlepiej rozwiniętą siecią jest sieć drogowa, która zaspokaja potrzeby mieszkańców powiatu, dlatego też publiczny transport zbiorowy w powiecie powinien opierać się właśnie na sieci drogowej i w jak największym stopniu wykorzystywać jej możliwości.

9. OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

9.1. STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH

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

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

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

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

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

1. odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych,
2. punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
3. sieć linii umożliwiającą w największym stopniu obsługę obszaru objętego planem transportowym i wygodne dotarcie do najważniejszych, z punktu widzenia użytkowników, obiektów,
4. wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),
5. koordynację rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz w punktach przesiadkowych,
6. przystanki z podwyższonym peronem do wysokości podłogi w autobusie,
7. rozwiązania techniczne umożliwiające bezpieczne korzystanie z przystanków,
8. przystanki przesiadkowe wyposażone w automaty biletowe,

9. czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki itp.),
10. bilety okresowe na fragmenty sieci jak i obejmujące całą sieć, bez względu na rodzaj środka transportu, jakim wykonywane są usługi przewozowe w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na danym obszarze objętym planem transportowym,
11. wygodną sieć parkingów umożliwiającą funkcjonowanie pasażerów w systemie „Parkuj i Jedź”,
12. dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów.

Dostosowany do powyższych zasad i standardów system transportu publicznego zapewnia sprawną obsługę pasażerów, uzyskując w ich oczach pozytywne oceny, umożliwiając sprawne i punktualne poruszanie się po całym obszarze objętym planem transportowym.

Ogólne parametry standardu usług przewozowych powinny być charakteryzowane następującymi wielkościami:

1. punktualność kursowania autobusów na poziomie około 80 – 90 %
2. średni czas podróży w relacji praca-dom do 60 min.
3. przesiadkowość na średnim poziomie około 0,5 przesiadki na podróż
4. 4 osoby na m² powierzchni przeznaczonej do stania.

Należy dbać także o efektywność usług mierzoną wskaźnikami:

1. pracą przewozową w pasażerogodzinach (czas spędzany przez pasażerów w środkach komunikacji publicznej),
2. średnim czasem podróży,
3. liczbą przesiadek,
4. długością trasy podróży,
5. analizą obejmującą podstawowe parametry ruchu oraz koszty społeczne (straty czasu wszystkich użytkowników ruchu, poziom zanieczyszczenia atmosfery i inne).

9.2. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO NA OBSZARZE OBJĘTYM OPRACOWANIEM

Aktualny stan ekologiczny powiatu strzeleckiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

A. DOKUMENTY NA POZIOMIE WOJEWÓDZKIM

1. Stan środowiska w Województwie Opolskim w roku 2012, Opole, 2013.
2. Strategia rozwoju województwa opolskiego na lata 2000-2015.
3. Program ochrony środowiska województwa opolskiego na lata 2007-2010 z perspektywą do roku 2014.
4. Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Opolskiego na lata 2012- 2017.

5. Strategia działania Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Opolu na lata 2009-2012.
6. Program ochrony powietrza dla strefy opolskiej, ze względu na przekroczenie poziomów dopuszczalnych pyłu PM10, pyłu PM2,5 oraz poziomów docelowych benzo(a)piranu, 2013.

B. DOKUMENTY NA POZIOMIE POWIATOWYM

1. Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Strzeleckiego na lata 2012-2015, z perspektywą na lata 2016-2019.

C. DOKUMENTY NA POZIOMIE GMINNYM

1. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Kolonowskie na lata 2004-2007, z perspektywą do roku 2011.
2. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Kolonowskie na lata 2004-2007, z perspektywą do roku 2011.
3. Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Leśnica na lata 2009-2012 z perspektywą na lata 2013-2016.
4. Plan Gospodarki Odpadami w Gminie Leśnica.
5. Program Ochrony Środowiska dla Miasta i Gminy Strzelce Opolskie na lata 2005-2016.
6. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy i Miasta Strzelce Opolskie na lata 2005-2016.
7. Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Ujazd na lata 2009-2014 z perspektywą do 2018 roku.
8. Plan Gospodarki Odpadami Gmina Ujazd.
9. Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Izbicko.
10. Aktualizacja Programu Gospodarki Odpadami dla Gminy Izbicko.
11. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Jemielnica.
12. Plan Gospodarki Odpadami- Gmina Jemielnica.

FORMY OCHRONY PRZYRODY NA OBSZARZE POWIATU STRZELECKIEGO

OBSZARY NATURA 2000

DOLINA MAŁEJ PANWI PLH160008

POWIERZCHNIA: 1 106,3 ha

Dolina Małej Panwi charakteryzuje się zróżnicowaną morfologią tworzoną przez plejstocenyjskie terasy oraz zdenudowane, peryglacialne równiny lodowcowe i wodnolodowcowe z licznie występującymi wydmami. Osady polodowcowe, eoliczne i rzeczne, płytko podścielone są nieprzepuszczalnymi ilami górnokambryjskimi. Proponowana ostoja obejmuje koryto rzeki

o naturalnym silnie meandrującym przebiegu, dno doliny i przyległe tereny wysoczyzny. Mała Panew jest jedną z najbardziej naturalnych rzek nizinnych regionu, jedyną tego rodzaju proponowaną jako ostoja sieci Natura 2000 w granicach woj. opolskiego. w dnie licznie występują starorzecza. Ostoja obejmuje także przyległe do doliny kompleksy pól wydmych z wydмами dochodzącymi do 10 m, w zagłębieniach międzywydmowych oraz w samej dolinie rzecznej zlokalizowane są niewielkie torfowiska. w granicach proponowanej ostoi dominują lasy, wśród których największą wartość przyrodniczą mają starodrzewia borów na wydmach i morenach. w obniżeniach terenu zlokalizowane są bory bagienne *Vaccinio uliginosi-Pinetum* i bagniska z roślinnością szuwarową. Obecne są torfowiska wysokie(żywe), przejściowe i niskie, w tym niezwykle cenne doskonale zachowane niskie torfowisko węglanowe. Torfowiska przedstawiają bardzo wysoką wartość przyrodniczą. Na niewielkich fragmentach skarp i piaszczysk rozwinęły się zbiorowiska muraw i wrzosowisk. Rzeka ma naturalny przebieg z licznymi starorzeczami, meandrami, wyspami. w Małej Panwi i jej dopływach występują zbiorowiska *Ranunculetum fluitantis*. Dolina przedstawia unikalne zróżnicowanie siedliskowe nieobecne w innych częściach województwa. w obrębie całej doliny występują 32 zespoły zagrożone w skali regionalnej.

GÓRA ŚWIĘTEJ ANNY PLH160002

POWIERZCHNIA: 5 084,3 ha

Obszar wyniesienia Garbu Chełmu z wychodniami wapieni i dolomitów środkowego triasu. Od południa opadający stromo zdenudowanym uskokiem tektonicznym, od północy łagodnie zanurzający się pod utworami polodowcowymi. Garb jest najdalej na zachód wysuniętą częścią środkowotriasowego progu strukturalnego (kuesty). z trzech stron otoczony terenami nizinnymi stanowi wyraźną kulminację w krajobrazie. Rzeźba Chełmu należy do form krawędziowych, ukształtowanych w trzeciorzędzie i zmodyfikowanych przez morfologię czwartorzędową, a zwłaszcza dwukrotne nasunięcie się i regresję lodowca oraz procesy eolicznej akumulacji lessów i ich erozji. Garb jest rozczłonkowany na szereg wyniesień oddzielonych suchymi dolinkami i obszarami zrównań. w wierzchołkowej jego części, w obrębie wychodni skał węglanowych rzeźba krasowa, z lejami, misami i studniami krasowymi, wywierzykami, wychodniami skalnymi, niewielkimi wnękami i grotami. Kulminację garbu stanowi nek wulkaniczny na Górze Św. Anny - 404 m n.p.m. Wśród obszarów o najwyższych walorach przyrodniczych dominującymi formami pokrycia terenu są lasy, w większości reprezentujące 3 fitosocjologiczne odmiany buczyn. Znaczący udział osiągają murawy kserotermiczne, zarośla okrajkowe oraz ekstensywnie użytkowane łąki, w tym eutroficzne. Uzupełnieniem są wychodnie skał węglanowych oraz źródłiska wraz ze specyficzną dla nich roślinnością zielną i wysoką. Spośród form intensywniejszego zagospodarowania przestrzeni dominują grunty orne, tworzące z ekosystemami o dużej naturalności, mozaikę krajobrazową.

REZERWATY PRZYRODY

GÓRA ŚW. ANNY

Rezerwat zlokalizowany w gminie Leśnica.

Celem ochrony są rzadkie profile oraz zjawiska geologiczne związane z wulkanizmem trzeciorzędowym i strefą kontaktu wulkanitów z osadami cenomańskimi oraz środkowotriasowymi.

LIGOTA DOLNA

Rezerwat zlokalizowany w gminie Strzelce Opolskie i Leśnica

Celem ochrony są zbiorowiska kserotermiczne ze stanowiskami chronionych gatunków roślin.

BOŻE OKO

Rezerwat zlokalizowany w gminie Leśnica i Ujazd

Celem ochrony jest fragment lasu świeżego z licznie występującym ponad 100-letnim bukiem.

GRAFIK

Rezerwat zlokalizowany w gminie Leśnica.

Celem ochrony jest fragment lasu bukowego o charakterze naturalnym z udziałem licznych drzew pomnikowych.

PŁUŻNICA

Rezerwat zlokalizowany w gminie Strzelce Opolskie.

Celem ochrony jest fragment lasu mieszanego o charakterze naturalnym.

TĘCZYNÓW

Rezerwat zlokalizowany w gminie Strzelce Opolskie.

Celem ochrony jest fragment drzewostanu buczyny niżowej i grądu subkontynentalnego z rzadkimi i chronionymi gatunkami runa.

BIESIEC

Rezerwat zlokalizowany w gminie Leśnica.

Celem ochrony jest zbiorowisko lasu bukowego z rzadkimi i podlegającymi ochronie prawnej gatunkami roślin.

PARKI KRAJOBRAZOWE**PARK KRAJOBRAZOWY „GÓRA ŚW. ANNY”.**

Park ustanowiony został na mocy Rozporządzenia Nr 0151/P/17/06 Wojewody Opolskiego z dnia 8 maja 2006 r. w sprawie Parku Krajobrazowego „Góra Św. Anny”. Całkowita powierzchnia parku wynosi 5150,0 ha, a powierzchnia strefy ochronnej parku 6275,0 ha. Na obszarze powiatu strzeleckiego Park Krajobrazowy „Góra św. Anny” obejmuje gminy: Leśnica, Strzelce Opolskie i Ujazd.

Park krajobrazowy obejmuje najdalej wysunięty na zachód fragment Wyżyny Śląskiej. Park zapewnia ochronę masywu Chełmu wraz z licznymi dolinami i wąwozami, wywierzykami skalnymi i misami krasowymi. w parku zarejestrowano około 400 gatunków roślin naczyniowych, z czego 20 jest objętych ochroną prawną.

Głównymi walorami przyrodniczo-krajobrazowymi Parku Krajobrazowego „Góra Św. Anny” są:

- charakterystyczna i urozmaicona rzeźba terenu - tworzy on jednostkę morfologicznokrajobrazową, która zdecydowanie wyróżnia się z płaskiej Równiny Opolskiej, pod wpływem erozji wykształciły się formy krasu powierzchniowego i podziemnego, a w zalegających na krasie lessach wykształciły się malowniczych wąwozy,
- zróżnicowana budowa geologiczna - obszar budują skały wieku triasowego, trzeciorzędowe skały wylewne oraz osady piaszczysto-żwirowo-gliniaste zlodowacenia środkowopolskiego;
- cenne zasoby przyrodnicze, z uwagi na znaczne zróżnicowanie i zachowanie fragmentów dobrze wykształconych, naturalnych i półnaturalnych siedlisk występuje tu wiele chronionych i rzadkich gatunków roślin i zwierząt, charakterystyczną cechą szaty roślinnej tego terenu jest obecność gatunków muraw kserotermicznych i lasów bukowych;
- zasoby krajobrazu kulturowego, religijnego i historycznego Góry Św. Anny objęte zostały przez UNESCO w 2004 roku pomnikiem historii – jednym z 15 najcenniejszych obiektów w kraju.

OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU

„LASY STOBRAWSKO – TURAWSKIE”

Obszar został zaktualizowany Rozporządzeniem Wojewody Opolskiego Nr 0151/P/16/2006 z dnia 8 maja 2006 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Opolskiego z 2006 r., Nr 33, poz. 1133). Obejmuje on swym zasięgiem obszar o powierzchni 179 tys. ha. Na obszarze powiatu strzeleckiego OCHK obejmuje gminy Kolonowskie i Zawadzkie. Obszar charakteryzuje niezliczona ilość cieków wodnych, silnie rozwinięta granica lasu, duża ilość stawów, polodowcowe moreny, sandry, ozy i kemy stanowią o wysokich walorach krajobrazowych i przyrodniczych tego terenu. Na obszarze Lasów Stobrawsko-Turawskich stwierdzono występowanie wielu chronionych gatunków roślin i zwierząt.

Na obszarze powiatu strzeleckiego znajduje się 55 pomników przyrody.

JAKOŚĆ POWIETRZA NA OBSZARZE POWIATU STRZELECKIEGO

Głównymi źródłami zanieczyszczeń powietrza na terenie powiatu strzeleckiego są:

1. źródła komunalno – bytowe: kotłownie lokalne, indywidualne paleniska domowe, emitory z zakładów użyteczności publicznej. Mają one znaczący wpływ na lokalny stan zanieczyszczenia powietrza, są głównym powodem tzw. niskiej emisji. Emitują najczęściej zanieczyszczenia pyłowe i gazowe.
2. źródła przemysłowe – pochodzące z procesów produkcyjnych oraz kotłowni przemysłowych.
3. źródła transportowe (liniowe) – emisja zanieczyszczeń następuje na niskiej wysokości, tworząc niską emisję. Główne zanieczyszczenia to: węglowodory, tlenki azotu, tlenek węgla, pyły, związki ołowiu, tlenki siarki.
4. pylenie wtórne z odsłoniętej powierzchni terenu.
5. zanieczyszczenia napływające spoza terenu powiatu, zgodnie z dominującym kierunkiem wiatru

Obszarami, na terenie których wystąpiły przekroczenia poziomów dopuszczalnych pyłu zawieszonego PM10 na terenie powiatu strzeleckiego są miasta Strzelce Opolskie i Leśnica. w strefie wystąpiły przekroczenia stężeń pyłu zawieszonego

PM10 o okresie uśredniania wyników pomiarów – 24 godziny, nie wystąpiły natomiast przekroczenia stężeń pyłu zawieszonego PM10 o okresie uśredniania wyników pomiarów rok kalendarzowy. Zawarta w Programie Ochrony Powietrza analiza wskazuje na istnienie na terenie powiatu strzeleckiego dwóch obszarów z naruszonymi standardami jakości środowiska atmosferycznego, z przekroczonym poziomem dopuszczalnym stężeń pyłu zawieszonego PM10 o okresie uśredniania wyników pomiarów 24 godziny obejmujących:

- Miasto Leśnica, obszar znajdujący się w obrębie ulic: Porębskiej, 1 Maja i Szpitalnej. Obszar zajmuje powierzchnię 21,6 ha, zamieszkuje go ok. 510 osób; stężenie pyłu zawieszonego PM10 o okresie uśredniania wyników pomiarów 24 godziny: 56,85 mg/m³, stężenie pyłu zawieszonego PM10 o okresie uśredniania wyników pomiarów rok kalendarzowy: 31,3 mg/m³, całkowita liczba przekroczeń poziomu dopuszczalnego: 46; skala przestrzenna położenia źródeł emisji poddanych działaniu naprawczemu: 0,35 km; kod obszaru przekroczeń: Op06LesPM10d04.
- Miasto Strzelce Opolskie, obszar obejmujący dzielnice: centrum miasta, osiedle Piastów Śląskich, Suche Łany. Obszar zajmuje powierzchnię 287,3 ha, zamieszkuje go ok. 3500 osób; zakres stężeń pyłu zawieszonego PM10 o okresie uśredniania wyników pomiarów 24 godziny: 42,3 mg/m³ - 73,1 mg/m³, zakres stężeń pyłu zawieszonego PM10 o okresie uśredniania wyników pomiarów rok kalendarzowy: 24,5 mg/m³ - 39,9 mg/m³, całkowita liczba przekroczeń poziomu dopuszczalnego: 26-99, skala przestrzenna położenia źródeł emisji poddanych działaniu naprawczemu: 1,3 km; kod obszaru przekroczeń: Op06StrzPM10d05.

Występowanie obszarów zagrożeń na terenie strefy krapkowicko-strzeleckiej spowodowane jest kilkoma czynnikami, głównie emisją napływową z województwa i spoza województwa opolskiego, z ogrzewania indywidualnego oraz z transportu – autostrada A4.

HAŁAS NA OBSZARZE POWIATU STRZELECKIEGO

HAŁAS PRZEMYSŁOWY

Hałas przemysłowy w powiecie strzeleckim stanowi zagrożenie o charakterze lokalnym, występuje głównie na terenach sąsiadujących z zakładami przemysłowymi. Hałas przemysłowy stanowią tak źródła znajdujące się na otwartej przestrzeni (punktowe źródła hałasu np. wentylatory, czerpnie, sprężarki itp. usytuowane na zewnątrz budynków), jak i w budynkach (wtórne źródła hałasu – od pracy maszyn i urządzeń), emitowany do środowiska przez ściany, strop, okna i drzwi. Dodatkowe źródło hałasu stanowią ponadto prace dorywcze wykonywane poza budynkami produkcyjnymi jak np. ciecie, kucie, a także obsługa zakładów przez transport kołowy. Uciążliwość hałasu emitowana z tych obiektów zależy między innymi od ilości źródeł hałasu, czasu ich pracy czy odległości od terenów podlegających ochronie akustycznej.

HAŁAS KOMUNIKACYJNY

Klimat akustyczny na terenie powiatu strzeleckiego kształtuje również w znacznej mierze ruch komunikacyjny,

- **hałas komunikacyjny drogowy:**

Pod pojęciem hałasu drogowego rozumie się hałas pochodzący od środków transportu poruszających się po wszelkiego rodzaju drogach nie będących drogami kolejowymi. Jest to hałas typu liniowego. Układ drogowy stanowi o rozwoju

danego regionu i powiązaniach z innymi ośrodkami. Przez teren powiatu przebiegają będące źródłami hałasu drogowego: drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne, łączące Powiat Strzelecki z innymi ośrodkami.

Na poziom hałasu drogowego mają wpływ przede wszystkim:

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

Najistotniejsze znaczenie komunikacyjne ma autostrada A4 przebiegająca przez tereny gmin: Leśnica (w tym przez Park Krajobrazowy „Góra Św. Anny”) i Ujazd. Na terenie gminy Ujazd znajdują się 2 węzły autostrady A4: Olszowa i Nogowczyce - jedyne w powiecie strzeleckim spośród 6 węzłów znajdujących w województwie opolskim. Ciągły i płynny ruch pojazdów oraz dobry stan nawierzchni, a także stałe natężenie ruchu pojazdów ciężkich dla pory nocnej i dziennej oraz znacznie niższe natężenie ruchu pojazdów osobowych w porze nocnej, występujące na autostradzie A4 powoduje, że poziom hałasu dla pory nocnej jest niewiele niższy od hałasu w porze dnia (ok. 4 dB). Następną istotną pod względem natężenia ruchu kategorią dróg na terenie powiatu strzeleckiego są drogi krajowe (DK) oraz drogi wojewódzkie.

- **hałas komunikacyjny kolejowy**

Pod pojęciem hałasu kolejowego rozumie się hałas powstający w wyniku eksploatacji linii kolejowych. Ze względu na reorganizację kolejnictwa liczba pociągów jest ograniczana z roku na rok, z tego też powodu oddziaływanie hałasu pochodzącego z transportu kolejowego również ulega sukcesywnemu zmniejszeniu. W wykonanym na zamówienie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez wykonawcę firmę EKKOM Sp. z o.o., ul. Wadowicka 8, 30-415 Kraków opracowaniu pt. „Mapa akustyczna dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie, opracowana dla potrzeb programów ochrony środowiska przed hałasem – powiat strzelecki” określono poziomy hałas dla odcinków linii kolejowych nr 136 i 137 przebiegających przez teren powiatu strzeleckiego. Wykonane opracowanie dotyczy odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu większym niż 30 000 pociągów rocznie, co odpowiada dziennemu natężeniu równemu 83 P/d, niestety dotyczy to tylko linii nr 136 i 137, przecinających powiat strzelecki w południowej jego części, tylko na krótkich odcinkach. Przeprowadzone badania hałasu kolejowego nie objęły niestety pozostałych linii kolejowych przebiegających przez istotne tereny powiatu strzeleckiego (np. tereny zabudowane), nie pozwalają jednocześnie na ekstrapolację wyników, ze względu na mniejsze obciążenie ruchem kolejowym pozostałych linii na terenie powiatu.

HAŁAS OSIEDLOWY I MIESZKANIOWY

Ponad 25% mieszkańców jest narażona na ponadnormatywny hałas w mieszkaniach występujący w wyniku stosowania „oszczędnych” materiałów i konstrukcji budowlanych. Hałas wewnątrz osiedlowy spowodowany jest przez pracę silników samochodowych, wywożenie śmieci, dostawy do sklepów, głośną muzykę radiową itp. Do tych hałasów dołącza się niejednokrotnie bardzo uciążliwy hałas wewnątrz budynku, spowodowany wadliwym funkcjonowaniem instalacji

wodnokanalizacyjnej, centralnego ogrzewania. Według polskiej normy, poziom hałasu pochodzący od instalacji i urządzeń budynku może wynosić w ciągu dnia 30-40 dB, nocą 25-30 dB.

ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO

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

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

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

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

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

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do

dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

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

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

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

1. odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:
 - a. eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkiem inwalidzkim lub dziecięcym i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
 - b. wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
2. usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
 - a. zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu),
 - b. lokalizacja przystanków bliżej pożądanego celu podróży,
3. odpowiedniej organizacji przystanku:
 - a. miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
 - b. czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
 - c. czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
 - d. zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
4. stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
 - a. zniżki dla wybranych grup pasażerów,
 - b. przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwianie podróżowania komunikacją publiczną osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się - osoby nieposiadające własnego środka transportu, osoby starsze, niepełnosprawne, matki z małymi dziećmi oraz osoby ubogie i bezrobotne. Dlatego należy dążyć do zminimalizowania problemów przestrzennych w komunikacji publicznej poprzez:

1. likwidowanie przeszkód w drodze na przystanek:
 - a. przeszkody przestrzenne:
 - i. obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie – azyle na przejściach dla pieszych,
 - ii. odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych jak najbliżej przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w pojeździe,
 - b. przeszkody organizacyjne:
 - i. lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa – miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
 - ii. czytelna informacja pasażerska na przystanku,
2. likwidowanie barier w pojazdach komunikacji publicznej:
 - a. pojazdy z niską podłogą,
 - b. rampy wjazdowe w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,
 - c. wyznaczone, bezpieczne miejsca w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,
 - d. czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów (tablice elektroniczne),
 - e. zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu – głosowa i elektroniczna (wyświetlacze),
3. ułatwienie w korzystaniu z komunikacji publicznej:
 - a. bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów,
 - b. przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich,
 - c. przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.

Ulgi i zniżki w systemie opłat za korzystanie z transportu publicznego mają istotne znaczenie zarówno dla polityki socjalnej, jak i dla rozwoju przewozów o charakterze publicznym.

9.4. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

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

1. możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu całego obszaru obsługiwanego komunikacją publiczną miejsc użyteczności publicznej obszaru,
2. odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny.

Dążenie do spełnienia powyższych postulatów pociąga za sobą cały szereg konsekwencji dla rozwiązań organizacyjnych i infrastruktury komunikacji publicznej.

Dla każdego obszaru niezbędne jest zawsze wytyczenie:

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

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków wyznaczonych w podstawowych i w głównych korytarzach komunikacyjnych obsługiwanych przez pojazdy komunikacji publicznej, zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy.

Bardzo ważnym elementem w transporcie zbiorowym jest bezpieczeństwo pasażerów. Istotną kwestią jest lokalizacja przystanków i ich otoczenie. Zasady lokalizacji przystanków różnią się nieco w zależności od rodzaju korytarza komunikacyjnego.

W przypadku korytarzy podstawowych sieć przystanków powinna być dosyć gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. Natomiast w przypadku korytarzy głównych, przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów użyteczności publicznej (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych.

Optymalne zbudowanie sieci przystanków może być poprzedzone badaniami, mającymi na celu prawidłowe rozpoznanie rzeczywistych potrzeb użytkowników komunikacji publicznej.

Ważnym aspektem transportu publicznego jest bezpieczeństwo pasażerów. Jest to również istotna kwestia dla lokalizacji przystanków i ich otoczenia. Ważnym elementem przystanków, zarówno ze względu na bezpieczeństwo jak i na wygodę pasażerów, jest wyposażenie istniejących przystanków, przynajmniej przystanków węzłowych oraz przystanków w punktach ważnych dla większości pasażerów, w wiaty i ławki. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach na terenie powiatu strzeleckiego.

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

9.5. STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW I SPOSÓB ICH OZNAKOWANIA ORAZ STANDARYZACJA SYSTEMU POBIERANIA OPŁAT ZA BILETY

SPOSÓB OZNAKOWANIA POJAZDÓW

Sposób oznakowania pojazdów jest jednym z elementów strategii marketingowej. Aby przedsiębiorstwo i jego marka wyróżniały się na tle konkurencji i były pozytywnie kojarzone konieczne jest opracowanie i wdrożenie systemu identyfikacji wizualnej. System identyfikacji wizualnej w transporcie publicznym kreuje obraz danego przewoźnika w umyśle pasażerów i ma za zadanie budować pozytywne skojarzenia. System identyfikacji wizualnej to zbiór reguł, określających jak należy postąpić się symbolami firmowymi. w transporcie publicznym, gdzie występuje wiele różnych podmiotów (organizatorzy, przewoźnicy, inne przedsiębiorstwa) istotne jest, aby system wdrażany był przez organizatora transportu, a nie przez każdego z przewoźników we własnym zakresie. w skład systemu wchodzi symbol firmy (znak graficzny, logotyp), kolory, dekoracje, typografie, druki (np. papier firmowy), identyfikatory pracowników, stemple, a także różnego rodzaju materiały reklamowe, tablice informacyjne, szyldy, opakowania czy też aranżacja obiektów firmy. w transporcie publicznym bardzo istotnymi elementami systemu identyfikacji wizualnej jest kolorystyka taboru, którym świadczone są usługi przewozowe, umundurowanie personelu (w tym kierujących) oraz informacja pasażerska (przystanki, strony internetowe, a nawet szata graficzna biletów).

W Europie Zachodniej wdrożenie spójnych systemów identyfikacji wizualnej jest standardem. w Polsce poza transportem miejskim systemy identyfikacji wizualnej wdrożone zostały m.in. przez koncern Veolia Transport, Polski Express czy Koleje Mazowieckie.

Wydaje się konieczne wdrożenie jednolitego systemu identyfikacji wizualnej, obejmującego przede wszystkim kolorystykę taboru. Barwy taboru komunikacji publicznej są bowiem jednym z najważniejszych elementów identyfikujących powiat), z tego względu, że są widoczne na ulicach i współtworzą wizerunek powiatu.

W przypadku sieci transportu publicznego na obszarze powiatu strzeleckiego kolorystyka taboru powinna być jednolita. Może to być oznakowanie przewoźnika który zostanie wybrany na operatora publicznego transportu zbiorowego.

STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW

Standardy techniczne pojazdów zgodnie z Art. 25 ust. 3 p. 5 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym powinny zostać ustalone przez organizatora i zawarte w umowie pomiędzy organizatorem a wykonawcą.

W zakresie preferencji dotyczących środków transportu i ich stanu technicznego, związek celowy powiatowo-gminny „Jedź z Nami”, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, podczas dokonywania wyboru operatora działającego na liniach o charakterze użyteczności publicznej, weźmie pod uwagę następujące elementy charakterystyczne taboru autobusowego:

- Dostosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej
- Dostosowanie pojemności pojazdów do potoków podróżnych przewidywanych na określonej linii komunikacyjnej
- Dostosowanie do norm ochrony środowiska, tj. zgodność z europejskimi standardami emisji spalin (co najmniej z normą EURO 1), jak pokazano w poniższej tabeli:

Tabela 37. Europejskie standardy emisji spalin EURO.

Norma	Obowiązywała/ obowiązuje od	Opis
EURO 1	1993 r.	Dyrektywa 91/441/EC [11] dla samochodów osobowych oraz dla osobowych i lekkich ciężarówek - 93/59/EEC.
EURO 2	1996 r.	Dyrektywa 94/12/EC (& 96/69/EC) dla samochodów osobowych.
EURO 3	2000 r.	Dyrektywa 98/69/EC [12] dla wszystkich pojazdów.
EURO 4	2005 r.	Dyrektywa 98/69/EC (& 2002/80/EC) dla wszystkich pojazdów.
EURO 5	2009 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla lekkich samochodów osobowych i służbowych.
EURO 6	2014 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla ciężkich pojazdów samochodowych.

STANDARYZACJA SYSTEMU POBIERANIA OPŁAT ZA BILETY

Jednolity system poboru opłat za bilety jest o tyle istotnym elementem usług przewozowych gdyż pozwala na usprawnienie działania komunikacji publicznej, ponadto niesie korzyści zarówno dla użytkowników komunikacji publicznej jak i operatorów.

Obecnie najczęściej wykorzystywanym systemem jest system opierający się na sprzedaży biletu w pojeździe poprzez kasę fiskalną. Jest to system który należałoby wzbogacić o możliwość zakupu biletów w kasach biletowych usytuowanych w pobliżu węzłów przesiadkowych.

Dodatkowo istotną kwestią dotyczącą pobierania opłat za bilety jest rozmieszczenie miejsc sprzedaży tychże biletów na terenie całego powiatu, po to by wszyscy mieszkańcy mieli do nich w miarę swobodny dostęp.

Najbardziej adekwatnym rozwiązaniem jest tu rozlokowanie punktów sprzedaży biletów lub automatów biletowych w każdej miejscowości na terenie powiatu która jest siedzibą gminy, tj. w Strzelcach Opolskich, Leśnicy, Jemielnicy, Ujeździe, Zawadzkiem, Kolonowskim oraz Izbicku.

Najlepszym przykładem automatów biletowych, których koncepcja sprawdziłaby się na terenie powiatu strzeleckiego są te wprowadzone przez Koleje Mazowieckie.

Automaty biletowe mają umożliwić pasażerom szybki i wygodny zakup biletu. Warto podkreślić, że zakup biletu w automacie wiąże się z oszczędnością czasu, z dostępnością usługi przez całą dobę. Automat powinien też oprócz płatności monetami i banknotami przyjmować płatność bezgotówkową (płatność kartą).

Wyżej zaproponowane rozwiązanie jest adekwatne do warunków rynkowych i potrzeb transportowych mieszkańców powiatu.

10. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ (SIP)

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym (UPTZ) rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi (art. 15 pkt. 1) zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:

1. standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
2. korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
3. funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
4. funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
5. systemu informacji dla pasażera.

Na prawidłowe funkcjonowanie systemu składają się następujące czynniki:

1. odpowiedni dostęp: Aby był efektywny wymaga właściwej organizacji systemu informacji pasażerskiej.
2. sprawność systemu: Sprawność działania tego systemu powinny charakteryzować następujące czynniki takie jak: kompleksowość, dostępność oraz łatwość w aktualizacji danych.

Na System Informacji Pasażerskiej powinny składać się:

1. Oznakowania środków transportu (i odpowiednie ich wyposażenie)
2. Oznakowania dworców, węzłów przesiadkowych i przystanków (oraz odpowiednie ich wyposażenie)
3. Internetowy portal informacyjny

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, pasażer powinien zostać także poinformowany o następujących aspektach funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy
2. Obowiązujące opłaty za przejazd
3. Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
4. Regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.

Aby spełnić wymogi zawarte w punktach 1-4, stosowne informacje podawane będą pasażerom zarówno na dworcach autobusowych- przede wszystkim w głównych miejscach przesiadkowych- jak i na stronach internetowych przewoźników oraz organizatora transportu.

Ważnym elementem komunikacji publicznej jest jakość obsługi pasażera jeszcze przed odbyciem podróży. Pasażer ma możliwość uzyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz o innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego.

Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem jest tworzenie punktów obsługi pasażera w zakresie:

1. Uzyskania informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
2. Zapoznania się z możliwością dotarcia do celu podróży, a w przypadku braku połączenia bezpośredniego także z możliwości dogodnych przesiadek;
3. Zapoznać się z obowiązującą taryfą i dokonać zakupu różnego rodzaju biletów;
4. Uzyskania informacji o aktualnych zmianach w komunikacji;
5. Uzyskania podstawowych informacji turystycznych dotyczących regionu.

Punkt obsługi pasażera powinien być zlokalizowany przy węźle przesiadkowym w Strzelcach Opolskich.

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera, komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla jej użytkowników, ułatwia im przemieszczanie się, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej.

System Informacji Pasażerskiej obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) i zmienne (dynamiczne).

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

1. mapę układu linii komunikacyjnych: dla dni powszednich, świątecznych i komunikacji nocnej
2. rozkłady jazdy konkretnych linii
3. rozkłady linii dla poszczególnych przystanków
4. dodatkowe informacje przesiadkowe
5. informacje o planowanych zmianach w rozkładach (podawane z wyprzedzeniem).

Rozkład jazdy zamieszczony na tablicach powinien uwzględniać następujące elementy:

1. nazwę przystanku oraz numer porządkowy
2. czas dojazdu do poszczególnych miejscowości
3. wyróżnienie w rozkładzie węzłów przesiadkowych
4. adres strony internetowej na której będą umieszczone wszystkie rozkłady jazdy
5. dane kontaktowe organizatora i operatora transportu

Zintegrowane węzły przesiadkowe powinny zapewnić dostęp do informacji pasażerskiej w zakresie szerszym niż na zwykłym przystanku. Dodatkowo powinny być zawarte informacje o cenach biletów, ulgach oraz regulamin przewozu osób i bagaży. Elementem usprawniającym działanie systemu mogą być elektryczne ekrany wyświetlające aktualne informacje dotyczące obszaru węzła przesiadkowego (min. przyjazdy, odjazdy opóźnienia itp.).

Serwis internetowy, powinien zawierać następujące sekcje tematyczne:

- Rozkłady jazdy:
 - schemat linii komunikacyjnych,
 - wybór linii komunikacyjnej umożliwiający „przejsie” do informacji o rozkładach jazdy dla poszczególnych przystanków (z możliwością ich pobrania w formie pliku PDF),
 - wybór dowolnego przystanku na sieci komunikacyjnej umożliwiający podgląd przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych wraz z wyświetleniem rozkładów jazdy,
 - informację czy dany pojazd jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.
- Zasady taryfowo-biletowe:
 - ceny biletów i opłat
 - wykaz ulg
- Obsługa pasażera:
 - regulamin przewozów,
 - procedura wnoszenia skarg i zażaleń.

Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w większych węzłach komunikacyjnych, bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawienie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyłeń ruchu na trasach spowodowanych różnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.). Zainstalowanie takiego systemu informacji pasażerskiej niesie za sobą duże nakłady finansowe. w przypadku związku celowego stworzenie dynamicznego systemu informacji pasażerskiej nie jest działaniem niezbędnym w perspektywie najbliższych kilku lat na wszystkich przystankach i węzłach komunikacyjnych. Dla mieszkańców i użytkowników komunikacji publicznej na terenie powiatu strzeleckiego istotne jest sprawne funkcjonowanie statycznego systemu informacji pasażerskiej i to na nim należy się skoncentrować w chwili obecnej i w perspektywie najbliższych kilku lat.

11. INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA

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

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 6 i 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm.) organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega między innymi na określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów

oraz których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

12.1. FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO

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

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

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

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

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

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

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

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

Wypłata przyznana operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu:

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

12.2. FINANSOWANIE POWIATOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO

Powiatowy transport drogowy jest finansowany z dwóch głównych źródeł:

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

Na wielkość przychodów ze sprzedaży biletów wpływają następujące czynniki:

1. Konkurencyjność oferty
2. Dopasowanie rozkładu jazdy do oczekiwań pasażerów
3. Częstotliwość kursowania

4. Jakość taboru
5. Wielkość popytu na usługi przewozowe
6. Poziom cen biletów

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

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

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

Podstawowe źródła finansowania transportu kołowego to:

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

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

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

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

13. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU

Związek celowy powiatowo-gminny „Jedź z Nami” będący organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu strzeleckiego oraz gmin powiatu strzeleckiego, będzie rozporządzał usługami transportu publicznego tak, aby dostosowywać ofertę przewozową do potrzeb mieszkańców.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego są:

1. prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze oraz źródła ruchu (więźby ruchu wewnętrznego i zewnętrznego)
2. uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego obszaru
3. przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru, opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
4. założenia rozwoju systemu komunikacyjnego
5. uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego do 2025 roku należą:

1. Utrzymanie obecnej sieci połączeń autobusowych na terenie powiatu, a w dalszej kolejności jej rozbudowa
2. Zapewnienie odpowiedniej dostępności wszystkim mieszkańcom do obiektów użyteczności publicznej zlokalizowanych na terenie powiatu.
3. Dostosowanie komunikacji publicznej do potrzeb młodzieży i osób starszych, a także osób pracujących w celu pozyskania nowych pasażerów.
4. Integracja komunikacji kołowej indywidualnej i zbiorowej z kolejową.
5. Zlikwidowanie” *białych plam*” tj. miejscowości pozbawionych transportu publicznego – proponowana sieć linii o charakterze użyteczności publicznej gwarantuje dostęp do transportu publicznego takim miejscowościom, które aktualnie są jego pozbawione (Raszowa, Krasowa, Łąki Kozielskie)
6. Integracja transportu zbiorowego i indywidualnego, tak aby oferta przewozowa była zgodna z potrzebami mieszkańców powiatu.
7. Polepszenie standardu jakości usług transportu publicznego organizowanego przez związek celowy.
 - Dostosowanie taboru autobusowego do przewozu osób starszych i niepełnosprawnych.
 - Poprawienie bezpieczeństwa ruchu, a co za tym idzie bezpieczeństwa uczestników ruchu.

Dzięki informacjom i wnioskom pochodzących z przeprowadzanych badań ankietowych wśród mieszkańców powiatu strzeleckiego, dotyczących oceny aktualnej oferty przewozowej i preferencji odnośnie jakości usług komunikacyjnych, związek celowy, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył do tego, aby oferta przewozów o charakterze użyteczności publicznej odpowiadała realnym potrzebom mieszkańców.

Przewiduje się, że układ transportu publicznego w dalszym ciągu będzie oparty na sieci połączeń drogowych przewoźników autobusowych i kolei. Kierunki rozwoju tego segmentu podaży usług przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zostały określone w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa opolskiego.

Planowanie rozwoju systemów transportowych jest integralną częścią planowania przestrzennego. Generalnym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego w powiecie strzeleckim jest takie usprawnienie i rozwój systemu transportowego, aby stworzyć warunki do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy jak największym ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia.

Stąd też zasadnym wydaje się, aby komunikacja autobusowa na terenie organizatora publicznego transportu zbiorowego umożliwiała przede wszystkim dogodny dojazd uczniom do szkół, a mieszkańcom do pracy i miejsc użyteczności publicznej. Ponadto sieć komunikacyjna w powiecie powinna umożliwiać sprawny dojazd do węzła przesiadkowego w Strzelcach Opolskich. Zgodnie z zapisami powyższego opracowania postuluje się stworzenie takiego węzła w oparciu o dworzec autobusowy w Strzelcach Opolskich.

Taki węzeł przesiadkowy pozwoliłby na rozwój wszystkich systemów transportu publicznego z korzyścią dla mieszkańców województwa w tym też mieszkańców powiatu strzeleckiego.

Węzeł przesiadkowy powinien zapewnić, co najmniej jak najkrótsze i bezpośrednie przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu (najlepiej w systemie od drzwi do drzwi). Konieczne jest również zniwelowanie wszelkich przeszkód dla osób niepełnosprawnych.

Dzięki integracji transportu kolejowego, autobusowego i indywidualnego wzrośnie konkurencyjność transportu publicznego.

INTEGRACJA TARYFOWA I BILETOWA

Szkieletem transportu publicznego w województwie opolskim jest kolej regionalna, która zgodnie z definicją przyjętą przez UITP (Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego), to regularne, nieturystyczne przewozy kolejowe, operujące na terytorium większym niż miasto (aglomeracja) i mniejszym niż obszar całego kraju. Określenie to obejmuje, zatem niejako dwa różne segmenty rynku: dojazdy aglomeracyjne, obsługiwane przez kolej typowo miejską, odznaczającą się wysoką częstotliwością kursowania, docierającą do centrum aglomeracji i dysponującą ułatwiającym wymianę pasażerów taborem (podobnym do metra). Typowy przejazd dla tego typu kolei to podróż trwająca ok. 30 minut, na trasie o długości maksimum 15-20 km. Obok tego rodzaju przejazdów występują podróże w strefie dużo większej niż terytorium aglomeracji, na dystansie ok. 70 km., trwające od ok. 30 do 60 minut, charakteryzujące się większymi odstępami między przystankami oraz niższą częstotliwością kursów. Mimo istotnych różnic, obydwa systemy stają się coraz bardziej powiązane, szczególnie w ostatnich latach, z uwagi na kierunki rozwoju współczesnych miast. Integracja ma miejsce albo już na poziomie tego samego przewoźnika, bądź ma postać wspólnych systemów taryfowych, wspólnych biletów, skoordynowanych rozkładów, etc.

Dynamiczny rozwój kolei regionalnych to nie tylko rozbudowa infrastruktury i inwestycje w tabor; nowoczesne systemy transportu regionalnego to, z jednej strony, koordynacja działań wielu operatorów transportu w obrębie aglomeracji i regionu, z drugiej – korzystanie z innowacyjnych rozwiązań w zakresie tworzenia wizerunku, informacji, bezpieczeństwa, jak również systemów sprzedaży i dystrybucji biletów.

Kluczowym zagadnieniem staje się tutaj integracja, która dokonuje się na bardzo wielu płaszczyznach, podporządkowanych zwykle nadrzędnemu celowi tworzenia spójnego, sprawnego i przyjaznego dla mieszkańców kompleksowego systemu transportu zbiorowego, obejmującego przewozy wielomodalne.

Ta integracja dotyczy systemów opłat za przejazd. w tym zakresie, w wielu wypadkach koleje regionalne przystępują do wspólnych projektów, których liderami są zarządy transportu poszczególnych aglomeracji.

W tym kontekście można rozróżnić:

- integrację taryfową
- integrację systemów biletowych.

Poprawa dostępności komunikacyjnej województwa opolskiego, jak i samego **powiatu strzeleckiego** wiąże się po pierwsze z **integracją taryf**, która pozwala pasażerowi zrealizować podróż od punktu startowego do punktu docelowego w zamian za taką samą opłatę, niezależnie od wybranego środka transportu. Po drugie z **integracją biletową**, gdy istnieje możliwość zapłacenia tym samym biletem w każdym z wybranych środków transportu.

Dlaczego integracja, również w zakresie taryf i biletów, jest korzystnym procesem dla pasażera? w przypadku podróży różnymi środkami transportu, wymóg kupowania kilku różnych biletów często ma efekt zniechęcający, z uwagi na konieczność straty czasu, stania w kolejkach, itp. zarówno użytkownicy, jak i przewoźnicy tracą wiele czasu na operacje związane z biletami. Ponadto wielokrotne płacenie sprawia, że pasażer ma większą świadomość kosztu podróży niż w przypadku, gdyby odbył ją własnym samochodem, co może sprawiać wrażenie, że transport publiczny jest droższy niż w rzeczywistości, tym samym odstrasza od korzystania z niego.

Harmonizacja taryf wraz z integracją systemów biletowych ułatwia korzystanie z transportu zbiorowego, bowiem efektywny system biletowy posiada istotny wpływ na klientów. System ten powinien być możliwie najprostszy, przejrzysty i wygodny dla pasażera, tak, aby w decydującym momencie podjął on decyzję o skorzystaniu właśnie z tego środka transportu.

Dlatego organy związku celowego powiatowo-gminnego „jedź z nami” powinny ściśle współpracować z Urzędem Marszałkowskim, Urzędem Miasta w Strzelcach Opolskich i pozostałymi powiatami na terenie województwa opolskiego nad efektywną integracją taryfowo-biletową. w tym aspekcie bardzo pomocne okazują się nowe technologie, które oferują ogromne możliwości tworzenia sprawnych, wygodnych i atrakcyjnych zarówno dla użytkownika, jak i operatora systemów poboru opłat za przejazd.