



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

Wrocław, dnia 7 stycznia 2016 r.

Poz. 86

UCHWAŁA NR XIV/57/2015 RADY POWIATU KAMIENNOGÓRSKIEGO

z dnia 22 grudnia 2015 r.

w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kamiennogórskiego

Na podstawie art. 12 pkt 11, art. 40 ust. 1 oraz art. 42 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1988 r. o samorządzie powiatowym (t.j.: Dz. U. z 2015 r., poz. 1445 z późn. zm.) w związku z art. 9 ust. 3 i art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j.: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 z późn. zm.) oraz art. 4 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (t.j.: Dz. U. z 2015 r., poz. 1484 z późn. zm.) Rada Powiatu Kamiennogórskiego uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kamiennogórskiego, stanowiący załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Kamiennogórskiego.

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

Przewodnicząca Rady Powiatu Kamiennogórskiego:
B. Ziemiańska

Załącznik nr 1 do uchwały nr XIV/57/2015
Rady Powiatu Kamiennogórskiego z dnia
22 grudnia 2015 r.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kamiennogórskiego

Spis treści

1.	Przedmiot opracowania
1.1.	Cel opracowania
1.2.	Zakres planu.....
1.3.	Definicje i określenia
2.	Metodologia tworzenia planu
3.	Charakterystyka społeczno – gospodarcza obszaru objętego planem.....
3.1.	Informacje ogólne o powiecie kamiennogórskim
3.2.	Demografia
3.3.	Gospodarka
3.4.	Sfera społeczna
3.5.	Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład powiatu kamiennogórskiego.....
4.	Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze powiatu kamiennogórskiego.....
4.1.	Regionalny osobowy transport kolejowy.
4.2.	Regionalny osobowy transport drogowy.....
5.	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem.....
5.1.	Zagospodarowanie przestrzenne.....
5.2.	Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi
5.2.1.	Szczebel krajowy
5.2.2.	Szczebel regionalny.....
5.2.3.	Dokumenty strategiczne i planistyczne na szczeblu gminnym.....
5.3.	Układ drogowy.....
5.4.	Transport indywidualny
5.5.	Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych na obszarze powiatu kamiennogórskiego
5.6.	Wpływ transportu na środowisko
6.	Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym.....
6.1.	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.....
6.2.	Najważniejsze generatory ruchu w powiecie kamiennogórskim

7.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu
7.1.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – podział zadań przewozowych.....
7.2.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu w publicznym transporcie zbiorowym uwzględniające infrastrukturę transportową
7.3.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych
8.	Planowana oferta transportowa oraz pożądaný standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej
8.1.	Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....
8.2.	Gwarantowana punktualność kursowania
8.3.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu...
8.4.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów.
8.5.	Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych
8.6.	Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych
8.7.	Gwarantowany standard w zakresie ochrony środowiska
9.	Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym.....
9.1.	Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym.....
9.2.	Wybór operatora
9.3.	Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów.....
10.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....
10.1.	Formy i źródła finansowania usług przewozowych
10.2.	Rentowność linii komunikacyjnych.....
10.3.	Finansowanie inwestycji.....
11.	Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera
11.1.	Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach
11.2.	Informacja pasażerska w pojazdach
11.3.	Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem
12.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego
12.1.	Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego
12.2.	Infrastruktura drogowa, priorytety w ruchu

12.3. Kształtowanie węzłów przesiadkowych.....	
12.4. Integracja taryfowa transportu publicznego	
12.5. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych	
Akty prawne przytoczone w opracowaniu	
Dokumenty źródłowe	

1. Przedmiot opracowania

1.1. Cel opracowania

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

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

Wychodząc z analiz zapotrzebowania na usługi transportu publicznego, jak również uwzględniając możliwości finansowe samorządu, plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przedstawia gwarantowane standardy usług publicznego transportu zbiorowego, sposoby zarządzania nim oraz możliwości rozwoju.

Dokument poddany został pod konsultacje społeczne, które zostały przeprowadzone w dniach 27.08.2015 – 18.09.2015. Uwzględnione zostały uzasadnione uwagi do projektu dokumentu.

1.2. Zakres planu

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje powiat: w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, a także powiat, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców — w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze¹.

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

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



Rys. 1.2.1. Położenie powiatu kamiennogórskiego na tle Polski.²

Przedmiotowo zaś niniejszy dokument obejmuje³:

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

Przy opracowywaniu planu uwzględniono:

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

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

² <http://www.google.pl>

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

1.3. Definicje i określenia

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

- **gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie⁴,
- **odpłatność** – stopień pokrycia kosztów przewozów przychodami ze sprzedaży biletów i z tytułu opłat dodatkowych,
- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie⁵,
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organizatorem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007⁶,
- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem”, dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9 – 14) Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami⁷,
- **pomoc publiczna** – wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów⁸, jest ona uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi (wyjątki zostały opisane w art. 107 ust. 2 i 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej),
- **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych

⁴ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 3

⁵ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 8

⁶ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 9

⁷ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. L 55/1 z 28.02.2011), art. 2 lit. j)

⁸ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326), art. 107 ust. 1.

- powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie⁹,
- **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 dostępu¹⁰,
 - **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej¹¹,
 - **standard transportowy** – minimalny, ustalony przez samorząd terytorialny, poziom zorganizowania publicznego transportu zbiorowego, zapewniający funkcjonowanie jednostki terytorialnej obsługiwanej przez ten transport na określonym (oczekiwanym społecznie i gospodarczo) poziomie; standard transportowy, pozostając w ścisłej zależności od możliwości finansowych jednostki terytorialnej, jak również możliwości taborowych operatorów i przewoźników, obowiązuje w określonym horyzoncie czasowym,
 - **umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, który przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej¹²,
 - **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie¹³,
 - **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego¹⁴.

⁹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 4 ust. 1 pkt 10

¹⁰ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 11

¹¹ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 14

¹² *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 24

¹³ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 25

¹⁴ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 26

2. Metodologia tworzenia planu

Plan jest dokumentem składającym się z:

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

Tab. 2.1.2. Elementy planu zostały przedstawione według poniższej kolejności:

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
1	Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem, w tym: – informacje ogólne o powiecie kamiennogórskim, jego demografia, gospodarka i sfera społeczna, – informacje ogólne o gminach leżących na terenie powiatu kamiennogórskiego.	3
2	Opis istniejącej sieci komunikacyjnej na obszarze powiatu kamiennogórskiego, w tym: – regionalny osobowy transport kolejowy, – regionalny osobowy transport drogowy, – linie komunikacyjne, na które zezwolenia wydało Starostwo Powiatowe w Kamiennej Górze, – linie komunikacyjne, na które zezwolenia wydały inne jednostki samorządu terytorialnego.	4
3	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem, w tym: – zagospodarowanie przestrzenne powiatu kamiennogórskiego, – jego układ drogowy, – transport indywidualny, – ruch na drogach wojewódzkich i krajowych, – wpływ transportu na środowisko.	5
4	Ocena i prognozy potrzeb przewozowych, w tym: – lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej.	6
5	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w tym preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych.	7
6	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów	8

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
	o charakterze użyteczności publicznej oraz pożądany standard usług przewozowych, w tym: – uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych, – ustalenie standardu jakościowego uwzględniającego potrzeby środowiskowe.	
7	Zasady organizacji rynku przewozów i planowania oferty przewozowej, w tym: – aspekty prawne, – przewidywany tryb wyboru operatora, – zasady przygotowywania oferty przewozowej, – projektowanie systemu taryfowo-biletowego.	9
8	Przewidywane finansowanie usług przewozowych, w tym: – formy i źródła finansowania usług przewozowych, – rentowność linii komunikacyjnych, – finansowanie inwestycji.	10
9	Organizacja systemu informacji pasażerskiej – w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach, w pojazdach oraz w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.	11
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.	12

Źródło: opracowanie własne.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy krajowego planu transportowego¹⁵ oraz planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego¹⁶.

¹⁵ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 roku sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z dnia 23.10.2012, poz. 1151)

¹⁶ Uchwała Nr XLVIII/1622/2014 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 marca 2014 r

3. Charakterystyka społeczno – gospodarcza obszaru objętego planem

3.1. Informacje ogólne o powiecie kamiennogórskim

Powiat kamiennogórski położony jest w południowo-zachodniej Polsce, w województwie dolnośląskim. Jego siedzibą jest miasto Kamienna Góra. W skład powiatu wchodzi 4 gminy, w tym jedna gmina miejska Kamienna Góra, jedna gmina miejsko-wiejska Lubawka oraz dwie gminy wiejskie: Kamienna Góra i Marciszów. Powiat kamiennogórski sąsiaduje od północy z powiatem jaworskim, od wschodu z powiatem wałbrzyskim, od południa z Republiką Czeską i od zachodu – z powiatem jeleniogórskim.

Przez teren powiatu kamiennogórskiego przebiega droga krajowa nr 5, łącząca przejście graniczne w Lubawce z m. in.: Kamienną Górą, Wrocławiem, Poznaniem, Bydgoszczą i Nowymi Marzami (węzeł z autostradą A1). Sieć dróg krajowych uzupełniona jest przez drogi wojewódzkie: 328 (Nowe Miasteczko – Marciszów), 367 (Jelenia Góra – Wałbrzych) i 369 (Lubawka – Kowarskie Rozdroże) oraz drogi powiatowe i gminne.

Na terenie powiatu kamiennogórskiego nie funkcjonuje port lotniczy – najbliższy znajduje się we Wrocławiu (Port lotniczy Wrocław-Strachowice – w odległości ok. 100 km). W Jeleniej Górze znajduje się lotnisko (33 km), jednakże nie obsługuje one lotów komercyjnych (jest to lotnisko aeroklubowe).

3.2. Demografia

Powiat kamiennogórski zamieszkuje 44,7 tys. mieszkańców (stan na dzień 30 maja 2015 r.), w tym 21,8 tys. mężczyzn i 22,9 tys. kobiet. Gęstość zaludnienia wynosi 113 osób na 1 km².

Tab. 3.2.1. Wskaźniki demograficzne powiatu kamiennogórskiego na tle województwa dolnośląskiego.

L.p.	Wskaźnik	2011	2012	2013	2014
1.	Ludność [tys. os.]	45 835	45 487	45 039	44 700
	- w województwie dolnośląskim	2 916 577	2 914 362	2 909 997	2 908 457
2.	Pracujący [na 1000 ludności]	166	158	164	b.d.
	- w województwie dolnośląskim	241	239	244	b.d.
3.	Osoby w wieku przedprodukcyjnym [tys. os.]	b.d.	8 119	7 813	7 589
	- w województwie dolnośląskim	b.d.	495 714	490 561	488 422
4.	Osoby w wieku produkcyjnym [tys. os.]	b.d.	29 136	28 759	28 394
	- w województwie dolnośląskim	b.d.	1 887 089	1 867 285	1 846 755
5.	Osoby w wieku poprodukcyjnym [tys. os.]	b.d.	8 232	8 467	8 717
	- w województwie dolnośląskim	b.d.	531 559	552 151	573 280
6.	Stopa bezrobocia rejestrowanego w [%]	b.d.	22,8	20,5	15,9
	- w województwie dolnośląskim	b.d.	13,5	13,1	10,6
7.	Przyrost naturalny [na 1000 mieszkańców]	b.d.	b.d.	-1,6	-0,9
	- w województwie dolnośląskim	b.d.	b.d.	-5,0	-4,2
8.	Saldo migracji [na 1000 mieszkańców]	-91	-141	-241	-190
	- w województwie dolnośląskim	1 071	940	27	556

Źródło: <http://www.stat.gov.pl/gus>.

Saldo migracji wraz z ujemnym przyrostem naturalnym powodują stały spadek liczby mieszkańców powiatu kamiennogórskiego.

Tab. 3.2.2. Zmiany demograficzne powiatu kamiennogórskim

L.p.	Wskaźnik	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1.	Urodzenia	474	457	400	386	315	344
2.	Zgony	517	492	500	539	542	532
3.	Napływ ludności	441	502	480	447	436	397
4.	Odpływ ludności	623	672	571	588	677	587
5.	Saldo zmian	-225	-205	-191	-294	-468	-378

Źródło: <http://www.stat.gov.pl/gus>.

Tab. 3.2.3. Struktura wieku mieszkańców powiatu kamiennogórskiego (z prognozą do 2035 roku).

Grupy wieku/rok	2014	2015	2020	2025	2030	2035
ogółem	44700	44358	42630	40901	39094	37130
0-4	1827	1623	1375	1285	1159	1060
5-9	2247	2215	1597	1357	1260	1135
10-14	2157	2139	2162	1579	1346	1246
15-19	2392	2348	2102	2128	1577	1348
20-24	2870	2772	2311	2065	2095	1572
25-29	3199	3059	2647	2198	1965	1997
30-34	3687	3585	2902	2508	2080	1853
35-39	3397	3487	3462	2815	2432	2011
40-44	2955	3034	3388	3363	2748	2372
45-49	2631	2615	2968	3312	3292	2696
50-54	3190	3061	2555	2907	3245	3230
55-59	3773	3647	2939	2471	2825	3160
60-64	3475	3540	3445	2794	2371	2723
65-69	2357	2750	3290	3228	2643	2264
70-74	1276	1190	2456	2965	2942	2431
75-79	1394	1391	997	2085	2536	2552
80-84	952	947	1043	753	1599	1963
85 i więcej	921	955	991	1088	979	1517

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

W perspektywie do 2035 roku liczba mieszkańców powiatu kamiennogórskiego według prognoz Głównego Urzędu Statystycznego będzie spadała, z obecnych 44,7 tys. do 37, 1 tys., przy czym największy spadek prognozuje się w grupach wieku poniżej 70 roku życia, ze wskazaniem na grupy 5-24 i 35-39 lat, w których spadek liczby osób wyniesie ponad 40%. Prognozuje się ponadto nieznaczny przyrost w grupach 45-49 i 50-54 oraz bardzo znaczący przyrost w grupach powyżej 70 roku życia, w szczególności w grupach: 70-74 lata – 104,3 % i 80-84 – 107,3%. Powyższe wskaźniki świadczą o starzeniu się społeczeństwa powiatu kamiennogórskiego, co wiąże się w przyszłości ze zmniejszeniem liczby osób mobilnych oraz spadkiem zapotrzebowania na przewozy szkolne i pracownicze, przy jednoczesnym wzroście zapotrzebowania na przewozy dedykowane osobom starszym.

3.3. Gospodarka

W powiecie kamiennogórskim działa prawie 4,5 tys. podmiotów gospodarczych (stan na koniec 2014 roku). W 2013 roku było 9157 osób pracujących, które stanowiły 20,3% ogółu mieszkańców (jest to 31,8% osób w wieku produkcyjnym). Stopa bezrobocia kształtuje się na poziomie ponad 20%.

Tab. 3.3.1. Struktura zatrudnienia w powiecie kamiennogórskim w 2013 roku.

Wyszczególnienie	Pracujący ogółem [w tys.]	Pracujący w %			
		Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	Przemysł, budownictwo	Handel i usługi	Działalność finansowa i ubezpieczeniowa
powiat kamiennogórski	9,2	19,6	38,0	9,8	2,2
województwo dolnośląskie	794,1	10,9	32,6	19,6	4,2

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Najwięcej zatrudnionych jest w przemyśle i budownictwie - 38% pracujących. Do największych zakładów przemysłowych na terenie powiatu należą:

- Dofama Thies Sp. z o.o.,
- Spółdzielnia Mleczarska KaMos,
- Autocam Poland Sp. z o.o.,
- Soop Polska Sp. z o.o.,
- Kopalnia Ogorzelec Sp. z o.o.

Ponadto na terenie powiatu znajduje się *Kamiennogórska Specjalna Strefa Ekonomiczna* Małej Przedsiębiorczości (KSSEMP), gdzie zlokalizowane są zakłady:

- „Effect-System” S.A.,
- „Joh. Clouth Composite Technology” Sp. z o.o.,
- „Kalibra” Sp. z o.o.,
- „Sopp” Polska Sp. z o.o.,
- P.P.H. "ANDY",
- PPHU "Stolko" s.c.,
- Usługowa Pracowania Chemiczna Piotr Barański

Drugim pod względem zatrudnienia sektorem jest rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo, rybactwo, a kolejnym – handel i usługi. Najmniej zatrudnionych osób jest w sektorach działalności finansowej i ubezpieczeniowej.

Tab. 3.3.2. Podstawowe dane budżetowe powiatu kamiennogórskiego dotyczące transportu publicznego.

L.p.	Wyszczególnienie	2012	2013	2014
1.	Dochody Powiatu ogółem [mln zł]	43,8	43,2	50,2
2.	Wydatki Powiatu ogółem [mln zł] w tym:	46,5	43,1	50,4
2a.	w Dziale Transport i łączność [mln zł]	1,7	5,5	1,5

Źródło: Sprawozdania roczne z wykonania budżetów powiatu kamiennogórskiego za lata 2012, 2013, 2014

Tab. 3.3.3. Wartość całkowita oraz dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej projektów realizowanych w ramach NSRO 2007-2013¹⁷ na terenie powiatu kamiennogórskiego do końca 2014 r.

L.p.	Program operacyjny	Wartość ogółem [mln zł]	w tym: dofinansowanie ze środków UE [mln zł]	Udział środków UE [%]	Wartość ogółem w przeliczeniu na 1 mieszkańca [zł]
1.	Programy operacyjne ogółem	153,8	100,9	0,7	3399
2.	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko	0,2	0,1	0,5	4
3.	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka	1,1	0,6	0,5	25
4.	Program Operacyjny Kapitał Ludzki	32,7	27,6	0,8	722
5.	Regionalny Program Operacyjny	119,8	72,5	0,6	2648

Źródło:

http://stat.gov.pl/vademecum/vademecum_dolnoslaskie/portrety_powiatow/powiat_kamiennogorski.pdf

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

3.4. Sfera społeczna

Na terenie powiatu kamiennogórskiego znajdują się przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja, licea ogólnokształcące, szkoły techniczne oraz szkoły policealne. W roku szkolnym 2013/2014 w do przedszkoli uczęszczało 869 dzieci, w szkołach podstawowych uczyło się prawie 2,4 tys. uczniów, w szkołach gimnazjalnych – ponad 1,3 tys., a w ponadgimnazjalnych – ponad 1,5 tys.¹⁸.

Tab. 3.4.1. Edukacja w powiecie kamiennogórskim w roku szkolnym 2013/2014.

Placówka	Liczba placówek [szt.]	Liczba uczniów [os.]
Przedszkola (placówki)	7	869
Przedszkola (oddziały)	38	
Szkoły podstawowe	11	2392
Gimnazja	10	1302
Szkoły zasadnicze (zawodowe)	2	318
Licea ogólnokształcące	1	447
Technika	1	514
Szkoły policealne	1	76
Szkoły dla dorosłych	2	155

Źródło: <http://www.stat.gov.pl/gus>.

W powiecie kamiennogórskim nie funkcjonują szkoły wyższe. Najważniejszym ośrodkiem akademickim dla mieszkańców powiatu jest Wrocław oraz w mniejszym stopniu: Wałbrzych, Jelenia Góra i Legnica.

Mieszkańcy powiatu kamiennogórskiego mają możliwość korzystania z oferty kulturalnej miasta Kamienna Góra, gdzie znajdują się m.in.:

- Centrum Kultury;
- Miejskie Centrum Kultury Fizycznej;
- Muzeum Tkactwa;
- Projekt Arado – Zaginione laboratorium Hitlera;
- Miejska Biblioteka Publiczna;
- Biblioteka Pedagogiczna.

Na terenie powiatu kamiennogórskiego znajduje się 18 zakładów opieki zdrowotnej¹⁹, Powiatowe Centrum Zdrowia w Kamiennej Górze oraz stacjonarne placówki pomocy społecznej (2 placówki), w których w 2013 roku przebywało 141 osób.

¹⁸ <http://www.stat.gov.pl/gus>.

¹⁹ http://stat.gov.pl/vademecum/vademecum_dolnoslaskie/portrety_powiatow/powiat_kamiennogorski.pdf

Powiat kamiennogórski z racji usytuowania geograficznego ma rozwiniętą sieć szlaków turystycznych PTTK, umożliwiającą dotarcie do wszystkich ważniejszych atrakcji turystycznych znajdujących się na terenie powiatu.

3.5. Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład powiatu kamiennogórskiego

Gmina Miejska Kamienna Góra



Gmina miejska, obejmująca swoim obszarem miasto Kamienna Góra. Znajduje się w centralnej części powiatu. Graniczy z gminą wiejską Kamienna Góra oraz na krótkim odcinku na wschodzie – z Gminą Czarny Bór w powiecie wałbrzyskim. Zamieszкана przez 19,9 tys. mieszkańców. Powierzchnia gminy – 18 km². Przez gminę przebiega linia kolejowa łącząca Sędziszów z granicą państwa, droga krajowa nr 5 oraz droga wojewódzka nr 367.

Gmina Kamienna Góra



Gmina wiejska, obejmująca swoim obszarem sołectwa: Czadrów, Czarnów, Dębrznik, Dobromyśl, Gorzeszów, Janiszów, Kochanów, Krzeszów, Krzeszówek, Leszczyniec, Lipienica, Ogorzelec, Olszyny, Pisarzowice, Przedwojów, Raszków, Rędziny i Szarocin. Znajduje się w centralnej części powiatu. Otacza Gminę Miejską Kamienna Góra oraz graniczy na północy z Gminą Marciszów, od wschodu z Gminami Czarny Bór i Mieroszów, od południa z Gminą Lubawka i Republiką Czeską, natomiast od zachodu z Gminami Janowice Wielkie, Kowary i Mysłakowice. Powierzchnia gminy – 158,1 km². Przez gminę przebiega linia kolejowa łącząca Sędziszów z granicą państwa, droga krajowa nr 5 oraz droga wojewódzka nr 367.

Gmina Lubawka



Gmina miejsko-wiejska, obejmująca swoim obszarem miasto Lubawkę oraz sołectwa: Błażejów, Błażkowa, Bukówka, Chełmsko Śląskie, Jarkowice, Miskowice, Niedamirów, Okrzeszyn, Opawa, Paczyn, Paprotki, Stara Białka, Szczepanów, Uniemyśl. Znajduje się w południowej części powiatu. Graniczy z Gminą Kamienna Góra na północy, na wschodzie na krótkim odcinku – z Gminą Czarny Bór w powiecie wałbrzyskim, od południa z Republiką Czeską. Powierzchnia gminy – 138,0 km². Przez gminę przebiega linia kolejowa łącząca Sędziszów z granicą państwa, droga krajowa nr 5 oraz droga wojewódzka nr 369.

Gmina Marciszów

Gmina wiejska, obejmująca swoim obszarem sołectwa: Ciechanowice, Domanów, Marciszów, Nagórniki, Pastewnik, Pustelnik, Sędziszów, Świdnik, Wieściszowice. Znajduje się w północnej części powiatu. Graniczy od północy z Gminą Bolków w powiecie jaworskim, na wschodzie – z Gminą Czarny Bór w powiecie wałbrzyskim, od południa z Gminą Kamienna Góra, natomiast od zachodu z Gminą Janowice Wielkie w powiecie jeleniogórskim. Powierzchnia gminy – 81,5 km². Przez obszar gminy przebiegają linie kolejowe Wrocław – Jelenia Góra, Marciszów – Wojcieszów, Sędziszów – Kamienna Góra oraz drogi: droga krajowa nr 5 oraz droga wojewódzka 328.

Tab. 3.5.1. Informacje o gminach wchodzących w skład powiatu kamiennogórskiego (dane z 2014 roku).

L.p.	Wyszczególnienie	Gmina Miejska Kamienna Góra	Gmina Kamienna Góra	Gmina Lubawka	Gmina Marciszów
1	Powierzchnia [km ²]	18	158	138	82
2	Ludność, w tym:	19889	8984	11205	4622
3	- mężczyźni	9556	4489	5484	2311
4	- kobiety	10333	4495	5721	2311
5	Gęstość zaludnienia [os./1 km ²]	1102	57	81	57
6	Osoby w wieku przedprodukcyjnym	3171	1749	1857	812
7	Osoby w wieku produkcyjnym	12283	5936	7170	3005
8	Osoby w wieku poprodukcyjnym	4435	1299	2178	805
9	Osoby pracujące *	4495	1194	1365	352
10	Przyrost naturalny [na 1000 ludności]	-5,2	-1,7	-4,6	-3,9
11	Saldo migracji [na 1000 ludności]	-5,3	-1,1	-6,2	-0,6

Źródło: <http://www.stat.gov.pl/bdl>.

* dane z 2013 roku

4. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze powiatu kamiennogórskiego

4.1. Regionalny osobowy transport kolejowy

Kolejowy układ transportowy powiatu kamiennogórskiego tworzą następujące czynne i nieczynne, normalnotorowe linie kolejowe²⁰

- linia nr **274 Wrocław Świebodzki – Jaworzyna Śląska – Wałbrzych Główny – Sędziszów – Jelenia Góra – Lubań Śląski – Zgorzelec – Görlitz (Niemcy) (na obszarze powiatu kamiennogórskiego znajduje się odcinek Sędziszów – Ciechanowice)**, zarządca: PKP PLK S.A., czynna linia pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego, czynna w ruchu pasażerskim i towarowym;
- linia nr **298 Kamienna Góra – Sędziszów**, zarządca: PKP PLK S.A., czynna linia pierwszorzędna, dwutorowa, nieelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego, na linii obecnie prowadzony jest całoroczny ruch towarowy i sezonowy ruch pasażerski (tylko pociągi międzynarodowe);
- linia nr **299 Kamienna Góra – Lubawka – Královec (Czechy)**, zarządca: PKP PLK S.A., czynna linia pierwszorzędna, jednotorowa, nieelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego; na linii jest obecnie prowadzony całoroczny ruch towarowy i sezonowy ruch pasażerski (tylko pociągi międzynarodowe);
- linia nr **302 Malczyce – Marciszów (na obszarze powiatu kamiennogórskiego znajduje się odcinek Poręba Górka – Marciszów)**, nieczynna linia znaczenia miejscowego, jednotorowa, nieelektryfikowana, na odcinku Bolków – Marciszów wyłączona z eksploatacji i zarządzania przez PKP PLK S.A. oraz przekazana do PKP S.A.; odcinek Bolków – Marciszów posiada wydaną w drodze zarządzenia Ministerstwa Infrastruktury z dnia 07.09.2005 r. zgodę na likwidację; od tego czasu oczekuje na fizyczną rozbiórkę; w wyniku braku konserwacji i kradzieży infrastruktury, odcinek ten jest nieprzejezdny;
- linia nr **308 Ogorzelec – Kowary – Jelenia Góra**, zarządca: PKP PLK S.A., nieczynna linia znaczenia miejscowego, jednotorowa, nieelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego; całość jest obecnie wyłączona z ruchu, a w wyniku braku konserwacji i kradzieży infrastruktury, linia jest nieprzejezdna;
- linia nr **330 Kamienna Góra – Krzeszów**, nieczynna linia znaczenia miejscowego, jednotorowa, nieelektryfikowana, wyłączona z eksploatacji i zarządzania przez PKP PLK S.A. oraz przekazana do PKP S.A.; posiada wydaną w drodze uchwały Zarządu PKP z dnia 13.03.2002 r. zgodę na likwidację; od tego czasu oczekuje na fizyczną rozbiórkę; obecnie nieprzejezdna – w wyniku odcięcia jej od układu torowego stacji Kamienna Góra oraz braku konserwacji zachowanej infrastruktury kolejowej;
- nr **345 Kamienna Góra – Pisarzowice**, zarządca: PKP PLK S.A., nieczynna linia znaczenia miejscowego, jednotorowa, nieelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego; całość jest obecnie wyłączona z ruchu, a w wyniku braku konserwacji i kradzieży infrastruktury, linia jest nieprzejezdna;

²⁰ Źródło: Instrukcja PKP PLK S.A. Id-12 – Wykaz linii

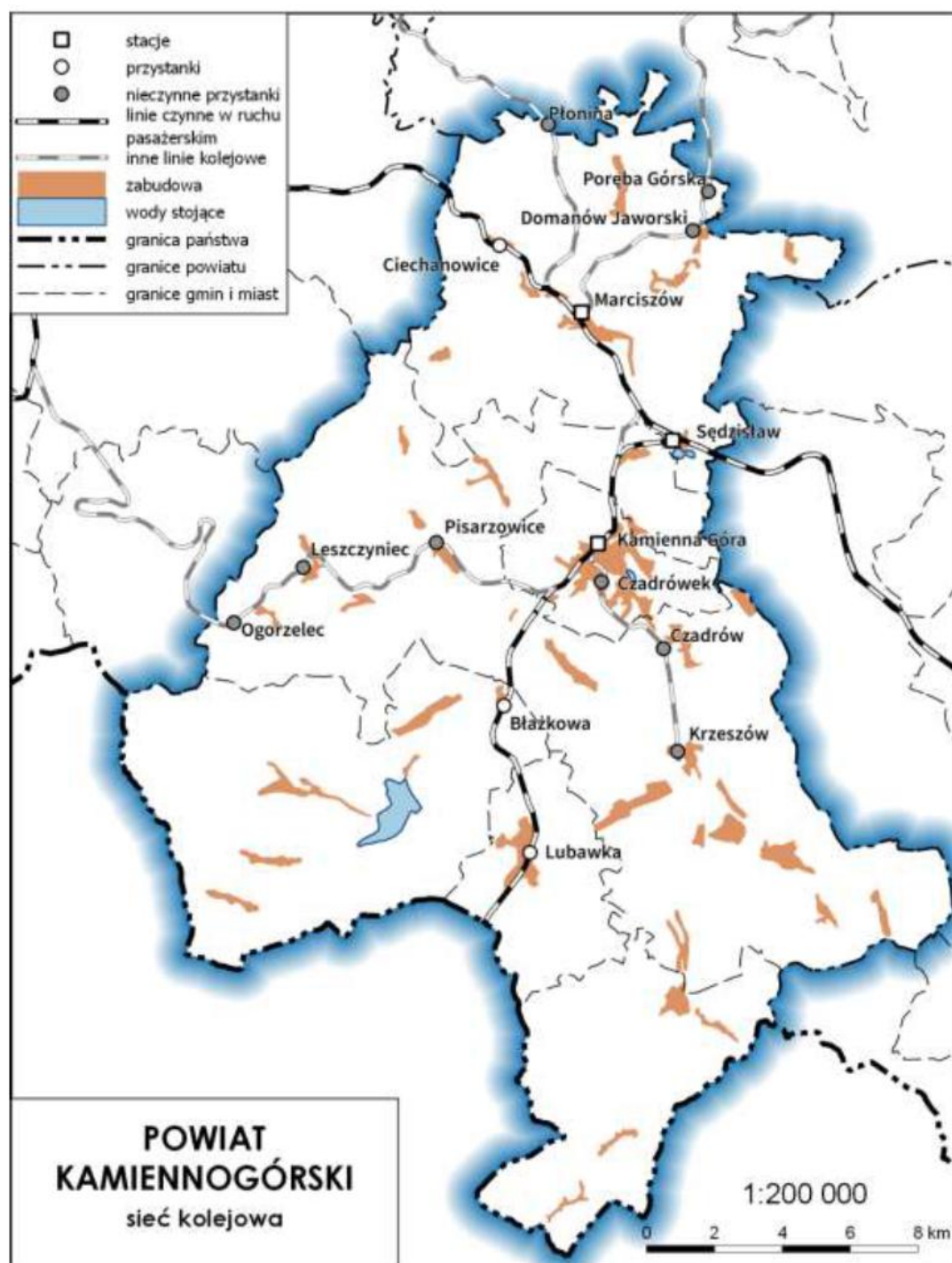
- nr **774 Marciszów Górny – Kružyn**, zarządca: PKP PLK S.A., nieczynna łącznica pierwszorzędna, jednotorowa, niezelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego; całość jest obecnie wyłączona z ruchu, a w wyniku odcięcia jej od linii nr 274 i 298 oraz braku konserwacji i kradzieży infrastruktury, łącznica jest nieprzejezdna; jej rolą było bezpośrednie prowadzenie pociągów na trasie Jelenia Góra – Kamienna Góra bez konieczności zmiany kierunku jazdy na stacji Sędziszów;
- nr **776 Marciszów – Wojdieszów Górny (na obszarze powiatu kamiennogórskiego znajduje się odcinek Marciszów – Płonina)**, zarządca: PKP PLK S.A., czynna linia znaczenia miejscowego, jednotorowa, niezelektryfikowana, pozbawiona znaczenia państwowego; obecnie na tej linii jest prowadzony tylko ruch towarowy.

W przeszłości dokonano fizycznej likwidacji torów kolejowych na odcinkach: Pisarzowice – Ogorzelec i Krzeszów – Okrzeszyn.

Linie kolejowe przebiegające przez powiat kamiennogórski nie jest objęta umowami AGC²¹ i AGTC²².

²¹ AGC – Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych, podpisana w Genewie dnia 31 maja 1985 r. Weszła w życie w stosunku do Polski w dniu 27 kwietnia 1989 r. W jej ramach wyznaczona została, wg kryterium EKG-ONZ, sieć linii kolejowych znaczenia międzynarodowego. Linie tworzące ten układ powinny być dostosowane do prędkości: 160 km/godz. w ruchu pasażerskim i 120 km/godz. w ruchu towarowym, przy nacisku osi 225 kN (Źródło: <http://www.plk-inwestycje.pl/slownik> [dostęp dnia: 10.01.2015 r.])

²² AGTC – Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących, podpisana w Genewie dnia 1 lutego 1991 r. W Polsce weszła w życie po zatwierdzeniu przez Radę Ministrów w dniu 14 stycznia 2002 r. W jej ramach wyznaczona została, wg kryteriów EKG-ONZ, sieć linii kolejowych dla międzynarodowych przewozów kontenerowych transportem kolejowym oraz terminale kontenerowe, położone na sieci kolejowej. Umowa ta jest uzgodnionym planem rozwoju i funkcjonowania linii międzynarodowego transportu kombinowanego i obiektów towarzyszących, który zamierza się realizować w ramach programów narodowych. Zakłada się, że linie te zostaną dostosowane do prędkości 100 km/h dla pociągów towarowych, przy nacisku osi 225 kN (Źródło: <http://www.plk-inwestycje.pl/slownik> [dostęp dnia: 10.01.2015 r.])



Rys. 4.1.1 Sieć kolejowa na obszarze powiatu kamiennogórskiego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Ogólnogeograficznych.

Przez obszar powiatu kamiennogórskiego przebiega jedna linia kolejowa z regularnym ruchem pociągów pasażerskich (jest to linia nr 274 Wrocław Świebodzki – Görlitz) oraz dwie linie kolejowe z sezonowymi połączeniami (są to linie: 298 Kamienna Góra – Sędziszów i 299 Kamienna Góra – Královec).

Na linii nr 274 (tabela 240 Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów) kursują pociągi:

- *osobowe* – spółki Koleje Dolnośląskie SA – zatrzymujące się na stacjach Marciszów i Sędziszów oraz na przystanku w Ciechanowicach (oprócz pociągów *przyspieszonych*), łączące powyższe miejscowości z Wrocławiem, Wałbrzychem, Jelenią Górą i Szklarską Porębą, ponadto w soboty i niedziele w okresie od maja do końca sierpnia z Kamienną Górą, Lubawką i Trutnovem (Czechy);
- *Regio* – spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o., łączące Marciszów, Sędziszów i Ciechanowice ze Szklarską Porębą, Wałbrzychem, Wrocławiem, Poznaniem;
- *InterRegio* – spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o. – 1 para, łącząca Marciszów i Sędziszów z Jelenią Górą, Wrocławiem, Poznaniem, Toruniem i Olsztynem;
- *TLK* – spółki PKP Intercity SA, łączące stacje Marciszów i Sędziszów z Jelenią Górą, Wrocławiem i Warszawą, Lublinem, Poznaniem, Gdańskiem i Gdynią, w sezonie także ze Szklarską Porębą.

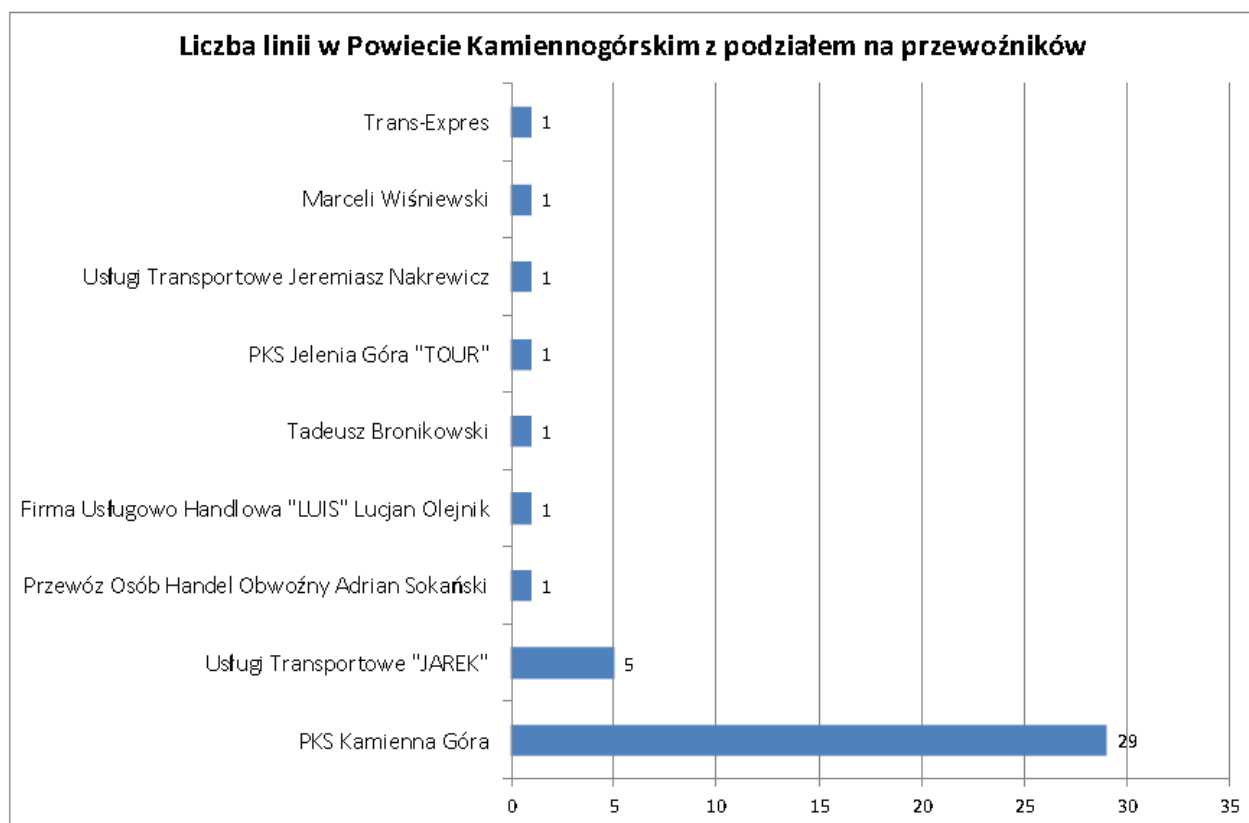
Na linii nr 298 i 299 (tabela 247 Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów):

- *osobowe*; spółki Koleje Dolnośląskie SA – zatrzymujące się na stacjach Sędziszów i Kamienna Góra oraz na przystankach w Białkowiej i Lubawce; pociągi te kursują wyłącznie w okresie od maja do końca sierpnia i łączą powiat kamiennogórski z Jelenią Górą, Lubawką i Trutnovem (Czechy) kursują 3 pary.

4.2. Regionalny osobowy transport drogowy

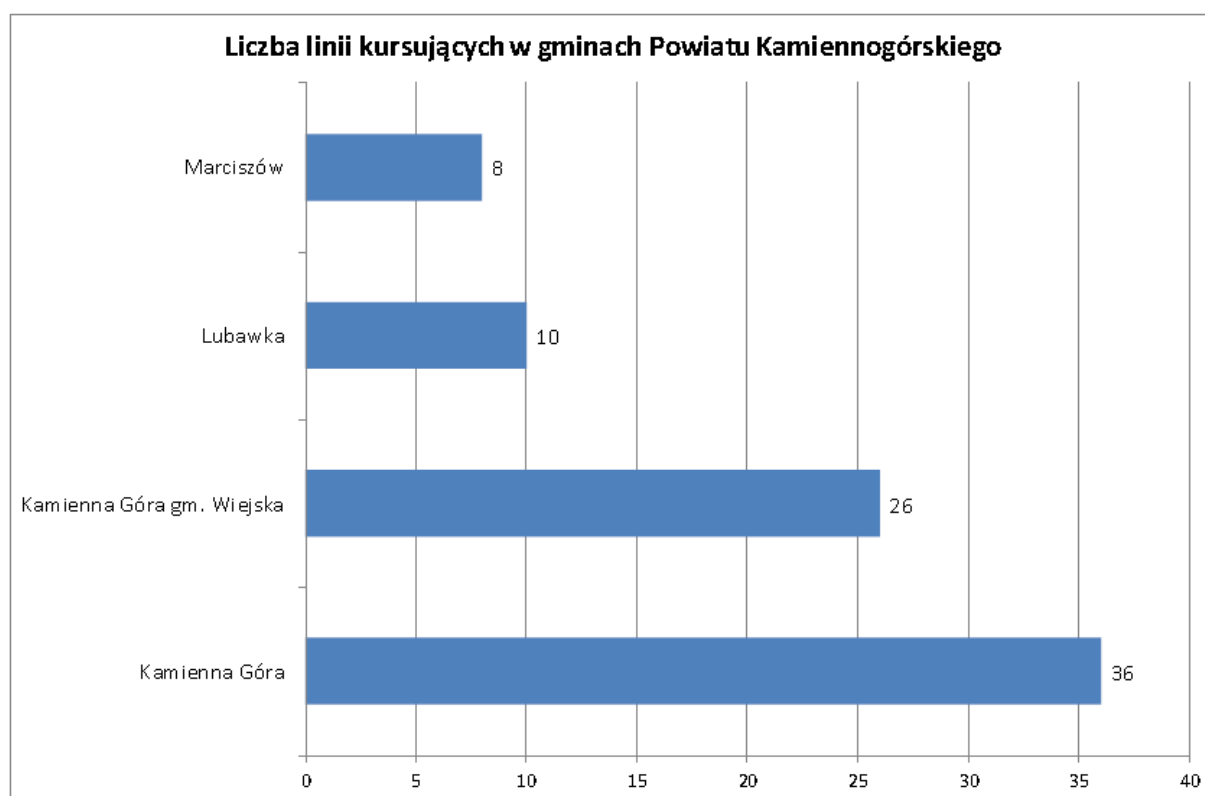
Regularny przewóz osób w transporcie drogowym jest realizowany na terenie wszystkich gmin wchodzących w skład powiatu kamiennogórskiego, przy czym widoczne jest wyraźne zróżnicowanie stopnia obsługi komunikacyjnej poszczególnych gmin.

Ogółem na terenie powiatu kamiennogórskiego uruchamianych jest 41 linii komunikacyjnych. Zdecydowana większość linii komunikacyjnych w transporcie drogowym rozpoczyna bieg w Kamienniej Górze, skąd najwięcej połączeń uruchamianych jest w kierunku Wałbrzycha, Lubawki i Krzeszowa. Z tego powodu największe nasycenie usług charakteryzuje Gminę Miejską Kamienna Góra (36 linii) oraz Gminę Kamienna Góra (26 linii) otaczającą siedzibę powiatu. W Gminie Lubawka funkcjonuje 10 linii komunikacyjnych, natomiast w Gminie Marciszów 8 linii komunikacyjnych.



Rys. 4.2.1 Liczba linii w Powiecie Kamiennogórskim z podziałem na przewoźników.

Źródło: opracowanie własne



Rys. 4.2.2 Liczba linii komunikacyjnych w gminach Powiatu Kamiennogórskiego.

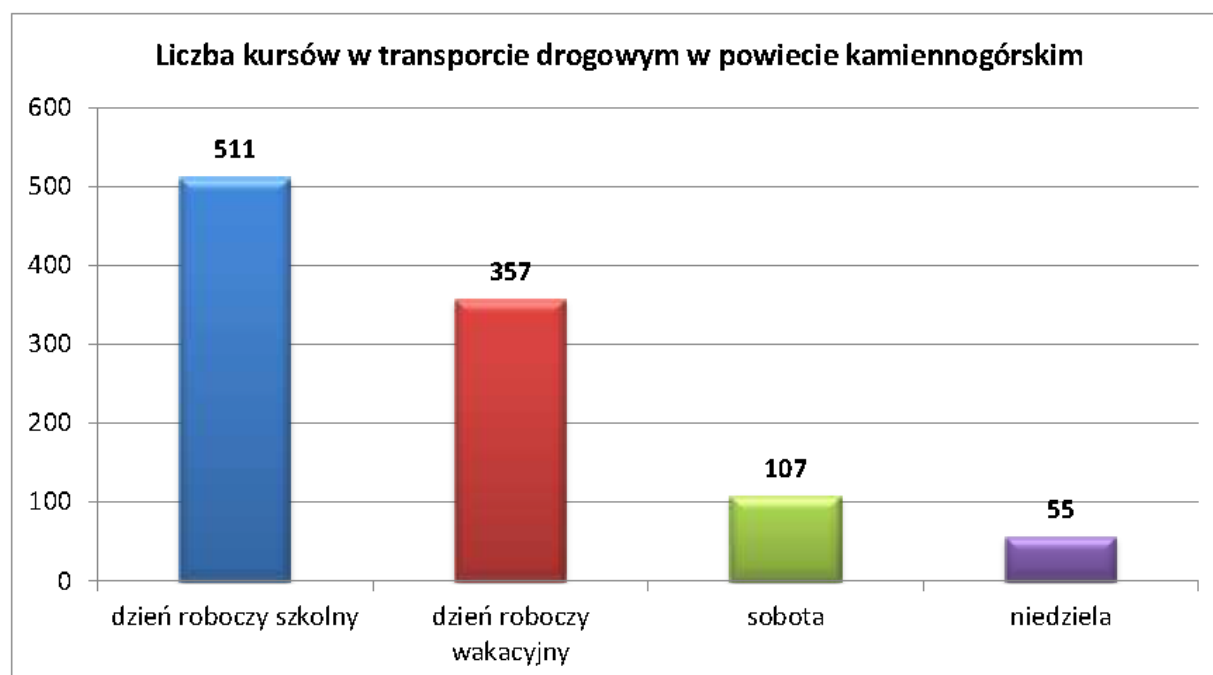
Źródło: opracowanie własne

Na terenie powiatu kamiennogórskiego połączenia w transporcie publicznym oferowane są przez 9 przedsiębiorstw transportowych. Ogółem na terenie powiatu uruchamianych jest:

- 511 kursów w dzień roboczy szkolny,
- 357 kursów w dzień roboczy wakacyjny,
- 107 kursów w sobotę,
- 55 kursów w niedzielę.

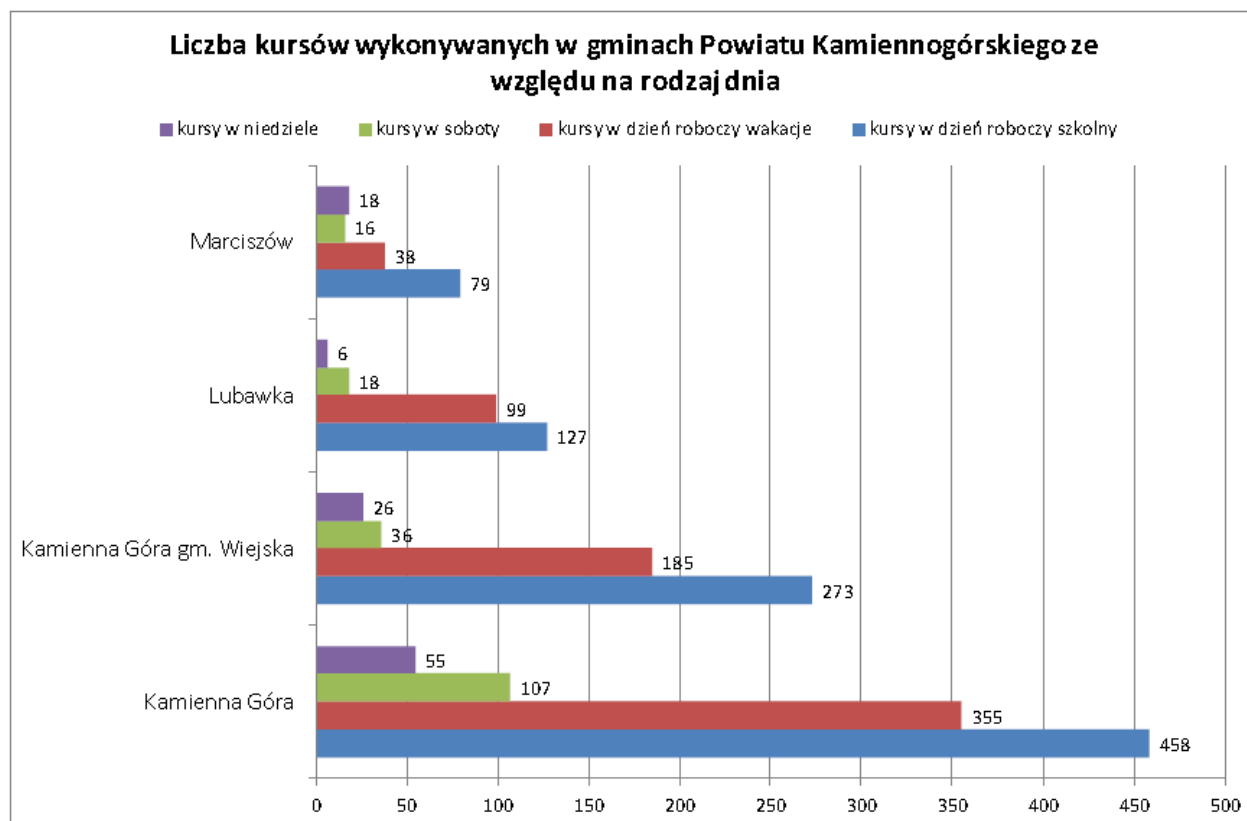
Liczba kursów w poszczególnych gminach rozkłada się podobnie w porównaniu do liczby linii komunikacyjnych. Najwięcej kursów funkcjonuje w Gminie Miejskiej Kamienna Góra oraz w Gminie Kamienna Góra, najmniej zaś w Gminie Lubawka i Gminie Marciszów.

Najwięcej kursów uruchamia Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Kamiennej Górze Sp. z o.o. - w dzień roboczy szkolny 280 kursów, w sobotę 42 kursy, a w niedzielę 38 kursów. Drugi w kolejności przewoźnik – Trans-Expres oferuje prawie 4-krotnie mniejszą liczbę połączeń w dzień roboczy, tj. 75, natomiast w sobotę 22 kursy, a w niedzielę 7 kursów. Podobną liczbę połączeń uruchamia przedsiębiorstwo Usługi Transportowe Jeremiasz Nakrewicz – w dzień roboczy 55 kursów, w sobotę 26, w niedzielę 7. Pozostałe przedsiębiorstwa realizują po mniej niż 20 połączeń w dzień roboczy oraz po mniej niż 4 w sobotę (przy czym należy zaznaczyć, że w gronie pozostałych przewoźników w sobotę przewozy uruchamiają jedynie 2 przedsiębiorstwa, w niedzielę 1 firma).



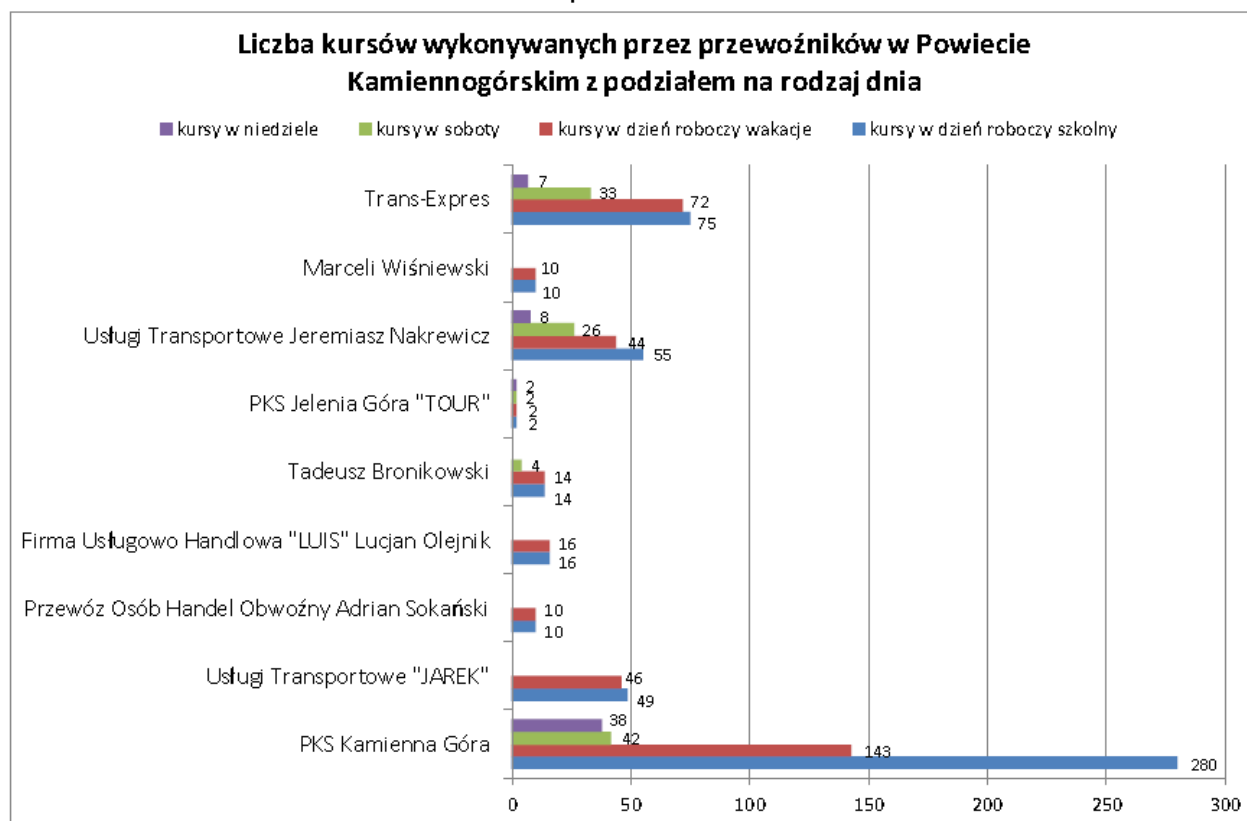
Rys. 4.2.3 Liczba kursów wykonywanych powiecie kamiennogórskim ze względu na typ dnia.

Źródło: opracowanie własne



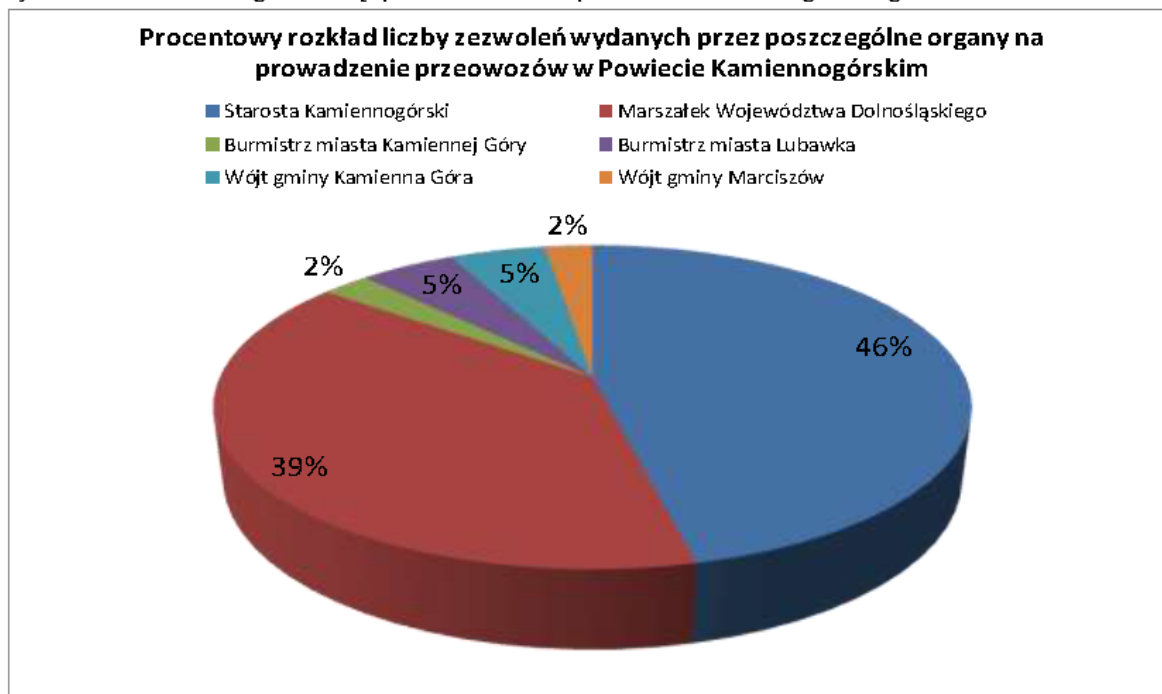
Rys. 4.2.4 Liczba kursów wykonywanych w gminach ze względu na typ dnia.

Źródło: opracowanie własne



Rys. 4.2.5. Liczba kursów wykonywanych w Powiecie Kamiennogórskim z podziałem na rodzaj dnia i przewoźników. Źródło: opracowanie własne

W strukturze organów wykonawczych wydających zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w transporcie drogowym dominuje Starosta Powiatu Kamiennogórskiego (46%) oraz Marszałek Województwa Dolnośląskiego (39%). Pozostała część, tj. 15%, została wydana przez wójtów i burmistrzów gmin leżących na obszarze powiatu kamiennogórskiego.



Rys. 4.2.6 Udział liczby zezwoleń wydanych przez poszczególne organy na prowadzenie przewozów w powiecie kamiennogórskim. Źródło: opracowanie własne

Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu kamiennogórskiego najlepiej zaspokajane są w Gminie Kamienna Góra, gdzie w dni robocze wskaźnik liczby połączeń w transporcie drogowym na 1000 mieszkańców jest najwyższy. Wskaźnik ten najniższą wartość przyjmuje w Gminie Lubawka, która jest najbardziej oddalona od siedziby powiatu. W dni wolne od pracy, tj. w soboty i niedziele liczba połączeń gwałtownie maleje, co przekłada się na niedostateczną obsługę transportem publicznym w całym powiecie.

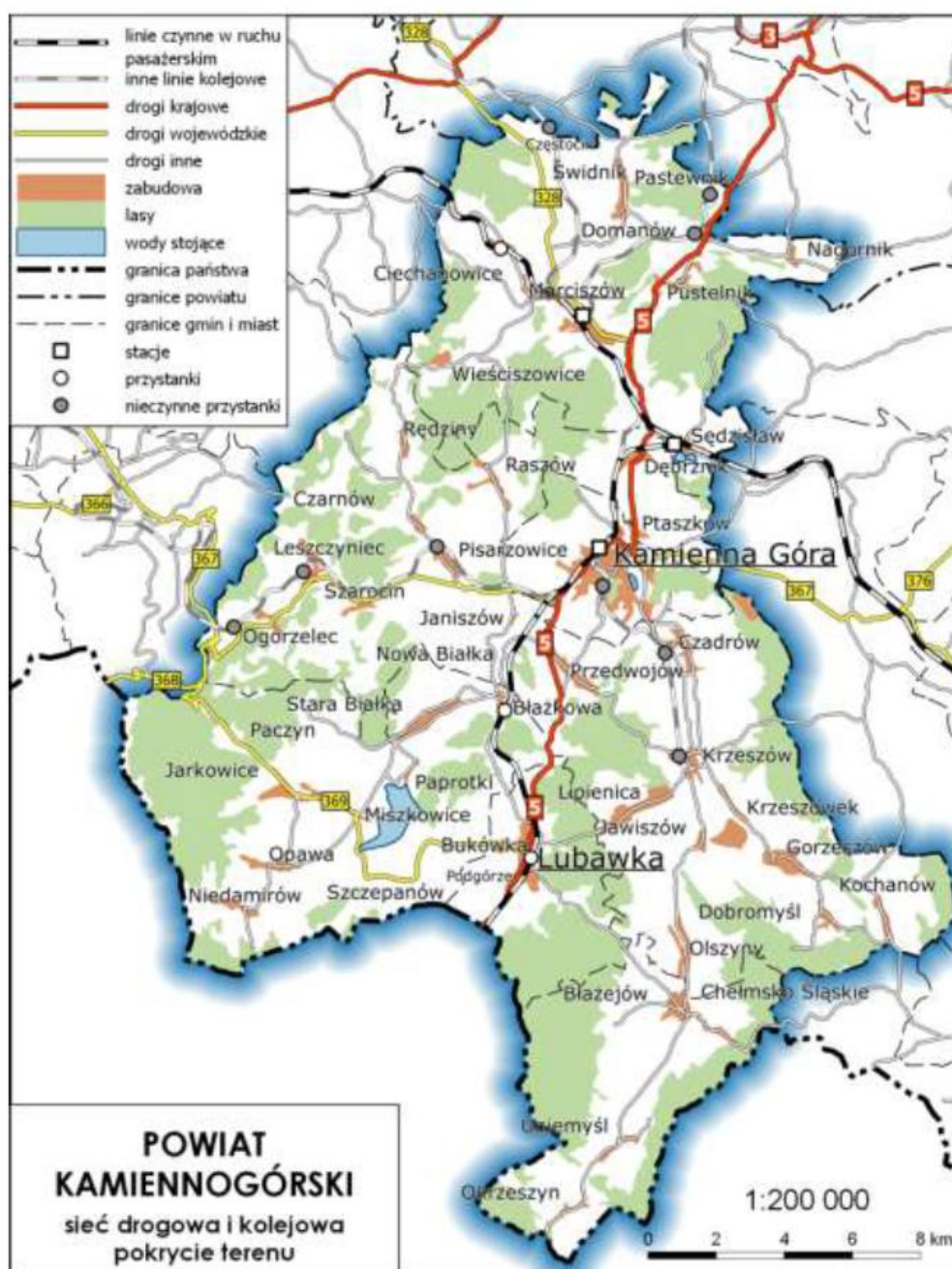
Tab. 4.2.1. Liczba kursów na 1000 mieszkańców w poszczególnych gminach.

Gmina	Liczba ludności	Liczba kursów				Liczba kursów na 1000 mieszkańców			
		Dzień Roboczy szkolny	Dzień Roboczy wakacje	Sobota	Niedziela	Dzień Roboczy	Dzień Roboczy wakacje	Sobota	Niedziela
Gmina Miejska Kamienna Góra	19889	458	355	107	55	23,0	17,8	5,4	2,8
Gmina Kamienna Góra	8984	273	185	36	26	30,4	20,6	4,0	2,9
Gmina Lubawka	11205	127	99	18	6	11,3	8,8	1,6	0,5
Gmina Marciszów	4622	79	38	16	18	17,1	8,2	3,5	3,9

Źródło: opracowanie własne.

5. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

5.1. Zagospodarowanie przestrzenne



Rys. 5.1.1 Mapa zagospodarowania przestrzennego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Ogólnogeograficznych

Powiat kamiennogórski położony jest w południowo-zachodniej Polsce, w województwie dolnośląskim, przy granicy z Republiką Czeską. W skład powiatu wchodzi cztery gminy: Gmina Miejska Kamienna Góra, Gmina Kamienna Góra, Gmina Lubawka i Gmina Marciszów. Powierzchnia

powiatu kamiennogórskiego wynosi 396,13 km². Położony jest on w Kotlinie Kamiennogórskiej, ograniczonej od północy Górami Wałbrzyskimi, od wschodu Górami Kamiennymi, od południa Zaworami i od zachodu Karkonoszami oraz Rudawami Janowickimi. Kotlina przecięta jest rzeką Bóbr płynącą z południa w kierunku północnym.

W obrębie gminy miejskiej Kamienna Góra można wyróżnić dwa obszary. Pierwszy z nich to obszar zwartej zabudowy miasta Kamienna Góra, na którą składają się – położone na południe od rzeki Bóbr historyczne centrum miasta – o staromiejskiej zabudowie, po części pod ochroną konserwatorską, przechodzące w kierunku południowym w luźną zabudowę przedmiejską. Na wschód od rynku znajduje się osiedle bloków wielorodzinnych, położone przy drodze nr 367. Na zachód od rynku, po drugiej stronie rzeki Bóbr znajduje się przemysłowa część Kamiennej Góry, wraz ze zlokalizowanym tam dworcami kolejowym i autobusowym oraz *Kamiennogórską Specjalną Strefą Ekonomiczną Małej Przedsiębiorczości*. Drugi obszar miasta Kamienna Góra to obszar luźnej zabudowy przedmiejskiej, wraz terenami rolniczymi i zielonym okalający zespół miejski. Przez miasto przebiega droga krajowa nr 5 oraz droga wojewódzka nr 367.

Tab. 5.1.1 Pokrycie terenu w Gminie Miejskiej Kamienna Góra

typ pokrycia	udział [%]
tereny rolne	62,1
zabudowa	20,3
las	17,2
wody stojące	0,4

Źródło: Baza Danych Ogólnogeograficznych

Gmina Kamienna Góra położona jest w centralnej części powiatu kamiennogórskiego. Największą miejscowością gminy jest Krzeszów, gdzie znajduje się ważny z punktu widzenia turystyki i kultury zabytek – Sanktuarium Matki Bożej Łaskawej, będące Europejską Perłą Baroku – cel podróży wiernych i turystów z całej Europy. Gmina ma charakter typowo rolniczy. Obszary leśne znajdują się na obszarach wyżej położonych – na zachodzie – obszar Rudaw Janowickich. Zabudowa położona jest w dolinach rzek Świdnik, Jedlica i Ścinawka. Przez gminę przebiega droga krajowa nr 5 oraz droga wojewódzka nr 367. Ponadto gminę przecinają linie kolejowe łączące Sędziszów z Kamienną Górą, Kamienną Górę z Lubawką i Republiką Czeską oraz Kamienną Górę z Kowarami (nieczynna, po części rozebrana).

Tab. 5.1.2 Pokrycie terenu w Gminie Kamienna Góra

typ pokrycia	udział [%]
tereny rolne	64,3
zabudowa	28,8
las	5,2
wody stojące	1,6

Źródło: Baza Danych Ogólnogeograficznych

Gmina Lubawka położona jest na południu powiatu kamiennogórskiego. Ma charakter rolniczy i podzielona jest na dwie części ze względu na naturalne ukształtowanie terenu. Pierwsza z nich jest położona w centralnej i wschodniej części gminy dolina rzeki Bóbr, w której znajduje się miasto Lubawka oraz położona na wschodzie dolina Zadrny, w której główną miejscowością jest Chelmsko Śląskie – znane z zabytkowych Domów Tkaczy. Doliny rozdzielone są Górami Kruczymi. Przez gminę przebiega droga krajowa nr 5 oraz droga wojewódzka nr 369. W Lubawce i Błazkowej znajdują się czynne w sezonie przystanki kolejowe na linii do Kamiennej Góry.

Tab. 5.1.3 Pokrycie terenu w Gminie Lubawka

typ pokrycia	udział [%]
tereny rolne	53,0
las	41,2
zabudowa	3,8
wody stojące	1,0
inne	1,0

Źródło: Baza Danych Ogólnogeograficznych

Gmina Marciszów położona jest w północnej części powiatu, w dolinie Bobru. Gmina ma charakter rolniczy, główną miejscowością jest rozciągnięty w dolinie Bobru Marciszów. Gminę przecina równoleżnikowo linia kolejowa nr 274 łącząca Wrocław z Wałbrzychem, Jelenią Górą i Zgorzelcem, na której znajdują się dwa węzły kolejowe – Marciszów i Sędziszów oraz przystanek Ciechanowice. Sieć kolejową uzupełniają linie do Kamiennej Góry, Wojcieszowa, Bolkowa (nieczynna).

Tab. 5.1.4 Pokrycie terenu w gminie Marciszów

typ pokrycia	udział [%]
tereny rolne	58,9
las	36,4
zabudowa	4,1
wody stojące	0,2
inne	0,4

Źródło: Baza Danych Ogólnogeograficznych

5.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

5.2.1. Szczegół krajowy

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030²³

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030) wskazuje kierunki i możliwości polityki przestrzennej kraju, jednocześnie pozostawiając otwartą drogę co do wyboru konkretnych rozwiązań infrastrukturalnych, a za główne cele przyjmuje:

- podwyższanie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności,
- poprawę spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej,
- poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych, poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej.

Dokument ten wskazuje na potrzebę wzrostu mobilności przestrzennej wynikającej z dokonujących się zmian demograficznych w połączeniu z aktywizowaniem zasobów pracy. Rozwiązania w aspekcie zarządzania w miastach oraz rozwój transportu zbiorowego wpływać mają pozytywnie na rozwój najsilniejszych gospodarczo ośrodków i ich obszarów funkcjonalnych. Dlatego też poprzez zwiększenie zapotrzebowania na usługi transportowe należy upowszechniać dostępność do nich poprzez zmiany struktury systemu transportowego, przyczyniające się do dalszego wzrostu znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie międzyregionalnym oraz przewozów międzyaglomeracyjnych i aglomeracyjnych oraz przewozów miejskich, z uwzględnieniem ekologicznych systemów transportu zbiorowego.

Ekologia to kolejny ważny element w transporcie zbiorowym – alternatywne źródła napędu, silniki konwencjonalne spełniające najwyższe normy emisji spalin, a także nacisk na wykorzystanie potencjału transportu szynowego.

Obszary o najniższym dostępie do usług, przede wszystkim w aspekcie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich, powinny mieć zapewnioną m.in. dostępność do transportu zbiorowego i jego rozwój, a także rozwój infrastruktury transportowej.

Ustalenia krajowego planu transportowego

W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym założono organizowanie połączeń kolejowych na linii kolejowej nr 274. Postanowienie to

²³ Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)

gwarantuje funkcjonowanie połączenia międzywojewódzkiego łączącego Jelenią Górę z innymi województwami przez Wrocław, z postojami handlowymi pociągów w Marciszowie i Sędziszawiu.

W krajowym planie transportowym nie wyznaczono punktów handlowych na obszarze powiatu kamiennogórskiego, które mogłyby pełnić funkcję węzłów przesiadkowych.

5.2.2. Szczebel regionalny

Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego

W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przewidziano obligatoryjną organizację przez Województwo Dolnośląskie przewozów kolejowych na istniejącej sieci połączeń oraz organizację linii komunikacyjnych w transporcie drogowym przy założeniu o rozwoju gospodarczym województwa.

Nie przewidziano organizacji linii komunikacyjnych na wielu istniejących trasach w transporcie drogowym (np. z Wałbrzycha do Kamiennej Góry czy z Lubawki do Kamiennej Góry), co powoduje konieczność podjęcia działań przez Powiat Kamiennogórski i sąsiednie powiaty na rzecz utrzymania funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego z gwarantowanymi rekompensatami do przejazdów bezpłatnych i ulgowych. W poniższej tabeli zestawiono planowane linie komunikacyjne, które będzie organizowało Województwo Dolnośląskie.

Tab. 5.2.2.1 Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich.

transport	linia komunikacyjna	wariant realizacji
kolejowy	Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra	stagnacja, umiarkowany rozwój, pełen rozwój
kolejowy	Jelenia Góra – Kamienna Góra – Lubawka	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
autobusowy	Sędziszaw – Kamienna Góra	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
autobusowy	Kamienna Góra – Krzeszów – Chelmsko Śląskie	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
autobusowy	Kamienna Góra – Jawor	umiarkowany rozwój, pełen rozwój

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

Organizator publicznego transportu zbiorowego wspierał będzie ponadto budowę Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej (WKA), która obejmować ma także połączenia w powiecie kamiennogórskim. Działania te wymagają współpracy z organizatorami odpowiedzialnymi za wdrożenie poszczególnych systemów w postaci integracji taryfowej i rozkładowej oraz wspólnej partycypacji w kosztach funkcjonowania połączeń. Kamienna Góra jest lokowana jako C – węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego. Perspektywa 2020²⁴

Obecny Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego Perspektywa 2020, sporządzony został na podstawie Uchwały Nr LVIII/889/2006 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 21 września 2006 r. i zastąpił obowiązujący dotychczas Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego (Uchwała Nr XLVIII/873/2002 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 sierpnia 2002 r.).

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

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

W ramach kierunków i zasad rozwoju systemów transportu, Plan ustala się następujące kierunki i zasady zagospodarowania przestrzennego:

- kształtowanie spójnego przestrzennie systemu zewnętrznych powiązań drogowych - poprawa dostępności zewnętrznej, realizowane przy uwzględnieniu następujących zasad:
 - poprawy drogowej dostępności komunikacyjnej wszystkich obszarów województwa oraz powiązania ich z krajowym i europejskim systemem drogowym,
 - planowania, projektowania i przebudowy drogowych systemów komunikacyjnych z uwzględnieniem wymogów ochrony zasobów środowiska przyrodniczego i kulturowego,
 - przejmowania części przewozów drogowych przez energooszczędne, bardziej przyjazne środowisku systemy transportowe – kolej,
 - opracowania rozwiązań służących modernizacji i rozbudowie dróg, które stanowią alternatywne szlaki dla sieci autostrad,
 - budowy mostów drogowych i kolejowych sprzyjających rozwojowi powiązań transgranicznych,

²⁴ Uchwała Nr XLVIII/1622/2014 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 marca 2014 r.

- kształtowanie spójnego systemu powiązań wewnętrznych regionu zarówno wewnątrz obszarów rozwoju, jak i pomiędzy nimi - poprawa dostępności wewnętrznej, realizowane przy uwzględnieniu następujących zasad:
 - poprawy wewnętrznej dostępności komunikacyjnej głównych ośrodków osadniczych,
 - modernizacji i rozbudowy istniejącego układu dróg z dopuszczeniem zmian w ich przebiegu, zwłaszcza w przypadku budowy obwodnic,
 - wyznaczania przebiegu nowych głównych dróg z minimalną ingerencją w tereny o najwyższych walorach przyrodniczych i obszary chronione, z jednoczesnym zapewnieniem ochrony przed negatywnym oddziaływaniem na środowisko i kompensacją przyrodniczą,
 - dopuszczenia lokalizacji dodatkowych węzłów drogowych w uzasadnionych przypadkach w ciągach autostrad i dróg ekspresowych,
 - koordynacji rozwoju osadnictwa z istniejącą i planowaną siecią komunikacyjną przy minimalizacji czasu przejazdów, kosztów dostępu i emisji zanieczyszczeń,
 - poprawy warunków przejazdu przez obszary zurbanizowane i rozwoju transportu publicznego,
 - kompleksowe rozwiązanie problemów transportowych w obszarze przygranicznym z uwzględnieniem połączeń trans granicznych,
 - rozbudowy turystycznej sieci dróg w obszarze trans granicznym,
- podwyższanie parametrów użytkowych sieci drogowej, realizowane przy uwzględnieniu następujących zasad:
 - dostosowania parametrów technicznych dróg do obowiązujących normatywów,
 - ograniczenia ruchu kołowego lub jego eliminacji z obszarów zabudowanych, zwłaszcza z centrów miast,
 - wielowariantowego badania optymalnego przebiegu planowanych dróg,
 - wprowadzenia wydzielonych pasów ruchu dla komunikacji rowerowej oraz chodników dla pieszych wzdłuż dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych w terenie zabudowanym,
- kształtowanie spójnego systemu zewnętrznych i wewnętrznych, kolejowych powiązań transportowych, realizowane przy uwzględnieniu następujących zasad:
 - poprawy dostępności komunikacyjnej głównych ośrodków osadniczych województwa z krajowym i europejskim systemem kolejowym,
 - planowania, projektowania i przebudowy kolejowych systemów transportowych,
 - modernizacji infrastruktury kolejowej z minimalną ingerencją w tereny o najwyższych walorach przyrodniczych i obszarów chronionych,
 - utrzymania terenów po zlikwidowanych liniach kolejowych i ich ochrona przed wprowadzaniem zabudowy dla możliwości ponownego ich wykorzystania,

- uruchomienie systemu Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej (WKA),
- skracania czasów przejazdu w ruchu osobowym,
- zachowania i rozbudowy szynowych połączeń między miejscowościami centralnymi w ruchu transgranicznym,
- rozbudowa transgranicznej, regionalnej komunikacji publicznej,
- podwyższanie parametrów użytkowych sieci kolejowej, realizowane przy uwzględnieniu następujących zasad:
 - przeprowadzenia modernizacji istniejących szlaków kolejowych z podniesieniem ich parametrów technicznych,
 - poprawy warunków przejazdu przez obszary zurbanizowane,
 - poprawy i rozbudowy powiązań przygranicznych,
 - wzmacnianie transportu lotniczego.

5.2.3. Dokumenty strategiczne i planistyczne na szczeblu gminnym

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kamienna Góra²⁵

Studium wskazuje na korzystne położenie gminy na przebiegach DK5, DW367 oraz planowanej drogi ekspresowej S3, a także czterech linii kolejowych: nr 298, 299, 330 (przeznaczona uchwałą Zarządu PKP S.A. Nr 69 z dnia 13.III.2002 r. do likwidacji) i 345.

Rozwój gminy w aspekcie komunikacyjnym, opiera się na planowanej do realizacji drodze ekspresowej S3, Środkowoeuropejskim Korytarzu Transportowym (korytarz CETC-ROUTE65), DK3 i DK5 oraz DW367.

Aktualizacja strategii zrównoważonego rozwoju powiatu kamiennogórskiego 2012 - 2020

Strategia zrównoważonego rozwoju powiatu kamiennogórskiego 2012-2020, nakreśla działania ukierunkowane na polepszenie standardów życia mieszkańców obszaru. Dokument wskazuje budowę drogi S3, jako kluczową szansę na rozwój powiatu.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kamienna Góra²⁶

Układ transportowy tworzony przez DK5, DW367 oraz pobliskie DW368 i DW369, a także linie kolejowe nr 298, 299, 308 i 330, stanowi duży potencjał komunikacyjny gminy, niemniej jednak,

²⁵ Uchwała Nr XXI/118/12 Rady Miejskiej w Kamiennej Górze z dnia 30 maja 2012 r.

²⁶ Uchwała Nr XVIII/90/12 Rady Gminy Kamienna Góra z dnia 25 kwietnia 2012 r.

Studium zauważa, że infrastruktura kolejowa wymaga modernizacji oraz odbudowy sieci, by można było w pełni wykorzystać jej potencjał transportowy.

Rozwój gminy, wskazywany przez Studium, opiera się o budowę drogi ekspresowej S3 (element planowanego Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego), modernizację dróg, budowę chodników, rozwój linii kolejowych nr 298 i 299, odbudowę infrastruktury na liniach nr 308 i 330 (na wybranych, rozebranych odcinkach dopuszcza realizację ciągów pieszych i rowerowych), budowę systemu tras pieszych i rowerowych.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Lubawka²⁷

Studium opiera rozwój gminy o DK5, DW369 oraz planowaną drogę ekspresową S3 (Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy). Nie przewiduje natomiast interwencji w transport kolejowy.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Kamienna Góra²⁸

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Kamienna Góra przyjęta przez Radę Miejską w Kamiennej Górze w dniu 27 października 2004 r., wskazuje na konieczność poprawy stanu technicznego infrastruktury transportowej, obniżenie poziomu hałasu komunikacyjnego, ograniczenie ruchu w centrum miasta.

Strategia Rozwoju Gminy Marciszów na lata 2011 – 2020²⁹

Strategia definiuje jako główne problemy infrastruktury transportowej, jej degradację na skutek transportu ciężarowego o tonażu przekraczającym dopuszczalne dla niej wartości. oraz transportu ciężarowego o tonażu przekraczającym dopuszczalne dla niej wartości. Kolejnym zdefiniowanym problemem jest brak połączeń komunikacyjnych z większymi miastami położonymi w sąsiedztwie gminy.

Strategia Rozwoju Gminy Lubawka³⁰

Strategia z 2002 roku wskazuje szanse rozwojowe gminy w postaci planowanej drogi ekspresowej S3, transportu multimodalnego (droga-kolej), modernizacji oraz rozbudowie systemów komunikacyjnych.

²⁷ Uchwała Nr VI/54/11 Rady Miejskiej w Lubawce z dnia 30 czerwca 2011 r.

²⁸ Strona BIP Miasta Kamienna Góra: bip.kamiennagora.pl

²⁹ Strategia Rozwoju Gminy Marciszów na lata 2011 – 2020 - Strona BIP Gminy Marciszów: <http://www.bip.marciszow.pl/>

³⁰ Strona BIP Gminy Lubawka: Lubawka.nowczesnagmina.pl

5.3. Układ drogowy



Rys. 5.3.1. Sieć drogowa na obszarze powiatu kamiennogórskiego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Ogólnogeograficznych

Układ drogowy w powiecie kamiennogórskim składa się z dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i pozostałych, o różnych parametrach i przeznaczeniach.

Osią układu drogowego jest **droga krajowa nr 5**, łącząca przejście graniczne w Lubawce przez Kamienną Górę, Wrocław, Poznań, Bydgoszcz do Nowych Marz (węzeł z autostradą A1), ponadto w

Bolkowie krzyżuje się drogą krajową nr 3, łączącą przejście graniczne w Jakuszycach ze Świnoujściem, przez Legnicę, Zieloną Górę, Gorzów Wielkopolski i Szczecin. Na obszarze powiatu droga krajowa nr 5 przebiega przez miejscowości: Lubawka, Przedwojów, Kamienna Góra, Ptaszków, Dębrznik, Marciszów, Pustelnik, Domanów. Spełnia ona funkcje drogi lokalnej, krajowej i międzynarodowej i jest najbardziej obciążoną drogą na terenie powiatu kamiennogórskiego.

Droga wojewódzka nr 328 łączy Nowe Miasteczko w województwie lubuskim (gdzie łączy się z drogą krajową nr 3) z Marciszowem przez Przemków, Chocianów, Chojnów (węzeł na autostradzie A4), Złotoryję i Świerżawę. Na terenie powiatu przebiega przez miejscowości: Marciszów (skrzyżowanie z drogą krajową nr 5) i Świdnik. W Kaczorowie krzyżuje się z drogą krajową nr 3 (dojazd do Jeleniej Góry)

Droga wojewódzka nr 367 łączy Wałbrzych z Jelenią Górą. Na terenie powiatu przebiega przez Kamienną Górę (skrzyżowanie z drogą krajową nr 5), Szarocin, Leszczyniec i Ogorzelec. Dalej, na Rozdrożu Kowarskim łączy się z drogą wojewódzką 368 i pośrednio – z drogą wojewódzką 369. Zapewnia mieszkańcom dojazd do dwóch regionalnych ośrodków miejskich – Wałbrzycha i Jeleniej Góry.

Droga wojewódzka nr 369 łączy Lubawkę z Rozdrożem Rudawskim (drogi wojewódzkie 367 i 368) i stanowi połączenie południowej części powiatu z Jelenią Górą. Przebiega przez Lubawkę, Bukówkę, Miskowice i Jarkowice.

Pozostałe miejscowości w powiecie połączone są z siecią dróg krajowych i wojewódzkich uzupełniającą siecią dróg powiatowych i gminnych.

5.4. Transport indywidualny

Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie kamiennogórskim przez ostatnie 3 lata wzrosła o 39,6 auta/1000 os., co stanowi umiarkowany wzrost. Komunikacja indywidualna w powiatach o słabo rozwiniętej komunikacji publicznej jest często wybieranym, alternatywnym środkiem przemieszczania się. Liczba pojazdów w powiecie kamiennogórskim wzrosła z 22437 w 2011 r. do 24119 w 2013 r. co oznacza wzrost o 7,5% na przestrzeni 3 lat.

Tab. 5.4.1. Liczba zarejestrowanych samochodów w powiecie kamiennogórskim w latach 2011-2013

Rok	Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych/1000 os.
2011	398,3
2012	418,0
2013	437,9

Źródło: <http://www.stat.gov.pl/bdl>.

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

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

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

Wskaźnik motoryzacji, w roku 2013 na poziomie 437,9 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, co jest wartością znacznie niższą niż ówczesna średnia krajowa (486 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców).

Średniodobowy ruch pojazdów silnikowych oraz rowerów w Polsce³¹ wyniósł dla dróg krajowych 9 888 pojazdów/dobę, przy czym na drogach międzynarodowych wskaźnik ten wyniósł 16 667 poj./dobę, z kolei na innych krajowych 7 097 poj./dobę. Na drogach wojewódzkich SDR osiągnął zdecydowanie mniejszą wartość – 3 398 poj./dobę. Dla województwa dolnośląskiego średniodobowy ruch pojazdów wyniósł dla dróg krajowych i wojewódzkich odpowiednio 10 913 poj./dobę i 3 337 poj./dobę, z czego na drogach rangi międzynarodowej na terenie Dolnego Śląska zaobserwowano średni dobowy ruch rzędu 16 405 poj./dobę, zaś na innych drogach krajowych – 6 654 poj./dobę.

Porównując wyniki GPR z 2005 oraz 2010 roku, zauważyć można, że ruch na drogach wojewódzkich i krajowych ma tendencję wzrostową, a wskaźnik wzrostu wynosi średnio 1,27. Na drogach krajowych w Polsce zaobserwowano zwiększenie liczby pojazdów o 22% (w województwie dolnośląskim wzrost o 29%), na drogach wojewódzkich nastąpił z kolei większy wzrost zaobserwowanych pojazdów dla kraju ogółem i mniejszy dla województwa dla województwa dolnośląskiego odpowiednio: o 23% i o 24%.

Największe natężenie ruchu na terenie powiatu kamiennogórskiego występuje w ciągu drogi krajowej nr 5. W okolicy Kamiennej Góry, na drodze krajowej nr 5 od strony Marciszowa zaobserwowano największe natężenie ruchu – 9 426 poj./dobę. Bardzo wysokie natężenia ruchu występują również od strony Lubawki (droga krajowa nr 5) – 6 868 poj./dobę, na trasie do Wałbrzycha – 5 183 poj./dobę oraz od strony Kowar – 4 618 poj./dobę.

Tabela 5.5.1. przedstawia zestawienie poszczególnych odcinków dróg krajowych i wojewódzkich przebiegających przez obszar powiatu kamiennogórskiego z przyporządkowaną wartością średniodobowego ruchu.

Tab. 5.5.1 Wartości SDR dla dróg krajowych i wojewódzkich na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu z 2010 r.

Nr drogi	Odcinek	GPR 2010
DK5	Marciszów – Kamienna Góra	5181
DK5	Kamienna Góra/Przejście 1/	8314

³¹ Dane z GPR2010

Nr drogi	Odcinek	GPR 2010
DK5	Kamienna Góra/Przejście 2/	9426
DK5	Kamienna Góra/Przejście 3/	6868
DK5	Kamienna Góra /Obwodnica/	2738
DK5	Kamienna Góra –Gr. Państwa	3561
DW328	Kaczorów – Marciszów	4154
DW367	Kowary – Ogorzelec	2310
DW367	Ogorzelec – Kamienna Góra	2093
DW367	Kamienna Góra	4618
DW367	Kamienna Góra – Jabłów	5183
DW369	Ogorzelec – Lubawka	1367

Źródło: opracowanie własne na podstawie GPR2010

5.6. Wpływ transportu na środowisko

5.6.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego

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

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

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

5.6.2. Emisja spalin

Według danych z prowadzonego monitoringu jakości powietrza oraz inwentaryzacji emisji dla województwa dolnośląskiego, największy wpływ na występowanie przekroczeń standardów jakości powietrza, obok udziału zakładów przemysłowych, ma tzw. niska emisja, w największym stopniu z sektora transportu drogowego.

Rezultatem emisji ze źródeł transportowych w Aglomeracji Wałbrzyskiej i na całym Dolnym Śląsku jest występowanie całorocznych wysokich poziomów tlenków azotu w powietrzu, utrzymywanie się podwyższonych poziomów stężeń pyłu zawieszonego PM 10 i benzenu. Oddziaływanie substancji emitowanych z silników pojazdów na stan czystości powietrza zaznacza się w szczególności w najbliższym otoczeniu dróg.

Największe średnie dobowe natężenie ruchu drogowego notowane jest na drodze krajowej nr 5. Na wielkość emisji drogowej ma wpływ wiele czynników, między innymi kategoria pojazdów, rodzaj paliwa, stan techniczny dróg, przestoje w ruchu drogowym- przepustowość dróg.

Na podstawie Oceny Jakości powietrza województwa dolnośląskiego w roku 2013, obszar województwa dolnośląskiego podzielony został na cztery strefy (aglomeracja wrocławska, miasto Legnica, miasto Wałbrzych oraz pozostały obszar województwa). Na podstawie danych z monitoringu powietrza za 2013 rok, w powiecie kamiennogórskim wykazano niskie stężenia dwutlenku siarki, tlenku węgla i metali ciężkich (ołowiu, niklu i kadmu). Na obszarze powiatu, podobnie jak na większości obszaru województwa dolnośląskiego, zarejestrowano w 2013 roku ponadnormatywne stężenia pyłu zawieszonego PM 10 oraz PM 2,5, a także benzo(a)pirenu.

Tab. 5.6.1. Wyniki klasyfikacji strefy dolnośląskiej dla wybranych substancji.

Lp.	Nazwa zanieczyszczenia	Symbol klasy wynikowej dla zanieczyszczenia w strefie dolnośląskiej (PL0204)
1	Dwutlenek azotu NO ₂	A
2	Tlenek węgla CO	A
3	Dwutlenek siarki SO ₂	A
4	Pył zawieszony PM 10	C
5	Pył PM 2,5	A
6	Benzo(a)piren	C
7	Ozon	C
8	Arsen	C

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu o stanie środowiska województwa dolnośląskiego w 2013 roku, WIOŚ Wrocław 2013.

Zakwalifikowanie substancji do klasy A oznacza, że poziom stężeń zanieczyszczeń nie przekraczał poziomów dopuszczalnych. W przypadku substancji zakwalifikowanych do klasy C, należy podjąć odpowiednie działania, takie jak:

- określenie obszarów przekroczeń poziomu dopuszczalnego oraz poziomu dopuszczalnego powiększonego o margines tolerancji,
- opracowanie programu ochrony powietrza POP w celu osiągnięcia poziomu dopuszczalnego w wyznaczonym terminie.

Aktualnie w województwie dolnośląskim obowiązuje Program ochrony powietrza m.in. dla strefy dolnośląskiej, w której znajdują się wszystkie gminy powiatu kamiennogórskiego.

W kolejnej tabeli zestawiono określone europejskim standardem emisji spalin dopuszczalne wartości emisji do atmosfery: tlenków azotu (NO_x), węglowodorów (HC), tlenków węgla (CO) oraz cząstek stałych (PM). Standardy te dotyczą nowych pojazdów sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej, w szczególności: samochodów osobowych i ciężarowych, autobusów, ciągników i maszyn rolniczych, kolejowych pojazdów trakcyjnych oraz statków śródlądowych.

Tab. 5.6.2. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO.

[g/km]	Pojazdy z silnikiem benzynowym						Pojazdy z silnikiem wysokoprężnym						Pojazdy dwukołowe		
	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3
CO	2,72	2,2	2,3	1	1	1	3,16	1	0,64	0,5	0,5	0,045	13	5,5	2
HC	-	-	0,2	0,1	0,1	0,1	-	0,2222	0,06	0,05	0,05	0,09	3	1	0,3
NO _x	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06	-	0,2222	0,5	0,25	0,18	0,08	0,3	0,3	0,15
HC+NO _x	0,97	0,5	-	-	-	-	1,13	0,7	0,56	0,3	0,23	0,17	-	-	-
PM	-	-	-	-	0,005	0,005	0,14	0,08	0,05	0,009	0,005	0,005	-	-	-

Źródło: Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.

W ostatnich latach coraz większą popularność zdobywają autobusy z napędami alternatywnymi, do których można zaliczyć m.in. pojazdy zasilane CNG i LNG oraz elektryczne a także hybrydowe. Niskie wielkości emisji zanieczyszczeń przekładają się na niższe niż w przypadku zasilania pojazdów olejem napędowym koszty korzystania ze środowiska, zgodnie bowiem z art. 274 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska³² wysokość tych kosztów uzależniona jest od ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza. Jednostkowe stawki opłat określone są w corocznie wydawanych obwieszczeniach Ministra Środowiska.

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

5.6.3. Emisja hałasu

Hałas jest jednym z najpoważniejszych czynników zanieczyszczających środowisko. Kształtowanie klimatu akustycznego jest jednym z najważniejszych priorytetów związanych z jego ochroną. Głównym obciążeniem środowiska jest hałas wytwarzany przez transport samochodowy. Do

³² Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1232.).

podstawowych czynników wpływających na poziom hałasu należą m.in.: natężenie ruchu pojazdów, prędkość strumienia pojazdów, płynność ruchu pojazdów, położenie drogi oraz rodzaj nawierzchni.

W poniższej tabeli przedstawiono dopuszczalne wartości poziomu hałasu w środowisku³³ generowane przez transport.

Tab. 5.6.3. Dopuszczalny poziom hałasu.

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

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

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

³³ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity: Dz.U. 2014 poz. 112).

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

W poniższych tabelach przedstawiono wyniki pomiarów akustycznych przeprowadzonych w latach 2010 – 2013 w punktach zlokalizowanych na terenie powiatu kamiennogórskiego, które określają warunki panujące w bezpośrednim sąsiedztwie tras komunikacyjnych i dają informacje o ich uciążliwości akustycznej.

Tab. 5.6.4 Wyniki pomiaru hałasu na terenie części powiatu kamiennogórskiego w 2012 roku.

Lp.	Lokalizacja punktów pomiarowych			Natężenie ruchu poj/h ogółem	Natężenie ruchu poj/h ciężarowych	L _{Aeq} na granicy terenu chronionego [dB]
1	Kamienna Góra	Ul. Jeleniogórska 45	DW 367	570	34	66,9
2	Kamienna Góra	Ul. Wałbrzyska 40	DW 367	420	21	63,9
3	Kamienna Góra	Ul. Wałbrzyska 2c	DK 5	760	46	61,5
4	Ptaszków	Ul. Legnicka 5	DK 5	350	21	68,6
5	Czadrów	Czadrów 14	Droga powiatowa	271	16	65,9
6	Szarocin	Szarocin 121	DW 367	205	12	68,0
7	Lubawka	Ul. Dworcowa 10	DK 5	280	20	65,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie opracowania „Klimat akustyczny w wybranych punktach województwa dolnośląskiego w 2012 roku”, WIOŚ Wrocław, 2013.

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

6.1. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Wykorzystując dostępne dane demograficzne i geograficzne oraz implementując metodę grawitacyjną, opracowano dla powiatu kamiennogórskiego macierz potoków pasażerskich. Z opracowania wyłączone podróże wewnątrz granic poszczególnych gmin powiatu kamiennogórskiego. Poniżej (tab. 6.1.1.) przedstawiono wspomnianą macierz, która dotyczy wszystkich podróży pieszych realizowanych niezależnie od środka transportu zastosowanego w podróży. Podróże te odbywają się tylko w obrębie granic powiatu kamiennogórskiego. Wielkości potoków pasażerskich przedstawiono procentowo, a nie liczbowo z racji szacowania prezentowanych danych, które należałoby w przyszłości ocenić, przeprowadzając kompleksowe badania potoków pasażerskich w transporcie indywidualnym i zbiorowym.

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

Gmina Kamienna Góra	44,0%			
Gmina Lubawka*	11,2%	3,9%		
Gmina Marciszów	10,4%	6,0%	0,8%	
Miasto Lubawka*	14,9%	7,6%		1,2%
Suma = 100,0%	Miasto Kamienna Góra	Gmina Kamienna Góra	Gmina Lubawka*	Gmina Marciszów

* - obszar miasta Lubawka został wyodrębniony z gminy Lubawka

Źródło: opracowanie własne TRAKO.

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

- Kamienna Góra (gmina miejska) – Kamienna Góra (gmina wiejska): w szczególności na trasie Kamienna Góra – Krzeszów,
- Kamienna Góra (gmina miejska) – Lubawka (obszar miejski),
- Kamienna Góra (gmina miejska) – Lubawka (obszar wiejski): w szczególności na trasie Kamienna Góra – Chelmsko Śląskie,
- Kamienna Góra (gmina miejska) – Marciszów.

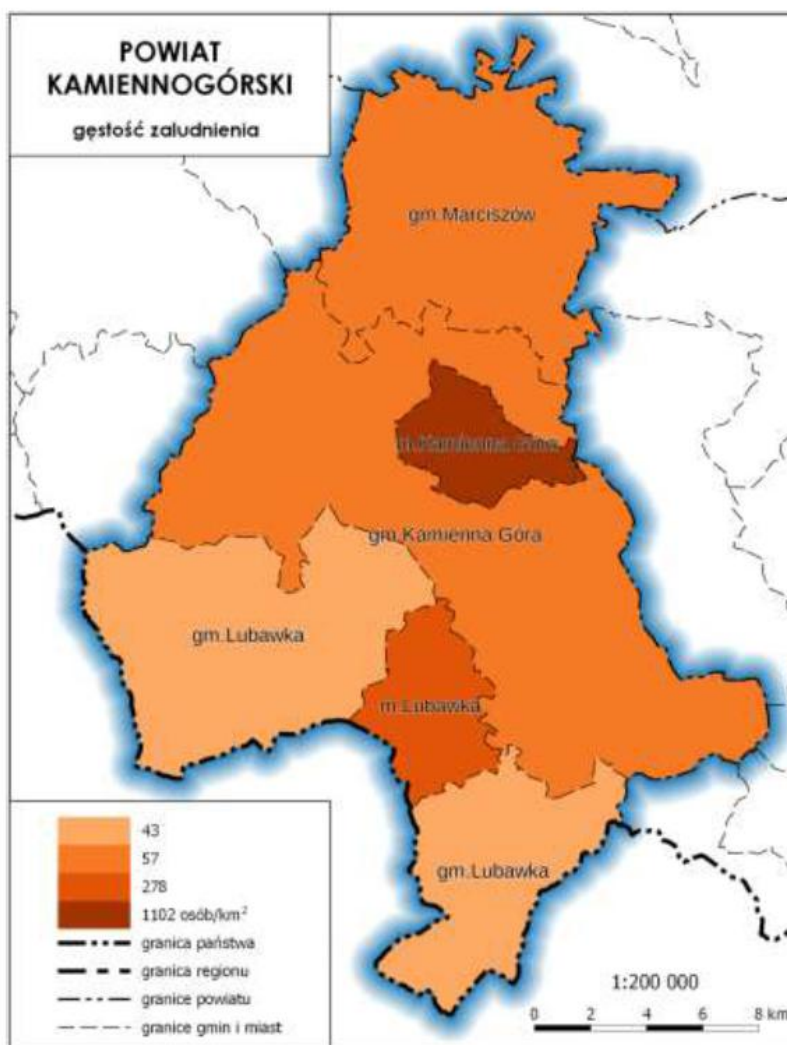
Pewne znacznie również mają potoki pasażerskie pomiędzy gminami:

- Lubawka (obszar miejski) – Lubawka (obszar wiejski): w szczególności na trasie Lubawka – Chelmsko Śląskie.

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

- liczby mieszkańców (najwyższa w gminie miejskiej Kamienna Góra) – szczegółowe dane zestawiono w tabeli 3.5.1,
- gęstości zaludnienia (najwyższa w gminie miejskiej Kamienna Góra i obszarze miasta Lubawka) – wartości tego wskaźnika przedstawiono w postaci kartogramu na rysunku 6.1.1.,
- generatorów ruchu, do których zaliczane są także obiekty o charakterze użyteczności publicznej – ich silna koncentracja cechuje miejscowości będące siedzibami gmin; generatory ruchu w powiecie kamiennogórskim zostały wskazane na mapie w punkcie 6.2.

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

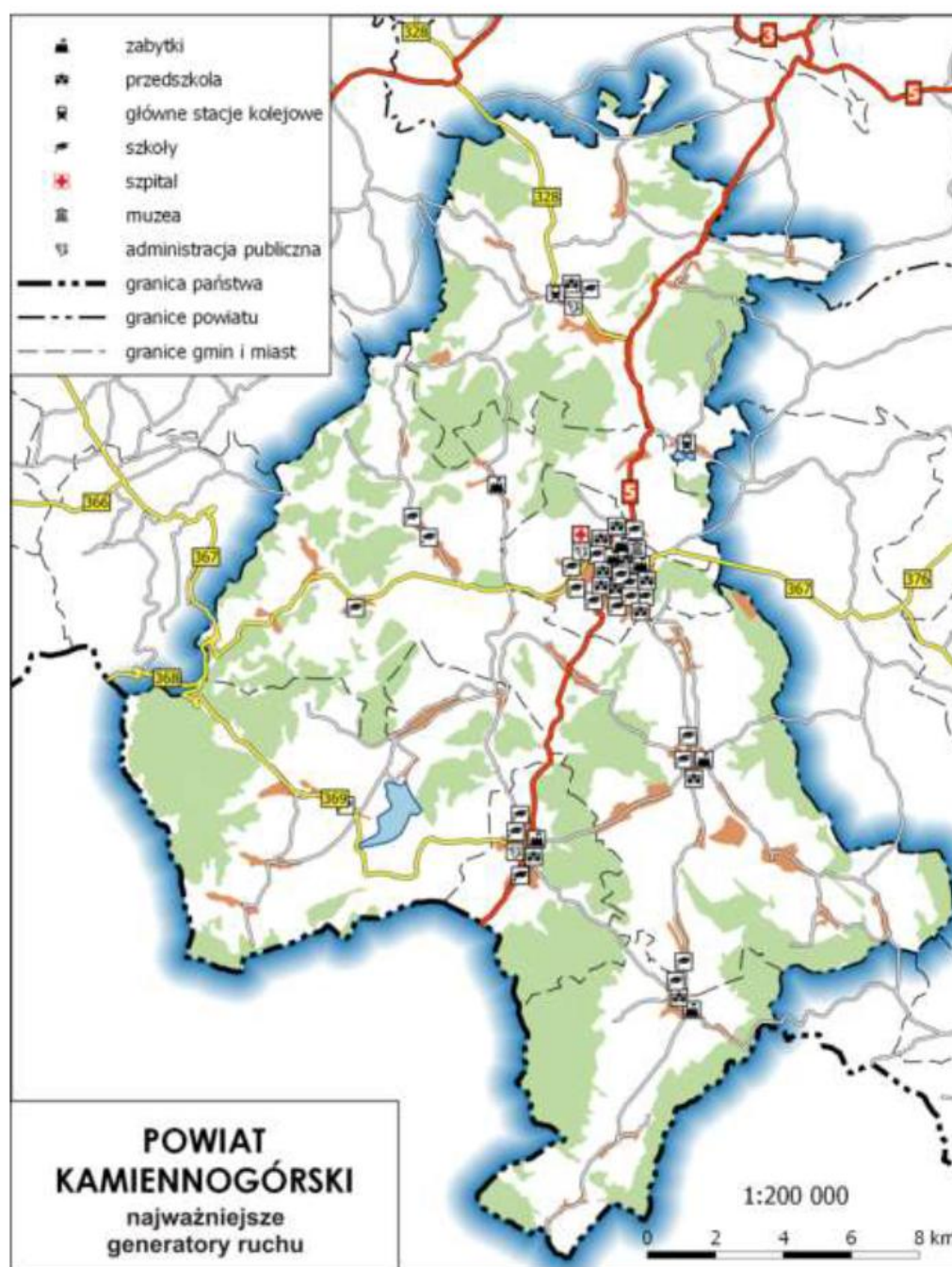


Rys. 6.1.1. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu kamiennogórskiego.

Źródło: Opracowanie własne

Przewiduje się, iż skala potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu kamiennogórskiego w przyszłości nie ulegnie niewielkiemu spadkowi, związanemu z prognozowaną przez Główny Urząd Statystyczny spadkowi liczby ludności (szerzej w rozdziale 3.2). Największą grupą korzystającą z powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie kamiennogórskim są uczniowie szkół ponadgimnazjalnych. Zakłada się, że spadek liczby uczniów będzie wprost proporcjonalny do spadku wielkości popytu na powiatowe przewozy pasażerskie. Porównując to z rokiem bazowym 2015, zmiana liczby pasażerów wyniesie, dla roku 2017: -4,6%; dla roku 2020: -10,5%.

6.2. Najważniejsze generatory ruchu w powiecie kamiennogórskim



Rys. 6.2.1. Najważniejsze generatory ruchu na obszarze powiatu kamiennogórskiego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Ogólnogeograficznych

7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

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

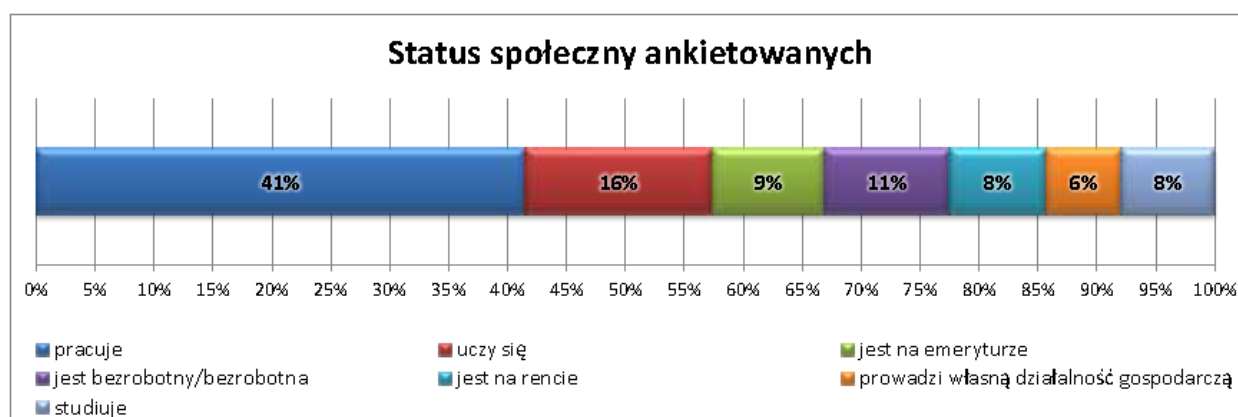
Wybór przez podróżnych rodzaju środka transportu z jakiego skorzystają w podróży zależy od subiektywnej oceny dostępnych poszczególnych środków transportowych. W tym przypadku należy zwrócić uwagę, że pewne rodzaje środków transportu zbiorowego nie są dostępne na niektórych obszarach. W najgorszym przypadku, wybrane miejscowości mogą być pozbawione dostępu do jakiegokolwiek transportu zbiorowego, a ich mieszkańcy są skazani wyłącznie na transport indywidualny (samochód osobowy, rower, itp.) Temu ostatniemu przypadkowi sprzyja prowadzenie pro-motoryzacyjnej polityki transportowej, która ogranicza lub minimalizuje potoki pasażerskie w transporcie zbiorowym, a to prowadzi do ograniczenia oferty przewozowej, a nawet całkowitą likwidację transportu zbiorowego na pewnych obszarach. Ograniczenie rozwoju polityki pro samochodowej leży w interesie mieszkańców oraz poszczególnych JST. Strategia oparta na zrównoważonym rozwoju poszczególnych gałęzi transportu, zależnie od ich ekonomicznej i społecznej zasadności, prowadzi do stworzenia systemu niewykluczającego żadnej grupy społecznej. W jej ramach powinny być stosowane rozwiązania i narzędzia ograniczające natężenie ruchu w transporcie indywidualnym oraz podnoszące atrakcyjność systemu publicznego transportu zbiorowego.

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

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

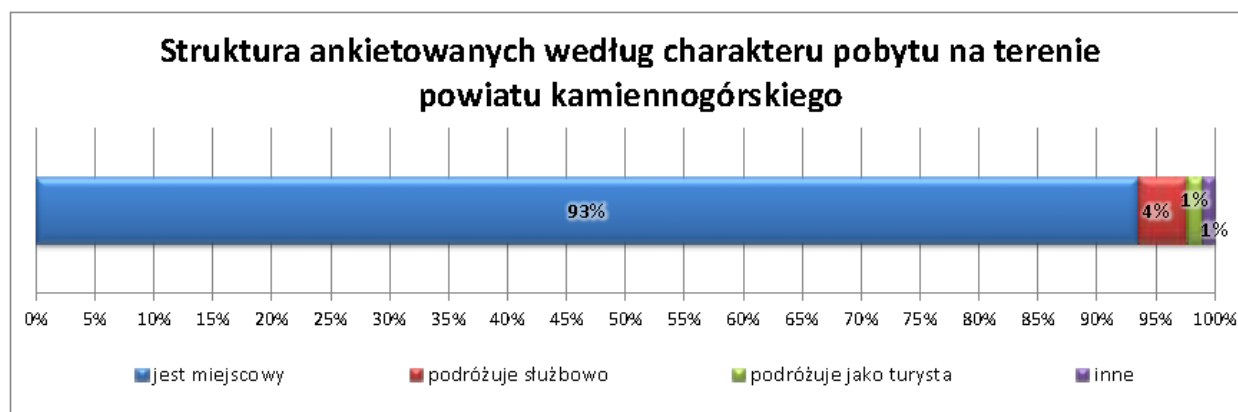
Dla lepszego zobrazowania preferencji transportowych mieszkańców powiatu kamiennogórskiego, przedłożyć można wskaźnik motoryzacji, który zgodnie z wartościami przedstawionymi w rozdziale 5.4. niniejszego planu kształtował się w roku 2013 na poziomie 437,9 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, co jest wartością znacznie niższą niż ówczesna średnia krajowa (486 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców).

Wyniki badań marketingowych przeprowadzonych w gronie mieszkańców korzystających z regionalnego transportu zbiorowego zobrazowane zostały w dalszej części tekstu. Ankiety wykonane zostały na przystankach i dworcach komunikacyjnych w miesiącach październiku i listopadzie 2014r., na próbie 1696 respondentów. Zaznaczyć należy, że badania przeprowadzone zostały wśród pasażerów, co wiąże się z uzyskaniem miarodajnej próby do poznania preferencji tylko obecnych użytkowników systemu komunikacji publicznej. Informacje na temat preferencji pasażerów zbierane były na terenie powiatu kamiennogórskiego. Większość osób odpowiadających na pytania mieszkała na terenie powiatu kamiennogórskiego, a 65% z nich podróżowało poza miejscowość zamieszkania w dniu poprzedzającym badania.



Rys. 7.1.1 Struktura wiekowa ankietowanych

Źródło: Opracowanie własne

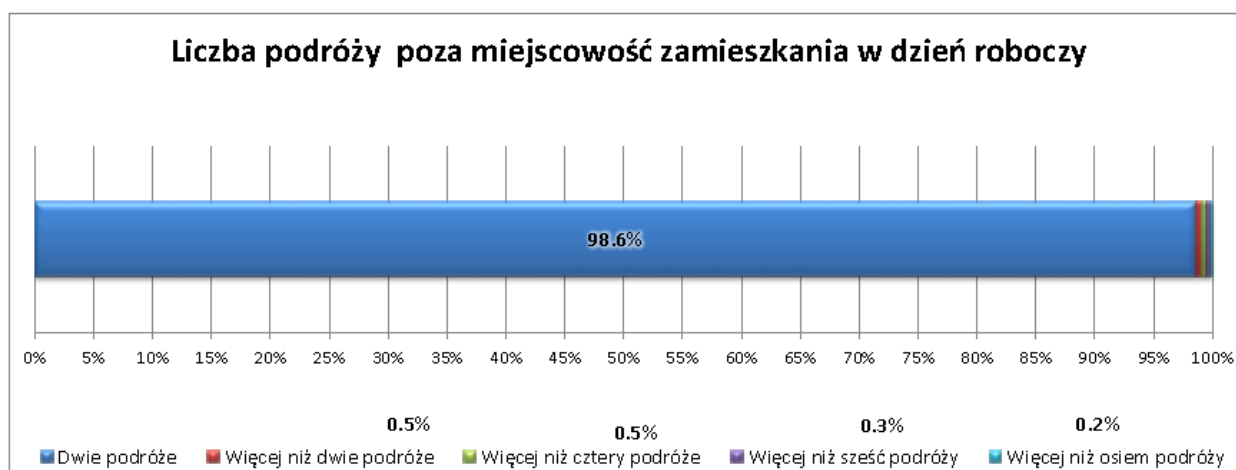


Rys. 7.1.2 Struktura ankietowanych według charakteru pobytu na terenie powiatu

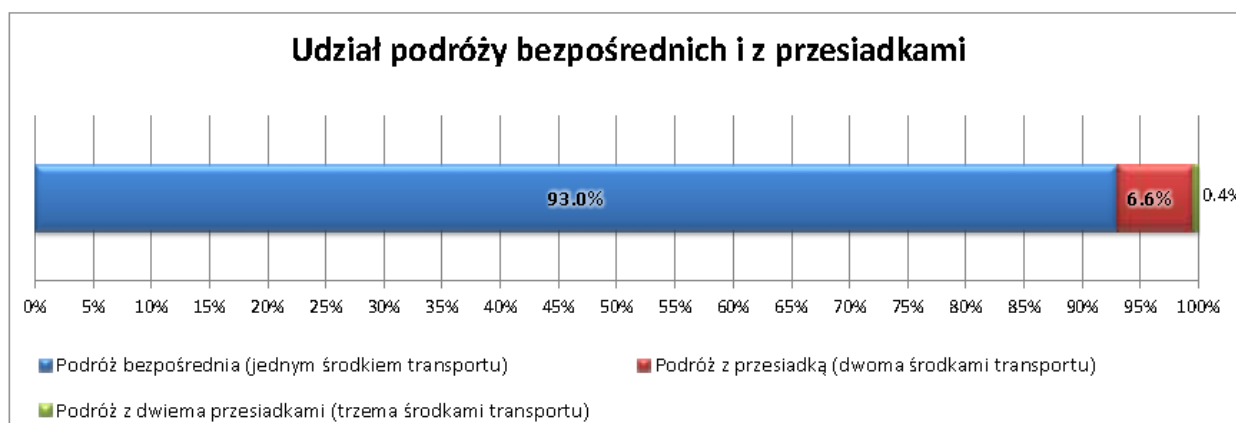
Źródło: Opracowanie własne



Rys. 7.1.3. Struktura ankietowanych pod kątem wykonania podróży poza miejscowość zamieszkania
Źródło: Opracowanie własne



Rys. 7.1.4. Liczba podróży odbytych przez ankietowanych poza miejscowość zamieszkania
Źródło: Opracowanie własne



Rys. 7.1.5. Udział podróży bezpośrednich i z przesiadkami
Źródło: Opracowanie własne

Ponad 98% badanych podróżuje poza miejscowość zamieszkania w dzień roboczy, sytuacja ta związana jest z dojazdami do pracy, szkoły, uczelni czy urzędów. Tezę tą potwierdza rozkład godzin rozpoczęcia podróży, który pokazuje, że 62% podróży rozpoczyna się pomiędzy godziną 6.00-8:59.

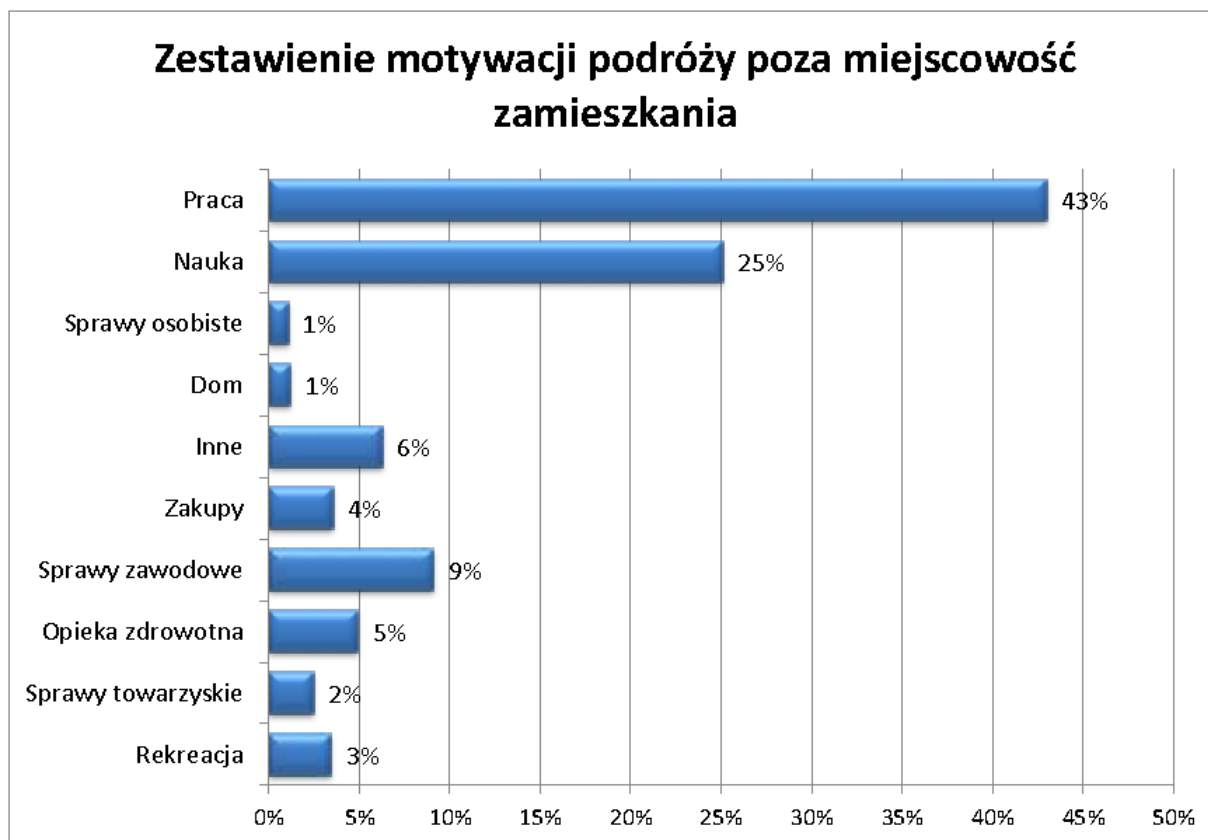


Rys. 7.1.6. Rozkład godzin wyjazdów osób ankietowanych z miejscowości zamieszkania w dzień roboczy

Źródło: Opracowanie własne

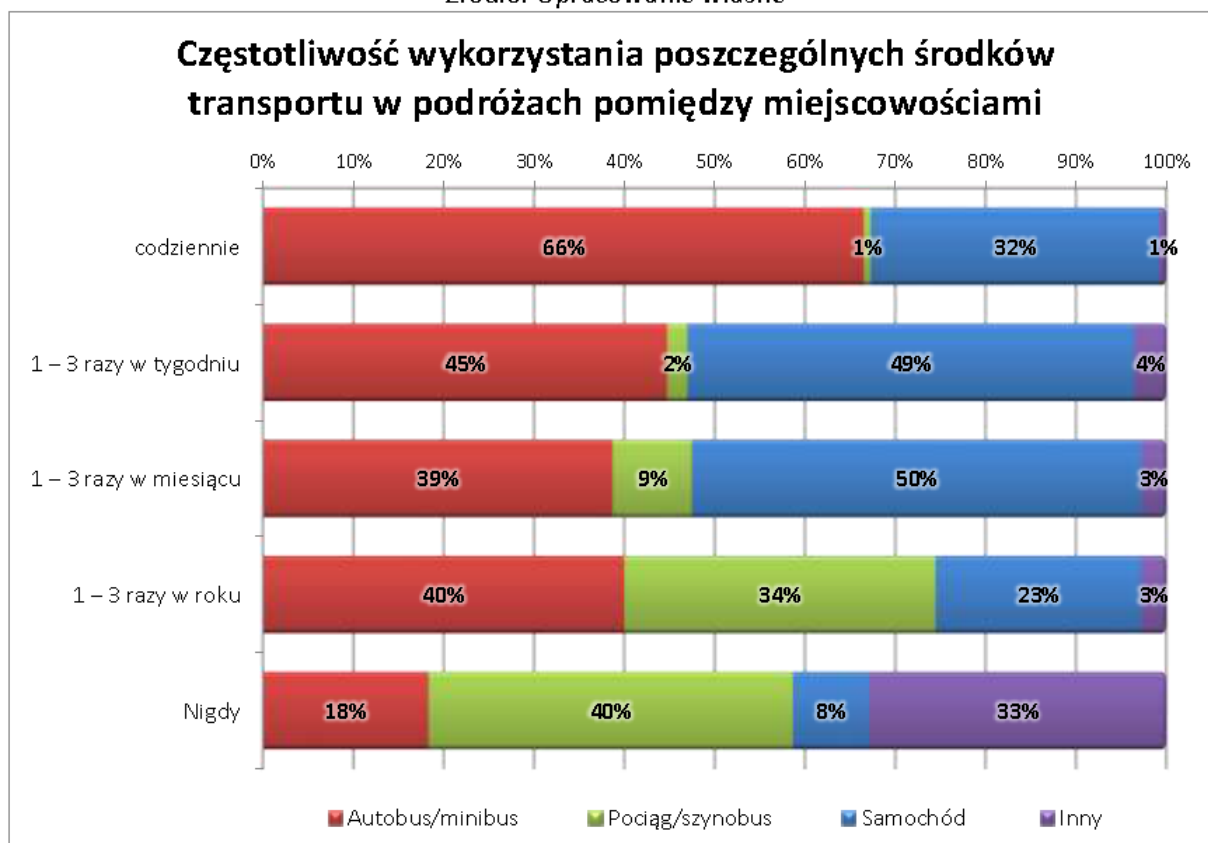
Wykorzystanie poszczególnych środków transportu przez grupy społeczne wskazuje jednoznacznie, iż największą grupą korzystającą z transportu zbiorowego są osoby zazwyczaj zmuszone do tej właśnie formy podróżowania. Osoby, które zazwyczaj nie są zdolne do korzystania z komunikacji indywidualnej to uczniowie, studenci, emeryci i renciści. Przeciwny trend widać wśród osób pracujących oraz prowadzących własną działalność gospodarczą. To oni stanowią największą grupę korzystającą z samochodów.

Na pytanie: „Jak często korzysta Pan/Pani z poszczególnych środków transportu?”, większość respondentów (66%) odpowiedziało, że podróżuje codziennie autobusem, a zaledwie 32% samochodem. Należy przypomnieć w tym miejscu, że próba badań marketingowych była celowa, a sonda dotyczyła obecnych pasażerów transportu publicznego.



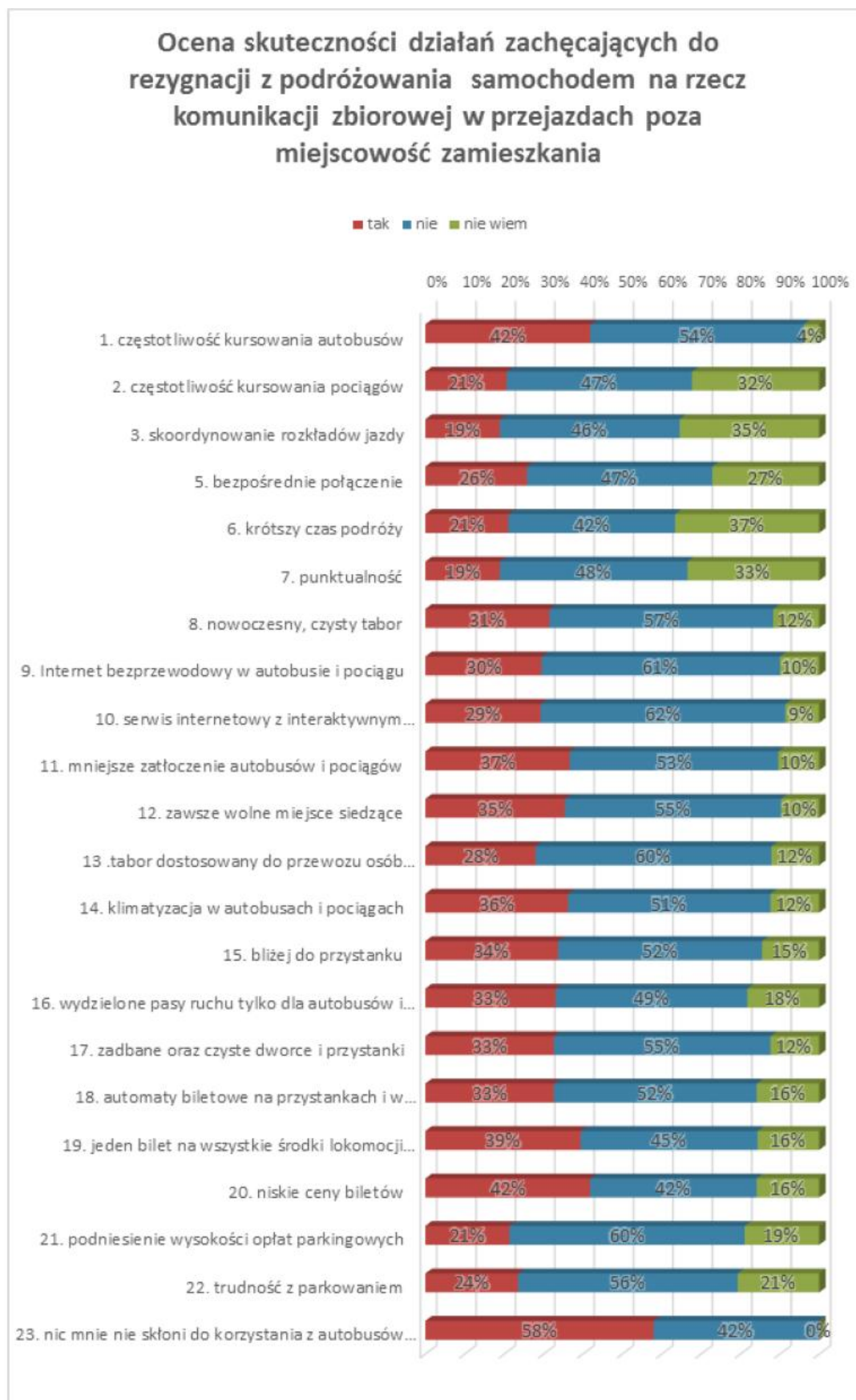
Rys. 7.1.7. Zestawienie determinantów podróży poza miejscowość zamieszkania

Źródło: Opracowanie własne



Rys. 7.1.8. Częstotliwość wykorzystania poszczególnych środków transportu w podróżach pomiędzy miejscowościami

Źródło: Opracowanie własne



Rys. 7.1.9. Ocena skuteczności działań zachęcających do rezygnacji z podróżowania samochodem w przejazdach poza miejscowość zamieszkania

Źródło: Opracowanie własne



Rys. 7.1.10. Oczekiwania pasażerów w zakresie poprawy poszczególnych parametrów komunikacji zbiorowej

Źródło: Opracowanie własne

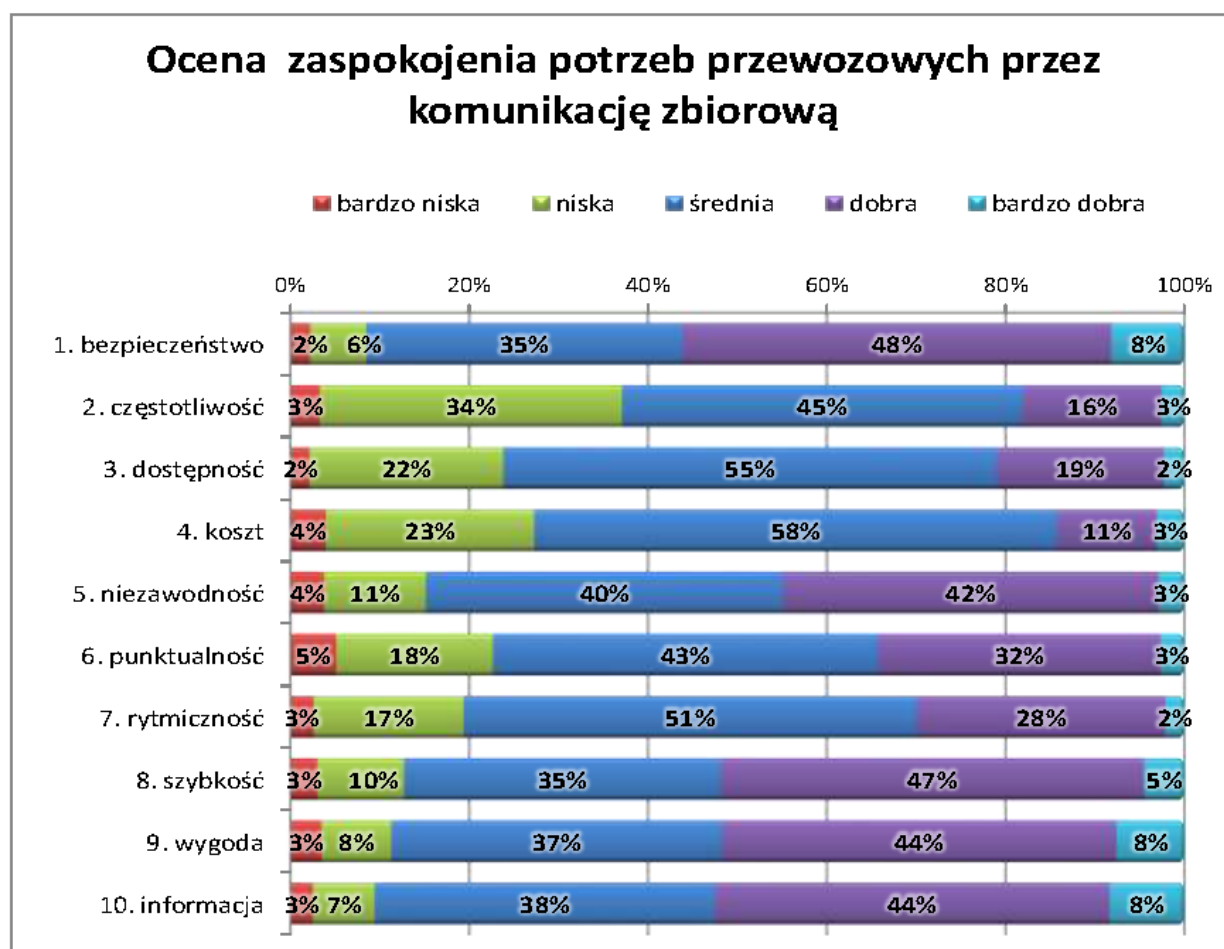
Obecny system transportu zbiorowego jest postrzegany przez pasażerów głównie niekorzystnie, najwięcej osób ankietyowanych zadowolonych jest z ilości parkingów dla rowerów przy przystankach i dworcach (62%), nowoczesnego taboru (51%) oraz ilości parkingów dla samochodów osobowych

(50%). Wartości te jednak nie są szczególnie wysokie, gdyż oznaczają że prawie połowa pasażerów jest niezadowolona z wyżej wymienionych parametrów.

Wśród respondentów, którzy odpowiedzieli na pytania zadane w ankiecie, w głównej mierze wskazywane było niezadowolenie z obecnych cen biletów, braku wspólnej taryfy i systemu biletowego dla kilku środków lokomocji. Obniżenie i uelastycznienie obecnej taryfy jest jednym z najbardziej pożądanых działań zmierzających do wzrostu zadowolenia obecnej grupy pasażerów oraz pozyskania nowych klientów komunikacji zbiorowej. Jako bardzo ważny parametr jakości podróży, podana została częstotliwość kursowania. Jej potencjalne zwiększenie, bezpośrednio wpłynęłoby na uatrakcyjnienie komunikacji publicznej.

W związku z bogaceniem się społeczeństwa oraz zwiększeniem dostępności cenowej transportu indywidualnego w ostatnich kilkunastu latach wśród społeczeństwa wzrosły również wymagania dotyczące komfortu podróży transportem zbiorowym. Ankietowani w 94% uznali że oczekują zawsze miejsca siedzącego w transporcie zbiorowym, a w 90% zmniejszenia zatłoczenia w środkach

Najsukuteczniejszymi działaniami, które mogą skłonić mieszkańców powiatu kamiennogórskiego do porzucenia samochodu na rzecz transportu publicznego są: niższe ceny biletów, zwiększona częstotliwość kursowania oraz wprowadzenie wspólnego, atrakcyjnego cenowo biletu na różne środki komunikacji zbiorowej.



Rys. 7.1.11. Ocena zaspokojenia potrzeb ankietowanych przez obecny system komunikacji zbiorowej
Źródło: Opracowanie własne

Szereg działań, które należy podjąć, aby usprawnić rozwój zrównoważonego transportu zbiorowego zostały wyszczególnione poniżej. Mają one wpływ na lepsze ocenianie publicznego transportu zbiorowego przez podróżnych, a tym samym ulepszają jego jakość i potencjał oraz umożliwiają wzrost liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową:

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

W odniesieniu do trendu przyrostu pojazdów komunikacji indywidualnej, przedstawionego na rys 7.1.12 w ostatnich latach, należy zauważyć że brak realizacji zrównoważonej polityki transportowej doprowadzi do degradacji systemu transportowego. Bezpośredni wzrost liczby samochodów przypadającej na jednego mieszkańca danego regionu skutkować będzie zwiększeniem kongestii szlaków transportowych, ograniczeniem swobody parkowania oraz wydłużeniem średniego czasu przejazdu.



Rys. 7.1.12. Liczba aut na 1000 mieszkańców województwa dolnośląskiego w latach 1995-2012

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Brak wprowadzenia do realnej polityki transportowej powyższych działań skutkować będzie zwiększeniem preferencji mieszkańców dla transportu indywidualnego, co dodatkowo wpłynie na zwiększenie ilości pojazdów. Konsekwencją tej zmiany będzie zwiększenie kongestii i pogorszenie warunków ruchu na drogach. Implementacja kompleksowych rozwiązań z zakresu planowania, organizowania i zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego, które zostały zawarte w niniejszym dokumencie, mogą zaowocować zrównoważeniem układu transportowego, zwiększając rolę i wykorzystanie środków komunikacji zbiorowej. Konsekwencją realizacji zaproponowanych działań będzie zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów komunikacji indywidualnej, co skutkować będzie podniesieniem płynności ruchu.

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

Ze względu na infrastrukturę transportową istniejącą w powiecie kamiennogórskim i dostępność do niej, określono następujące preferencje wyboru rodzaju środka transportu w planowanych powiatowych przewozach pasażerskich:

- autobus regionalny:
 - wszystkie planowane trasy komunikacyjne, przebiegające przez powiat kamiennogórski, a których poprowadzenie umożliwi istniejąca infrastruktura drogowa.
- regionalny transport kolejowy, za którego organizację jest odpowiedzialne Województwo Dolnośląskie, jest traktowany jako uzupełniający (w związku z turystycznym charakterem połączeń do Kamiennej Góry oraz lokalizacją przystanków i stacji na linii 274 z dala od ośrodków miejskich)

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

Starzenie się społeczeństwa jest procesem postępującym w całej Europie. Wiąże się to bezpośrednio z zwiększeniem się średniego wieku pasażerów, co skutkuje powiększeniem liczebności osób mających problem ze sprawnym poruszaniem się. Sytuacja ta determinuje działania mające na celu ułatwienie podróżowania osobom o ograniczonych możliwościach ruchowych publicznym transportem zbiorowym.

Na terenie powiatu kamiennogórskiego 12,2% (tj. 44 700 osób) ogółu mieszkańców posiada orzeczenie o niepełnosprawności³⁴.

Tab. 7.3.1. Liczba osób niepełnosprawnych w powiecie kamiennogórskim na tle województwa dolnośląskiego

Jednostka	Osoby niepełnosprawne		
	w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku poprodukcyjnym
województwo dolnośląskie	15 658	187 286	180 814
powiat kamiennogórski	347	2 851	2 260

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Jednocześnie grupa osób w wieku poprodukcyjnym³⁵ – osób starszych, mających w większości problem ze sprawnym poruszaniem się, stanowi 19,5% ludności powiatu kamiennogórskiego. Prognozy Głównego Urzędu Statystycznego wskazują, iż udział tej grupy wzrośnie do poziomu 26,5% w 2035 r. Publiczny transport zbiorowy z założenia powinien być otwarty na osoby o wszelakich ograniczeniach ruchowych, ma umożliwiać aktywizację tej grupy społecznej, jej rehabilitację społeczną, umożliwiać przemieszczanie się, zapewnić niezależność oraz możliwość udziału w życiu społecznym poprzez likwidację barier, jakie tworzą:

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

Oprócz zapewnienia mobilności osobom niepełnosprawnym, do statutowych funkcji transportu publicznego należy także zapewnienie mobilności osobom nieposiadającym własnego środka transportu, osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści), matkom z małymi dziećmi oraz dzieciom i młodzieży szkolnej. Wobec tych grup też należy wprowadzać udogodnienia likwidujące bariery utrudniające przemieszczanie się publicznym transportem zbiorowym na obszarze powiatu kamiennogórskiego.

³⁴ Narodowy Spis Powszechny Ludności 2014 (www.stat.gov.pl).

³⁵ Źródło: http://www.stat.gov.pl/Bank_Danych_Lokalnych.

Za standard dotyczący taboru autobusowego należy uznać konieczność wyposażenia go w platformę ułatwiającą wprowadzenie wózka oraz miejsce przeznaczone dla niego. Ponadto autobusy powinny być wyposażone w sprawny system informacji wizualnej (dla osób niesłyszących lub słabosłyszących) oraz system informacji dźwiękowej (dla osób niedowidzących i ociemniałych). Im większa liczba autobusów tego typu obsługujących linie o charakterze użyteczności publicznej, tym jego większa dostępność dla osób niepełnosprawnych.

Obecnie na terenie powiatu kamiennogórskiego do realizacji połączeń w autobusowym transporcie zbiorowym najczęściej wykorzystywane są pojazdy nieprzystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych, w znacznej większości wysokopodłogowe.

Linie kolejowe wykorzystywane w przewozie pasażerskim na terenie powiatu kamiennogórskiego w znacznej części obsługiwane są taborem niskopodłogowym, niskowejściowym, bądź w inny sposób przystosowanym do przewozu osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Na trzech liniach przechodzących przez teren powiatu (linia nr 274, 298 i 299) usługi przewozowe świadczy trzech przewoźników kolejowych; Koleje Dolnośląskie S.A., Przewozy Regionalne sp. z o.o. oraz PKP Intercity S.A., większość z nich posiada tabor (lub zapowiada w niedalekiej przyszłości pozyskanie go) przystosowany do obsługi osób niedowidzących, niedosłyszących oraz o ograniczonej możliwości ruchowej. Pojazdy te w większości wyposażone są w zapowiedzi głosowe oraz system dynamicznej informacji pasażerskiej.

Pomimo zastosowania nowoczesnego taboru, korzystanie z transportu kolejowego przez osoby niepełnosprawne jest bardzo utrudnione. Wynika to z faktu iż żaden z budynków przeznaczonych do obsługi podróżnych znajdujących się na terenie powiatu kamiennogórskiego, tj. 3 stacje (Kamienna Góra, Marciszów, Sędziszów) i 4 przystanki kolejowe (Błazkowa, Ciechanowice, Krużyn, Lubawka), nie są dostosowane do obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej.

Podstawowymi determinantami wyboru środka transportu przez osoby o ograniczonych możliwościach ruchowych jest brak alternatywy. Organizator przewozów pasażerskich powinien dążyć do zwiększenia liczby pojazdów posiadających ułatwienia dla niepełnosprawnych. Ostatecznym efektem działań organizatora wychodzących naprzeciw preferencjom osób niepełnosprawnych powinno być osiągnięcie wysokiego udziału pojazdów tegoż typu w skali sieci komunikacyjnej. Warto zaznaczyć, że nie tylko osoby niepełnosprawne oczekują możliwości podróżowania pojazdami niskopodłogowymi z poprawnie działającą informacją pasażerską. Mając to wszystko na uwadze organizator publicznego transportu zbiorowego może realizować następujące zadania w ramach utrzymywania i polepszania dostępności publicznego transportu zbiorowego:

- obsługa linii komunikacyjnych przez pojazdy niskopodłogowe lub niskowejściowe, przystosowane do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej, a także ułatwiające podróż rodziców z dziećmi,
- oznaczanie w rozkładach jazdy kursów pojazdów niskopodłogowych lub niskowejściowych,
- obligatoryjne oznaczenia pojazdów w sposób przyjazny dla osób ociemniałych i niedowidzących.

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

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

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

Powiat Kamiennogórski będzie organizował publiczny transport zbiorowy w powiatowych przewozach pasażerskich na liniach niewykraczających poza granicę powiatu kamiennogórskiego. Przewiduje się dodatkowo organizację linii komunikacyjnych do innych powiatów na mocy stosownych porozumień, gdyż Województwo Dolnośląskie organizować będzie tylko nieliczne linie międzypowiatowe.

Powiatowe przewozy pasażerskie będą organizowane wyłącznie w transporcie drogowym.

Powiat Kamiennogórski gwarantować będzie dostęp do usług o charakterze użyteczności publicznej na liniach komunikacyjnych wskazanych w niniejszym planie, których trasy przebiegają wewnątrz granic powiatu. Pozostałe linie o charakterze użyteczności publicznej, których trasy rozpoczynają się będą w miejscowościach w powiecie kamiennogórskim, a kończą w miejscowościach położonych w sąsiednich powiatach mogą być uruchomione, jeśli Powiat Kamiennogórski zawrze porozumienia powiatowe z odpowiednimi, ze względu na przebieg linii komunikacyjnej lub linii komunikacyjnych, powiatami na wspólną organizację powiatowych przewozów pasażerskich (liderem porozumienia może być Powiat Kamiennogórski lub inny powiat).

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

Numerację linii komunikacyjnych oparto na powiązaniu linii komunikacyjnych kursujących w tym samym kierunku w wiązki, w których cechą wspólną numerów linii jest ta sama ostatnia cyfra (cyfra kierunku relacji linii). Dzięki temu zapewniona zostanie czytelność numeracji linii komunikacji powiatowej – pasażerowie będą lepiej orientować się na podstawie numeru linii, w którym kierunku ona podąża. Zaproponowana numeracja jest zgodna z założeniami Zintegrowanego Programu Transportu Publicznego dla 22 gmin Aglomeracji Wałbrzyskiej na lata 2014-2025.

Powyższa sieć komunikacyjna, wraz z zaznaczeniem lokalizacji planowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych została zaprezentowana w części graficznej niniejszego Planu (rys. 8.1.2.).

Powiat Kamiennogórski deklaruje partycypację w projekcie integracji transportu publicznego na terenie Aglomeracji Wałbrzyskiej. Planowany kształt sieci komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej z połączeniami do innych gmin w Aglomeracji Wałbrzyskiej, które nie leżą na obszarze Powiatu Kamiennogórskiego, zaspokoi potrzeby mieszkańców podróżujących między gminami w Aglomeracji.

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

Numer linii komunikacyjnej	Relacja (kursywą oznaczono miejscowości spoza powiatu kamiennogórskiego)	Uwagi
435	Kamienna Góra - Janiszów - Kamienna Góra	
476	Kamienna Góra - Przedwojów - Kamienna Góra – Ptaszków	
413	Kamienna Góra - Czadrów - Krzeszów - Lipienica - Gorzeszów – Dobromyśl – Kochanów – <i>Łączna – Różana – Mieroszów – (Nowe Siodło / Golińsk) – Kowalowa – Sokołowsko – Kowalowa – Unisław Śląski – Rybnica Leśna</i>	Organizacja linii na odcinku Kochanów – Rybnica Leśna możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Wałbrzyskim
403	Kamienna Góra - Czadrów - Krzeszów - Jawiszów - Olszyny - Chełmsko Śląskie – (Błażejów) - Uniemyśl – Okrzeszyn	
444	Kamienna Góra - Przedwojów – Lubawka	
404	Kamienna Góra - Przedwojów - Lubawka - Chełmsko Śląskie – (Błażejów) Uniemyśl - Okrzeszyn	
414	Kamienna Góra - Przedwojów - Lubawka - Bukówka - Szczepanów - Opawa - Miskowice - Jarkowice	
424	Kamienna Góra - Przedwojów - Lubawka - Błażkowa - Paprotki – Stara Białka – (Paprotki – Paczyn) Miskowice - Opawa – Niedamirów	
454	Kamienna Góra - Janiszów - Błażkowa - Stara Białka – (Paprotki – Paczyn) Miskowice - Opawa – Niedamirów	
434	Kamienna Góra - Janiszów - Błażkowa - Lubawka - Błażkowa - Stara Białka – (Paprotki – Paczyn) – Miskowice – Opawa – Niedamirów	
416	Kamienna Góra - Ptaszków - Dębrznik - Sędziszów - Marciszów – Wieściszowice / Ciechanowice (- Świdnik) – <i>Miedzianka – Mniszków – Miedzianka – Janowice Wielkie – Trzcińsko – Janowice Wielkie – Radomierz – Komarno</i>	Organizacja linii na odcinku Ciechanowice – Komarno możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Jeleniogórskim
436	Kamienna Góra - Ptaszków – Dębrznik – Marciszów - Pustelnik - Domanów - Pastewnik - Domanów - Pustelnik – Marciszów	
426	Kamienna Góra - Marciszów - Pustelnik - Domanów - Nagórniki - Domanów - Pustelnik - Marciszów	

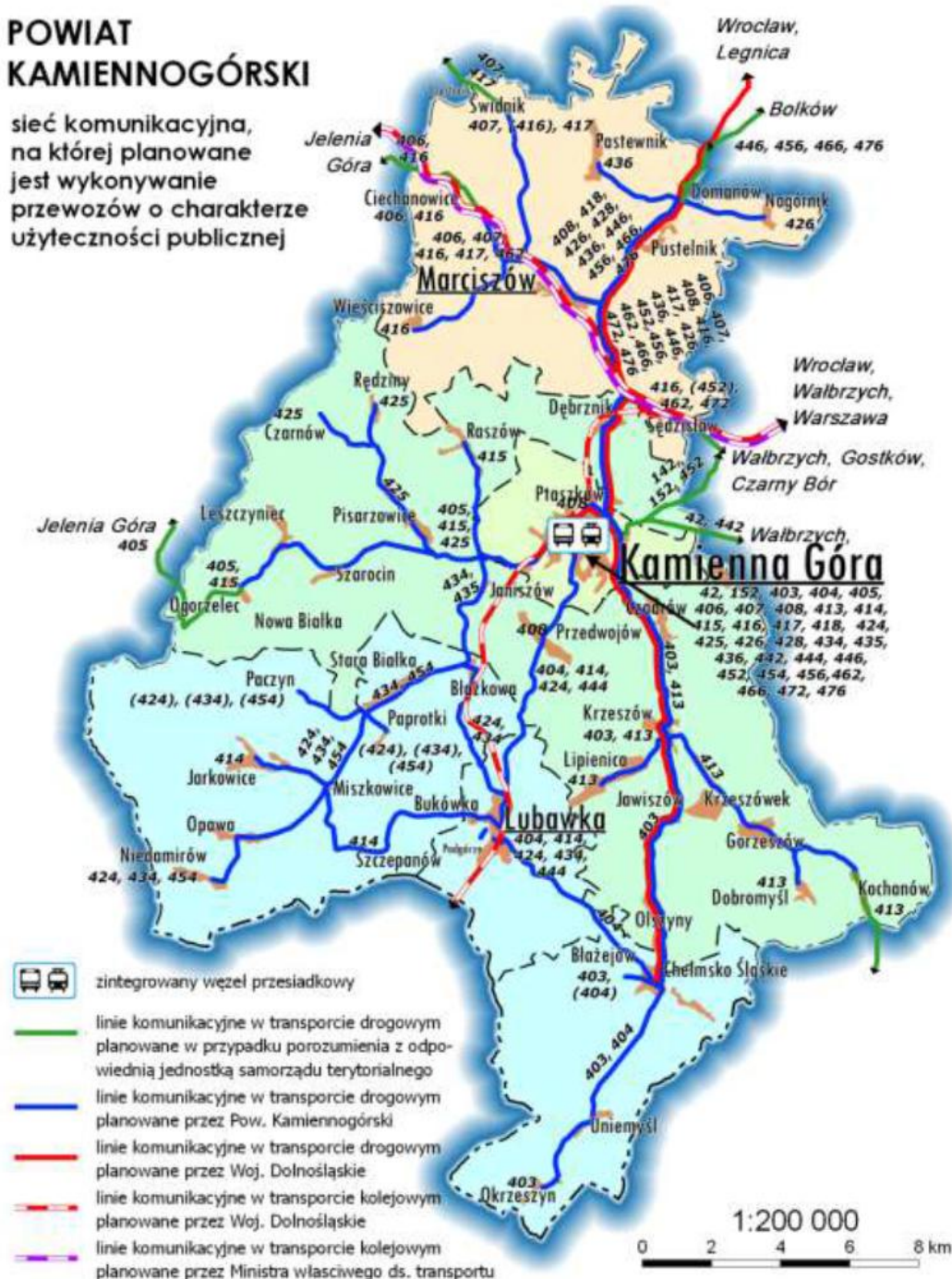
Numer linii komunikacyjnej	Relacja (kursywą oznaczono miejscowości spoza powiatu kamiennogórskiego)	Uwagi
446	Kamienna Góra - Ptaszków – Dębrznik – Marciszów - Pustelnik - Domanów - <i>Wierzchosławice – (Półwie) – Bolków – Świny – Wolbromek – Sady Dolne – Sady Górne</i>	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Jaworskim
456	Kamienna Góra - Ptaszków – Dębrznik – Marciszów - Pustelnik - Domanów - <i>Wierzchosławice – Bolków – Świny – Gorzanowice – Jastrowiec – Grudno – Lipa – Muchówek – Mysłów – Bolków</i>	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Jaworskim
466	Kamienna Góra - Ptaszków – Dębrznik – Marciszów - Pustelnik - Domanów - <i>Wierzchosławice – Bolków – Gorzanowice – Nowe Rochowice – Mysłów – Kaczorów – Płonina – Stare Rochowice – Bolków</i>	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Jaworskim
476	Kamienna Góra - Ptaszków – Dębrznik – Marciszów - Pustelnik - Domanów - <i>Wierzchosławice – Bolków – Sokola – Paszowice – Jawor – Małuszów – Mąkolice – Koiszków – Nowa Wieś Legnicka – Legnica</i>	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Jaworskim, Powiatem Legnickim i Legnicą (miasto na prawach powiatu)
415	Kamienna Góra - Raszków - Pisarzowice - Szarocin - Leszczyniec – Ogorzelec	
425	Kamienna Góra - Pisarzowice – Rędziny	
405	<i>Jelenia Góra - Mysłakowice - Kowary - Ogorzelec - Leszczyniec - Pisarzowice - Kamienna Góra</i>	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Jeleniogórskim i Jelenią Górą (miasto na prawach powiatu)
42	Kamienna Góra - <i>Borówno - Czarny Bór - Boguszów Gorce – Wałbrzych</i>	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Wałbrzyskim i Wałbrzychem (miasto na prawach powiatu)
472	Kamienna Góra - Ptaszków – Dębrznik – Sędziszów – <i>Gastków – Nowe Bogaczowice – Stare Bogaczowice – (Sady Górne) – Chwaliszów – Cieszków – Jaskulin – Siodłkowice – Szymanów – Serwinów – Dobromierz – Pietrzyków – Bronówek – Dobromierz – (Bronów – Kłaczyna – Celów – Kłaczyna) – Jugowa – Rostoka – Borów – Dzierzków – Gniewków – Czernica</i>	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Wałbrzyskim i Powiatem Świdnickim
406	Kamienna Góra - Ptaszków - Dębrznik - Marciszów - Ciechanowice - Świdnik - <i>Kaczorów - Radomierz - Jelenia Góra</i>	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Jaworskim, Powiatem Jeleniogórskim i Jelenią Górą (miasto na prawach powiatu)
452	Kamienna Góra – (Sędziszów) - <i>Jaczków - Witków - Czarny Bór (- Borówno/Jablów))</i>	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Wałbrzyskim

Numer linii komunikacyjnej	Relacja (kursywą oznaczono miejscowości spoza powiatu kamiennogórskiego)	Uwagi
442	<i>Jablów - Czarny Bór - Grzędy - Grzędy Górne - Grzędy - Czarny Bór - Borówno - Kamienna Góra</i>	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Wałbrzyskim
462	<i>(Grzędy Górne - Grzędy) - Czarny Bór - Witków - Jaczków - Sędziszów - Marciszów - Dębrznik - Ptaszków - Kamienna Góra</i>	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Wałbrzyskim
142	<i>Wałbrzych - Szczawno Zdrój - Struga - (Stare Bogaczowice) - Lubomin - Jabłów - (Boguszów Gorce) - Czarny Bór - Witków - Jaczków - Kamienna Góra</i>	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Wałbrzyskim i Wałbrzychem (miasto na prawach powiatu)
152	<i>Wałbrzych - Boguszów Gorce - Jabłów - Czarny Bór - Witków - Jaczków - Kamienna Góra</i>	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Wałbrzyskim i Wałbrzychem (miasto na prawach powiatu)
407	<i>Kamienna Góra - Ptaszków - Dębrznik - Marciszów - Świdnik - Kaczorów - Wojcieszków - Podgórze - Janochów - Lubiechowa - Sędziszowa - Świerzawa - Gozdno - Biegoszów - Nowy Kościół - Dynowice - Wielisław Złotoryjski - Sędziszowa - Świerzawa</i>	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Jeleniogórskim i Powiatem Złotoryjskim
417	<i>Kamienna Góra - Ptaszków - Dębrznik - Marciszów - Świdnik - Kaczorów - Wojcieszków - Stara Krasnica - (Dobków) - Świerzawa - (Rzeszówek) - Sędziszowa - Sokołowice - Rzęsinek</i>	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Jeleniogórskim i Powiatem Złotoryjskim
408	<i>Kamienna Góra - Ptaszków - Dębrznik - Marciszów - Pustelnik - Domanów - Wierzchosławice - Bolków - Świny - Wolbromek - Kłaczyna - Roztoka - Borów - Kostrza - Żelazów - Żółkiewka - Strzegom</i>	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Jaworskim i Powiatem Świdnickim
418	<i>Kamienna Góra - Ptaszków - Dębrznik - Marciszów - Pustelnik - Domanów - Wierzchosławice - Bolków - Dobromierz - Serwinów - Granica - Tomkowice - Godziszówek - Strzegom - Międzyrzecze - Morawa - (Skarżyce) - Bartoszówek - Jarosław - Rusko</i>	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Jaworskim i Powiatem Świdnickim
428	<i>Kamienna Góra - Ptaszków - Dębrznik - Marciszów - Pustelnik - Domanów - Wierzchosławice - Bolków - Dobromierz - Siodłkowice - Szymanów - Modłęcín - Olszany - Grochotów - Stanowice - Strzegom - Graniczna - Goczałków Górny - Goczałków - Rogoźnica - Wieśnica - Strzegom</i>	Możliwa organizacja po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Jaworskim i Powiatem Świdnickim

Źródło: Opracowanie własne

POWIAT KAMIENNOGÓRSKI

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



Rys. 8.1.1. Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej wraz z oznaczeniem lokalizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych – część graficzna Planu.

Źródło: opracowanie własne.

8.2. Gwarantowana punktualność kursowania

W powiatowych przewozach pasażerskich należy przyjąć wskaźnik punktualności równy maksymalnej różnicy w czasie od rozkładu jazdy jako przyspieszenie do 2 minut i opóźnienie do 5 minut (za

wyjątkiem sytuacji niezależnych od operatora – np. zator na drodze). W przypadku odwołania kursu (np. w przypadku awarii pojazdu) należy zapewnić pojazd zastępczy.

8.3. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napelnienie pojazdu

Wskaźniki komfortu podróży należy przyjąć jako stopień zapelnienia pojazdu. Nie należy również dopuszczać do napelnień autobusów przekraczających 75% zajętych wszystkich miejsc przewidzianych przez producenta w autobusach posiadających miejsca stojące. Po przekroczeniu napelnień granicznych danego rodzaju środka publicznego transportu zbiorowego należy zastosować bardziej pojemny bądź dodatkowy pojazd. Notoryczne przekraczanie dopuszczalnego stopnia wykorzystania podaży miejsc może również stanowić przesłankę do uruchomienia dodatkowego kursu lub ewentualnie podniesienia częstotliwości kursowania linii komunikacyjnej.

8.4. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

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

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

L.p.	Wyszczególnienie	Pojazd fabrycznie nowy wprowadzony do eksploatacji	Pozostałe pojazdy
1	niska podłoga	x	
2	rampa dla wózków	x	
3	miejsce na wózek inwalidzki / dziecięcy	x	
4	tapicerka, siedzenia oraz podłoga wykonane z łatwych do czyszczenia materiałów	x	
5	elektryczny wyświetlacz przedni z kierunkiem i nazwą linii komunikacyjnej	x	
6	tablica kierunkowa przednia z kierunkiem i nazwą linii komunikacyjnej		x
7	elektryczny wyświetlacz boczny z prawej strony pojazdu z kierunkiem i nazwą linii komunikacyjnej*	x	
8	tablica kierunkowa boczna z prawej strony z kierunkiem i nazwą linii komunikacyjnej*		x
9	elektryczny wyświetlacz z tyłu pojazdu z nazwą linii komunikacyjnej *	x	
10	aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez Powiat Kamiennogórski, wewnątrz w pojeździe	x	x
11	pojemniki na kolportaż rozkładów jazdy oraz innych informacji według jednolitego wzoru	x	x

*- nie dotyczy minibusów;

źródło: opracowanie własne.

Przy zakładanych minimalnych standardach wyposażenia przyjęto podział na pojazdy fabrycznie nowe w momencie wprowadzenia do eksploatacji oraz pojazdy pozostałe. Przy wymianie taboru na nowy należy spełnić wymogi normy Euro 6, z dopuszczeniem zakupu pojazdów używanych spełniających normy Euro 3.

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

8.5. Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych

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

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

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

8.6. Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych

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

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

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

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

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



Rys. 8.6.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej.

Źródło: TRAKO.

Takie ukształtowanie krawędzi peronowej pozwala na zatrzymanie autobusu na całej jego długości w równej odległości od tej krawędzi. Maksymalna dopuszczalna różnica pomiędzy peronem przystankowym a pierwszym stopniem autobusu nie powinna przekraczać 6 cm w pionie oraz 5 cm w poziomie.

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



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

Źródło: TRAKO.

8.7. Gwarantowany standard w zakresie ochrony środowiska

Przyszłością dla zbiorowego transportu publicznego są z pewnością nowe technologie, nad którymi pracują już teraz producenci, korzystając z postępu technologicznego. Z czasem, stopniowo, coraz powszechniejsze staną się pojazdy o napędzie elektrycznym lub hybrydowym (łącznie silnik elektryczny ze spalinowym).

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

- w przypadku zakupu używanego taboru, dopuszcza się autobusy spełniające warunki nie gorsze niż norma Euro 3.
- w przypadku zakupu pojazdów fabrycznie nowych muszą one spełniać normę emisji spalin nie gorszą niż Euro 6.

9. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym

9.1. Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym

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

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

Podstawowymi podmiotami kształtującymi transport publicznym w danym regionie są:

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

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest³⁶:

- gmina:

³⁶ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 7.

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

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

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

- gminne – wykonywane na terenie jednej gminy lub kilku gmin sąsiadujących ze sobą które zawarły porozumienie międzygminne lub utworzyły związek międzygminny. W tym rodzaju przewozu osób sklasyfikowana jest również komunikacja miejska czyli przewóz osób wykonywany w granicach miasta (lub miasta i gminy) albo w granicach miast i gmin sąsiadujących (w tym przypadku dokumentem regulującym organizację transportu jest porozumienie międzygminne lub stworzony związek międzygminny),
- powiatowe – wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin (warunkiem jest jednocześnie niewykraczanie poza teren powiatu) lub w granicach co najmniej 2 powiatów

sąsiadujących które zawarły porozumienie międzypowiatowe lub stworzyły związek międzypowiatowy),

- wojewódzkie – wykonywane w granicach co najmniej dwóch powiatów (ale nie wykraczające poza województwo); w przypadku przewozów kolejowych w tej kategorii zawarte są również połączenia kolejowe wykonywane do pierwszej stacji w województwie sąsiadującym na którym możliwe jest dokonanie przesiadki na skład jadący dalej. Ponadto województwo jest organizatorem międzywojewódzkich przewozów pasażerskich czyli przewozu osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie.

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego są wykonywane w przypadku³⁷:

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

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym do podstawowych obowiązków organizatora należą³⁸:

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

Do działań związanych z planowaniem rozwoju transportu należą głównie:

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

Organizowanie transportu zbiorowego m.in polega na³⁹:

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

³⁷ *Ibidem.*

³⁸ *Ibidem*, art. 8.

³⁹ Art. 15., Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.

- ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

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

Do elementów związanych z zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym⁴⁰ należą:

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

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

Organizowanie transportu publicznego można scharakteryzować na trzech poziomach:

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

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

- Ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (określającej zasady i formy gospodarki komunalnej jednostek samorządu terytorialnego, polegające na wykonywaniu przez te jednostki zadań własnych),

⁴⁰ Art. 43, Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym

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

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

Opłata dodatkowa (jako efekt uchylenia się przez stronę zawartej dobrowolnie umowy od wykonania spoczywającego na niej obowiązku zapłaty za wykonaną na jej rzecz usługę) nie jest karą w pojęciu prawa karnego lub administracyjnego. Kodeks cywilny w art. 353¹ stanowi, że „strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania”, stąd prawo nie ogranicza swobody kształtowania stosunków cywilno-prawnych (zastrzeżenie w umowie środków zmuszających strony do rzetelnego wywiązywania się z zobowiązań nie narusza zasad prawa). Z tej przyczyny spory wynikające z zastosowania opłaty dodatkowej są rozpatrywane wyłącznie przez sądy cywilne.

9.2. Wybór operatora

Zgodnie z Ustawą publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnika spełniającego warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób⁴⁵. Organizator przygotowuje, przeprowadza postępowanie mające na celu wyłonienie operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych. Wybór ten może zostać przeprowadzony w trybie:

- * ustawy Prawo zamówień publicznych,
- * ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- * może także zawrzeć umowę bezpośrednio w przypadku, gdy⁴⁶ :
 - usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług przewozowych albo
 - wartość roczna usług przewozowych jest mniejsza, niż 1 mln euro lub roczna wielkość tych usług jest mniejsza niż 300 tys. kilometrów (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln euro i 600 tys. kilometrów) albo
 - w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o ustawę Prawo zamówień publicznych i ustawę o koncesji na roboty budowlane lub usługi (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach – 24 miesiące), albo
 - umowa dotyczy transportu kolejowego.

⁴⁵ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 6.

⁴⁶ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 22 ust. 1.

Umowa o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego może dotyczyć linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na okres 10 lat w przypadku transportu drogowego oraz 15 lat w przypadku transportu kolejowego⁴⁷.

Umowa powinna zawierać⁴⁸:

- opis usług oraz ich warunki jakościowe, m. in. liczbę i rodzaj środków transportu (przystosowanych do przewozu osób i odpowiadających warunkom technicznym wymaganym ze względu na rodzaj przewozu), niezbędnych do realizacji usług przewozowych, wyposażenie tych środków w rozwiązania techniczne, służące ochronie środowiska i ułatwiające pasażerom, zwłaszcza osobom o ograniczonych zdolnościach ruchowych, korzystanie z komunikacji, oznakowanie tych środków itp.,
- linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa,
- czas trwania umowy,
- warunki, na jakich dopuszczalne jest podwykonawstwo,
- sposób rozpatrywania skarg i reklamacji składanych przez pasażerów,
- aspekt konieczności składania sprawozdań realizacji świadczonych usług przewozowych oraz ich zakresu⁴⁹,
- zasady rozliczeń finansowych, z uwzględnieniem stosowania ulg ustawowych i lokalnych oraz sposób (odpowiadający wymaganiom określonym w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007), w jaki obliczana jest rekompensata,
- sposób dystrybucji biletów oraz sposób prowadzenia ich kontroli w środkach transportu,
- stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat przejazdowych oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, a jeżeli wpływy te przysługują operatorowi – warunki zmiany tych opłat,
- stronę umowy, która jest zobowiązana do podawania do publicznej wiadomości:
- rozkłady jazdy,
- cenniki opłat przejazdowych,
- regulamin przewozu osób,
- stronę umowy, która zobowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi,
- w przypadku, gdy organizator używa swoje środki transportu – warunki korzystania z tych środków,
- warunki zakupu przez operatora środków transportu niezbędnych do realizacji usług przewozowych,
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy,
- kary umowne,
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

⁴⁷ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym art. 25 ust. 2.

⁴⁸ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 25 ust. 3.

⁴⁹ Art. 48 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.) obliguje operatorów i przewoźników do przekazywania organizatorowi, w terminie do 31 marca, informacji o skargach i reklamacjach składanych przez pasażerów w roku poprzednim oraz informację o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań.

Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia o świadczenie usług w transporcie publicznym zbiorowym w terminie nie krótszym niż jeden rok lub 6 miesięcy (gdy umowa dotyczy świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 km rocznie). Ogłoszenie powinno zostać upublicznione w Biuletynie Informacji Publicznej, w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej⁵⁰, w siedzibie organizatora oraz na stronie internetowej. W ogłoszeniu powinny być zawarte⁵¹:

W ogłoszeniu powinny być zawarte⁵²:

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

Wybór operatora sieci komunikacyjnej Powiatu Kamiennogórskiego o charakterze użyteczności publicznej odbędzie się w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym na podstawie art. 22 ust. 1 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

9.3. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów

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

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

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

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

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

⁵¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz.U. 2015 poz. 1440), art. 23.

⁵² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 23.

przypadkach podejmuje się decyzję o zastąpieniu istniejącego systemu taryfowo – biletowego systemem innym, bardziej funkcjonalnym.

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

Proponowany asortyment oferowanych biletów powinien składać się co najmniej z:

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

Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:

- rodzaj uprawnienia oraz poziom ulgi:
 - wynikające z ustaw⁵³,
 - wynikające z uchwały Rady Powiatu Kamiennogórskiego, o ile zostaną ustanowione.

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

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

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

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

⁵³ Przepisy państwowe, ustalające uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, to:

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

10. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

10.1. Formy i źródła finansowania usług przewozowych

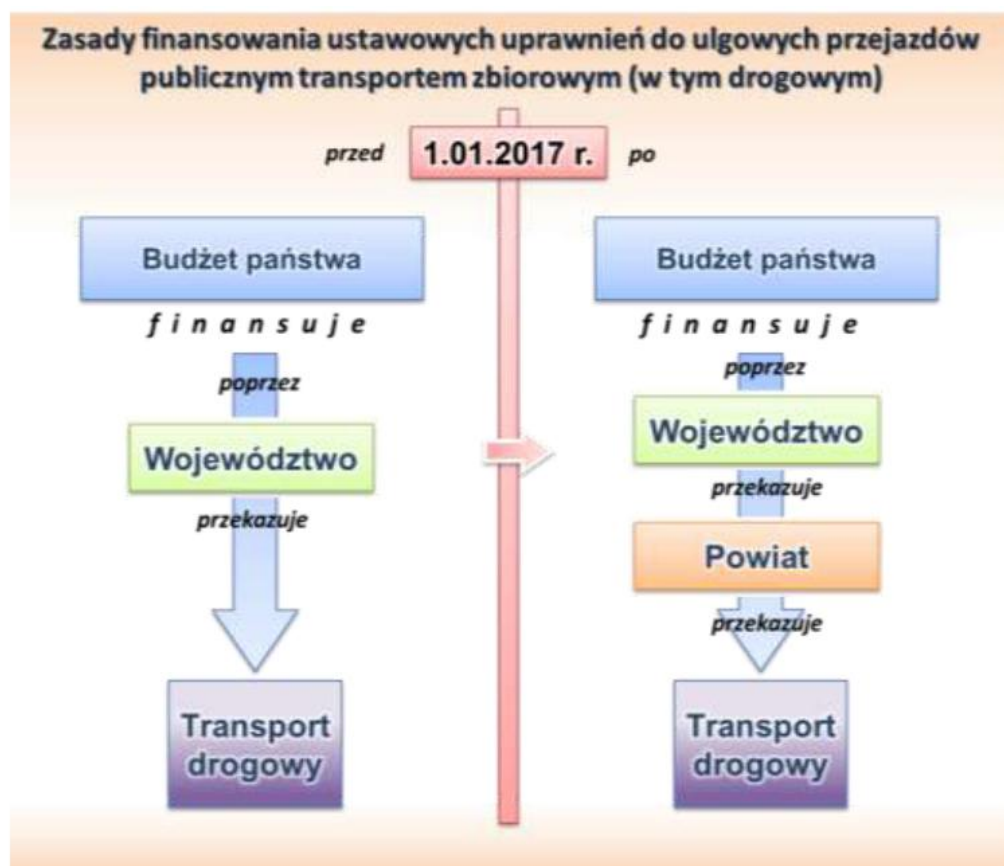
Podstawowym aktem prawnym określającym formy i źródła finansowania usług (w ramach użyteczności publicznej) w obrębie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (art. 1, ust. 2).⁵⁴ Zgodnie z artykułem 12 ust. 1 pkt 3 ustawy o tej ustawie każdy plan transportowy zawierać powinien przewidywane źródła finansowania usług przewozowych, których określenie leżeć powinno w gestii organizatora transportu.⁵⁵

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

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

⁵⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 1 ust. 2)

⁵⁵ Ibidem, art. 12 ust. 1 pkt 3)



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

Źródło: Opracowanie własne

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

- utraconych przychodów, w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym, lub
- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile takowe zostały ustanowione, lub
- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.⁵⁶

Operatorowi przysługuje tzw. „rozsądny zysk”. Zapis ten nie dotyczy podmiotów:

- wybranych w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- z którymi bezpośrednio zawarto umowę o świadczenie usług przewozowych i przyjęła ona formę koncesji lub usługi,
- będącymi samorządowymi zakładami budżetowymi.⁵⁷

⁵⁶ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 50 ust. 1 pkt 2 lit a)

⁵⁷ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 52 ust. 3)

Pod pojęciem „rozsądnego zysku” rozumie się „stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne”.⁵⁸

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

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

Zakres rozwiązań	Umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta:	Wskazania odnośnie formy rekompensaty	Źródła finansowania kosztów operatora w związku ze świadczeniem usług w ptz na terenie powiatu kamiennogórskiego	Wskazania odnośnie przychodów w ze sprzedaży biletów	Udośtępnianie operatorowi środków transportu
linia komunikacyjna wewnątrz powiatu organizowane przez powiat kamiennogórskiego					
Bezpośrednie zawarcie umowy, jeśli umowa przyjmie charakter umowy koncesji na usługi lub roboty budowlane	z podmiotem wewnętrznym w trybie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 22 ust. 1 pkt 2), na okres do 10 lat	operatorowi będzie przysługiwać tylko rekompensata z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet organizatora) dodatkowo (fakultatywnie) rekompensata w zakresie poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, która obliczana będzie zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007	Budżet państwa dodatkowo (fakultatywnie) dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych (np. z UE)
Bezpośrednie zawarcie umowy, jeśli umowa nie przyjmie charakteru umowy koncesji na usługi lub roboty budowlane	z podmiotem wewnętrznym w trybie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 22 ust. 1 pkt 2), na okres do 10 lat	operatorowi będzie przysługiwać rekompensata z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet organizatora) Dodatkowo (fakultatywnie) rekompensata w zakresie poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, która obliczana będzie zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007	Budżet państwa, środki własne powiatu kamiennogórskiego oraz dodatkowo (fakultatywnie) dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych (np. z UE)

*- jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, wskazane mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie⁵⁹.

⁵⁸ Załącznik do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, ust. 6.

Reasumując, Powiat Kamiennogórski planuje dokonać bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym na całą planowaną sieć komunikacyjną. Jeśli umowa przyjmie charakter umowy koncesji na usługi lub roboty budowlane, przewiduje się, że operatorowi przysługiwać będzie wyłącznie rekompensata za utracone przychody w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych (oraz w związku ze stosowaniem komunalnych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych ustanowionych przez Radę Powiatu Kamiennogórskiego). W tym modelu rekompensata w zakresie poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem publicznego transportu zbiorowego przekazywana będzie w sytuacji, gdy dane gminy będą dokonywały pomocy finansowej w postaci dotacji celowej na rzecz Powiatu Kamiennogórskiego, jeśli będą zainteresowane zwiększeniem liczby połączeń lub uruchomieniem nowych linii komunikacyjnych.

Jeśli umowa z podmiotem wewnętrznym nie przyjmie charakteru umowy koncesji na usługi lub roboty budowlane, przewiduje się dodatkowo udzielanie rekompensaty w zakresie poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem publicznego transportu zbiorowego, źródłem której będzie budżet Powiatu Kamiennogórskiego.

10.2. Rentowność linii komunikacyjnych

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

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

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

CE_a – koszt wozokilometra zrealizowanego na linii komunikacyjnej a .

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

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

Wskaźnik ten pokazuje, w jakim stopniu koszty prowadzonej działalności pokryte zostały przez przychody ze sprzedaży biletów przejazdowych.

Powiat kamiennogórski nie dysponuje danymi, obrazującymi rentowność linii komunikacyjnych uruchamianych przez przewoźników na terenie powiatu.

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

⁵⁹ Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 22 ust. 2

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

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

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

Prognozuje się, iż rentowność linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich osiągać będzie wartości ujemne, za wyjątkiem linii o charakteryzujących się bardzo wysokimi potokami pasażerskimi, na których przewiduje się dodatnią rentownością nie przekraczającą 3%. Na poziom tego wskaźnika wpływ mieć będą takie zmienne jak: koszty eksploatacyjne (wyższe przy zapewnianiu usług przewozowych o wysokim standardzie jakościowym), jak również przychody ze sprzedaży biletów (ich poziom zależny jest m.in. od elastyczności cenowej popytu).

10.3. Finansowanie inwestycji

Inwestycje taborowe i związane z zapleczem technicznym będą realizowane przez operatora i organizatora przewozów pasażerskich.

W przypadku realizacji działań inwestycyjnych wymagających zaangażowania znaczących środków finansowych, zawierane będą stosowne porozumienia dotyczące ich realizacji ze szczególnym uwzględnieniem mechanizmów i źródeł ich finansowania.

Za szczególnie istotny element ze względu na jakość świadczonych usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu kamiennogórskiego uważa się jakość i stan taboru. Jednostki samorządu terytorialnego będące jednocześnie organizatorami w rozumieniu przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym będą mogły aplikować o środki zewnętrzne na rozwój taboru oraz niezbędnej infrastruktury związanej z przewozami pasażerskimi. W przypadku zakupu pojazdów przez samorządy istnieje możliwość zawarcia z przekazaniem taboru operatorowi. Wartość przekazanego pojazdu powinna być rozliczona jako element udzielonej rekompensaty.

Organizator przewozów gminnych lub powiatowych może w celu podniesienia jakości usług zakupić pojazd i wskazać jego wykorzystanie na konkretnej linii funkcjonującej na terenie, na którym jest właściwym organizatorem transportu. W celu zakupu taboru lub realizacji inwestycji związanych z usprawnieniem lub modernizacją infrastruktury na terenie powiatu kamiennogórskiego powiat i gminy mogą zawierać stosowne porozumienia w celu ich realizacji.

11. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera

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

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa kluczową rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach, w których mogą tych informacji potrzebować i w efekcie – zwiększanie komfortu podróży. Dotyczy to:

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

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

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

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

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

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

Przyjmuje się rozwiązanie, w którym organizator publicznego transportu zbiorowego jest zobowiązany do umieszczania rozkładów jazdy na infrastrukturze przystankowej, a operatorzy i przewoźnicy do przekazywania organizatorowi rozkładu jazdy w formie elektronicznej w celu wydrukowania tych rozkładów jazdy w formacie ustalonym przez organizatora. Przewoźnicy

korzystający z dworców i przystanków, których właścicielami są podmioty prywatne, przekazują rozkład jazdy administratorom przystanków lub dworców celem umieszczenia go na tablicach informacyjnych.

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

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

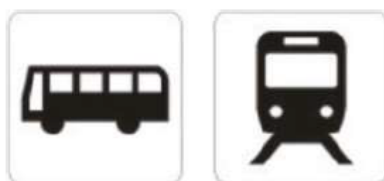
Przystanki komunikacyjne należy wyposażyć w tablice z nazwą, numerem przystanku oraz numerami linii komunikacyjnych o wielkości, które umożliwią odczytanie ich z wnętrza pojazdu. Ponadto w miejscu oczekiwania na pojazd powinny znajdować się następujące elementy zintegrowanej informacji dla pasażerów:

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

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

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

- w postaci znormalizowanych symboli na schematach i mapach poglądowych sieci według jednolitego uzgodnionego wzoru,



Rys. 11.1.1. Przykład piktogramów oznaczających środki transportu w węzłach przesiadkowych

Źródło: Materiały własne TRAKO

- dodatkowo, na przystankach i dworcach, stanowiących węzły przesiadkowe rekomendowane jest stosowanie mapek sytuacyjnych ze wskazaniem, z których peronów, stanowisk oraz przystanków odjeżdżają poszczególne środki transportu.



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

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

11.2. Informacja pasażerska w pojazdach

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

- tablice zewnętrzne – z przodu i z prawej strony pojazdu prezentujące nazwę linii komunikacyjnej i kierunku jazdy,
- opcjonalnie oznaczenie linii komunikacyjnej na wyświetlaczu zewnętrznym z tyłu pojazdu,
- informacje na temat taryfy biletowej, regulaminu przewozów z danymi teleadresowymi przewoźnika i zasad porządkowych,
- schemat tras wszystkich linii zarządzanych przez organizatora,
- oznaczenia organizatora i operatora.

11.3. Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem

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

12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

12.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

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

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

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

12.2. Infrastruktura drogowa, priorytety w ruchu

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

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

Sprawne funkcjonowanie transportu publicznego w dużym stopniu uzależnione jest od stanu infrastruktury drogowej oraz od organizacji ruchu drogowego. Bieżące zadania, poprawiające ten stan, które zagwarantują osiągnięcie zakładanego niniejszym Planem wzrostu przewozów to m. in.:

- tworzenie węzłów przesiadkowych z uwzględnieniem wygodnych i bezpiecznych przejść między przystankami, w miarę możliwości nie wymagających od pasażera przechodzenia przez jezdnie a w szczególności przez przejścia podziemne lub kładki; dostosowywanie na dworcach, stacjach i przystankach wysokości peronów do wysokości podłogi w pojazdach transportu publicznego, wyposażanie w wiaty, w oświetlenie, w podjazdy dla wózków dziecięcych i osób niepełnosprawnych, a także w wygodne i bezpieczne dojścia piesze (uwzględniające standard w aspekcie odległości dojść do przystanku)⁶⁰;
- w uzasadnionych przypadkach, przy przystankach komunikacji publicznej (szczególnie węzłowych skupiających wiele linii, ale i kolejowych, przy węzłach przesiadkowych i pętlach końcowych) tworzenie miejsc parkingowych w ramach systemów „Park&Ride” i „Bike&Ride”;
- tworzenie zatok autobusowych podczas przebudowy dróg powiatowych⁶¹.

12.3. Kształtowanie węzłów przesiadkowych

Jednym z kluczowych czynników mających wpływ na usprawnienie procesu przesiadania się jest tworzenia węzłów przesiadkowych, które dla jak najlepszego funkcjonowania powinny być możliwie zwarte, w celu maksymalnego przybliżenia przystanków różnych przewoźników. Ideą systemu jest zapewnienie użytkownikom publicznego transportu zbiorowego jak najkrótszego i bezpośredniego przejścia pomiędzy różnymi środkami transportu (w miarę możliwości w systemie „door-to-door”). Biorąc pod uwagę komfort osób niepełnosprawnych, pożądanym jest również możliwie maksymalne zniwelowanie przeszkód ograniczających funkcjonowanie osób z ograniczoną sprawnością ruchową. W powiecie kamiennogórskim sugeruje się w przyszłości funkcjonowanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych wewnątrzgałęziowych – integrują transport drogowy w miejscowościach pozbawionych dostępu do transportu kolejowego; ich celem będzie ułatwienie przesiadania się pomiędzy autobusami zarówno dalekobieżnymi, jak i obsługującymi relacje międzypowiatowe, powiatowe i gminne.

Lokalizacja głównego węzła komunikacji zbiorowej typowana jest na teren obecnego dworca autobusowego w Kamiennej Górze. W Lubawce natomiast planowane jest w utworzenie dwóch nowych przystanków komunikacyjnych z peronami i wiatami oraz parking mogący pełnić funkcję parking Park and Ride; całość inwestycji szacuję się na 600 000 zł; planowana lokalizacja inwestycji to ul. Dworcowa pomiędzy ul. Pocztową i Kombatantów. Mimo iż w chwili obecnej transport kolejowy pełni znikomą funkcję, w przyszłości może tworzyć konkurencyjną formę przejazdów w destynacjach międzynarodowych, dlatego nie należy dezintegrować tych dwóch form transportu

⁶⁰ Budowa, przebudowa i remont przystanków komunikacyjnych oraz dworców, wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg, stanowią, w aspekcie art. 18 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zadania własne gminy

⁶¹ Strategia zrównoważonego rozwoju powiatu kamiennogórskiego 2012-2020

publicznego W przyszłości dopuszcza się wybór innych lokalizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych w pozostałych gminach, w przypadku rozwoju sieci transportu publicznego. Poniższe zdjęcia przedstawiają przykłady dobrych praktyk w zakresie organizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Europie.



Rys. 12.3.1. Dworzec kolejowy Hradec Králové hlavní nádraží (Czechy), wraz z zintegrowanym transportem autobusowym i trolejbusowym, z lewej strony zdjęcia w tle stojaki rowerowe, jako przykład zastosowania systemu „bike and ride”.

Źródło: zbiory własne TRAKO.



Rys. 12.3.2. Perony autobusowe przed dworcem kolejowym w miejscowości Landeck (Austria). Zaprojektowanie peronów w taki sposób ułatwia ich opuszczenie przez autobus.

Źródło: zbiory własne TRAKO.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy w Kamiennej Górze powinien zostać wyposażony w parkingi dla użytkowników własnych środków transportu, typu:

- **„Park and Ride”** – (P+R „parkuj i jedź”) parkingi dla korzystających z samochodów osobowych (30 miejsc postojowych) , w celu dalszej kontynuacji podróży środkami publicznego transportu zbiorowego. Sugeruje się, by parkingi w systemie P+R zlokalizowane były w odległości do 150 m od węzła przesiadkowego,
- **„Kiss and Ride”** – (K+R „pocałuj i jedź”) miejsca postojowe umożliwiające postój nie dłuższy niż 5 min, dla kierowców samochodów odwożących pasażerów na pociąg bądź autobus,
- **„Bike and Ride”** – (B+R) system stojaków umożliwiający pozostawienie roweru w niedalekiej odległości od dworca lub przystanku (w obrębie węzła przesiadkowego), w celu kontynuacji dalszej podróży środkami transportu zbiorowego. Sugeruje się, by stojaki w systemie B+R zlokalizowane były nie dalej niż 50 m od węzła. Niezbędnym jest, by zaprojektowane były w sposób uniemożliwiający kradzież rowerów. Dodatkowym zaś atutem jest zadaszenie stojaków oraz ewentualne objęcie parkingu monitoringiem.
- Jednocześnie w ramach prowadzenia inwestycji w zakresie przebudowy centrum przesiadkowego wskazane będzie kształtowanie przystanków zgodnie ze standardami opisanymi poniżej:
- budowę podwyższonych, wyprofilowanych krawędzi peronowych o wysokości 230-260 mm na przystankach zlokalizowanych na odcinkach prostych,
- stosowanie w bezpiecznej odległości od krawędzi peronu linii sygnalizacyjnej o odmiernej (żółtej) barwie oraz posiadającej wypukłości wyczuwalne dla osób niedowidzących,
- instalację ekranów dynamicznej informacji pasażerskiej – należy jednak zadbać o ich montaż w miejscach umożliwiających swobodną obserwację treści przez pasażerów oczekujących pod wiatą, nie zakłócaną stojącymi na linii wzroku słupami lub znakami drogowymi (w szczególności znakiem D-15),
- montaż barierek wygradzających peron przystankowy od chodnika, w tym tzw. barierosiedzisk, służących do opierania się,
- remont nawierzchni drogowej placu dworcowego, uporządkowanie otoczenia, poprawienie dojścia pieszego pomiędzy dworcem autobusowym i dworcem kolejowym,
- budowę nowych i remont istniejących obiektów małej architektury (ławki, wiaty i zadaszenia dworcowe),
- oznaczenie poszczególnych elementów węzła oraz dojść do nich stosowymi piktogramami.

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



Rys. 12.3.3. Zdjęcie po lewej przedstawia stojaki rowerowe w systemie „bike and ride” przed dworcem kolejowym Hradec Králové hlavní nádraží w Czechach; na zdjęciu po prawej zaprezentowano stojaki rowerowe zamontowane bezpośrednio przy peronie kolejowym na dworcu w Landeck w Austrii. Dodatkowym atutem jest zadaszenie stojaków na całą długość.

Źródło: zbiory własne TRAKO.

Wielkość węzłów przesiadkowych powinna być dostosowana do rzeczywistych potrzeb, z uwzględnieniem potencjału ruchowego. Oprócz tworzenia nowoczesnych przystanków komunikacyjnych zasadne jest także podejmowanie działań mających na celu podnoszenie standardu przystanków już istniejących oraz maksymalne skracanie dróg dojścia w relacji „pojazd -> pojazd”.

12.4. Integracja taryfowa transportu publicznego

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

- a) taryfowym poprzez wprowadzenie jednolitego systemu taryfowego na możliwie szerokim obszarze,
- b) rozkładów jazdy poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych,
- c) infrastrukturalnym poprzez koncentrację przystanków i peronów w ramach funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych (szczegółowy opis w punkcie 12.2.).

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

Należy dążyć do wprowadzenia biletów zintegrowanych umożliwiających podróż na jednym bilecie co najmniej na obszarze powiatu kamiennogórskiego, ze wskazaniem rozwoju systemu na całą Aglomerację Wałbrzyską. Powiat Kamiennogórski deklaruje również możliwość współpracy z gminami zainteresowanymi integracją transportu publicznego w Aglomeracji Wałbrzyskiej na mocy odpowiednich aktów prawnych, które umożliwią organizację przewozów powiatowo – gminnych.

12.5. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Kompleksowe podejście do problemu osób niepełnosprawnych polegające na likwidacji barier taborowych oraz infrastrukturalnych umożliwi im samodzielne funkcjonowanie w społeczeństwie. Usuwanie barier poruszania się oraz przeciwdziałanie wykluczeniu osób niepełnosprawnych to jedno z najważniejszych działań w procesie modernizacji przestrzeni miejskiej oraz systemów transportowych, do którego zobowiązane są władze samorządowe wszystkich szczebli. Zagadnienia te opisano szczegółowo w rozdziałach nr 8.5.

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

Akty prawne przytoczone w opracowaniu

1. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1173)
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 260)
3. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. Nr 45, poz. 236)
4. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zm.)
5. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim
(Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.)
6. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej
(Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43 z późn. zm.)
7. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012, poz. 1265 z późn. zm.)
8. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.)
9. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym
(Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)
10. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1138)
11. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska
(tekst jednolity: Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.)
12. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.)
13. Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi
(tekst jednolity: Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101 z późn. zm.)
14. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny
(tekst jednolity: Dz. U. z 1964 r. Nr 16, poz. 93 z późn. zm.)
15. Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447 z późn. zm.)
16. Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski
(Dz. U. z 2001 r. Nr 138, poz. 1545 z późn. zm.)
17. Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzi
(Dz. U. z 2010 r. Nr 101, poz. 648 z późn. zm.)
18. Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatanach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r.)
19. Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty
(tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.)
20. Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym
(Dz. U. z 2005 r. Nr 164, poz. 1365 z późn. zm.)

21. Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych
(Dz. U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1824 z późn. zm.)
22. Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka
(Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280 z późn. zm.)
23. Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym
Dz. U. 2006 r. Nr 12, poz. 61 z późn. zm.)
24. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.
25. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
(Dz. U. z 2011 Nr 117, poz. 684)
26. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy
(Dz. U. z 25.04.2012 r., poz. 451)
27. Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego
(Dz. Urz. L-55/1 z 28.02.2011)
29. Projekt z dnia 18 stycznia 2013 r. Rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie sposobu określenia wysokości rozsądnego zysku przysługującego operatorowi publicznego transportu zbiorowego
30. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 roku sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym
(Dz. U. z dnia 23.10.2012, poz. 1151)
31. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 20 stycznia 2005 roku w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej
32. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
(tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326)
33. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku
(tekst jednolity: Dz.U. 2014 poz. 112)
34. Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)
35. Uchwała Nr XLVIII/1622/2014 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 marca 2014 r. w sprawie zmiany uchwały nr XLVIII/873/2002 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 sierpnia 2002 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego
36. Uchwała nr LV/2107/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 października 2014 r. w sprawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego”

37. Uchwała Nr XXI/118/12 Rady Miejskiej w Kamiennej Górze z dnia 30 maja 2012 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru w rejonie ulic: Ludwika Waryńskiego, Wojska Polskiego i Parkowej w Kamiennej Górze
38. Uchwała Nr XVIII/90/12 Rady Gminy Kamienna Góra z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kamienna Góra, w granicach całej gminy
39. Uchwała Nr VI/54/11 Rady Miejskiej w Lubawce z dnia 30 czerwca 2011 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

Dokumenty źródłowe

1. AGC – Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych, podpisana w Genewie dnia 31 maja 1985 r.
2. AGTC – Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących, podpisana w Genewie dnia 1 lutego 1991 r.
3. Bank Danych Lokalnych, GUS
4. Baza Danych Ogólnogeograficznych
5. Generalny pomiar ruchu – 2010 r.
6. Instrukcja PKP PLK S.A. Id-12 – Wykaz linii kolejowych
7. Narodowy Spis Powszechny Ludności 2014
8. Raport o stanie środowiska województwa dolnośląskiego w 2013 roku, WIOŚ Wrocław 2013
9. Klimat akustyczny w wybranych punktach województwa dolnośląskiego w 2012 roku, WIOŚ Wrocław 2013
10. Sprawozdania roczne z wykonania budżetów powiatu kamiennogórskiego za lata 2012, 2013, 2014
11. Strategia Rozwoju Gminy Marciszów na lata 2011 – 2020
12. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Kamienna Góra
13. Strategia zrównoważonego rozwoju powiatu kamiennogórskiego 2012-2020
14. Rozkład jazdy przewoźników w transporcie drogowym
15. Rozkład jazdy połączeń kolejowych (PKP Polskie Linie Kolejowe SA)

Spis tabel

Tab. 2.1.2. Elementy planu:.....	
Tab. 3.2.1. Wskaźniki demograficzne powiatu kamiennogórskiego na tle województwa dolnośląskiego.....	
Tab. 3.2.2. Zmiany demograficzne powiatu kamiennogórskim	
Tab. 3.2.3. Struktura wieku mieszkańców powiatu kamiennogórskiego (z prognozą do 2035 roku)...	
Tab. 3.3.1. Struktura zatrudnienia w powiecie kamiennogórskim w 2013 roku.....	
Tab. 3.3.2. Podstawowe dane budżetowe powiatu kamiennogórskiego dotyczące transportu publicznego.	

Tab. 3.3.3. Wartość całkowita oraz dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej projektów realizowanych w ramach NSRO 2007-2013 na terenie powiatu kamiennogórskiego do końca 2014 r.

Tab. 3.4.1. Edukacja w powiecie kamiennogórskim w roku szkolnym 2013/2014.

Tab. 3.5.1. Informacje o gminach wchodzących w skład powiatu kamiennogórskiego (dane z 2014 roku).

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

Tab. 5.1.1 Pokrycie terenu w Gminie Miejskiej Kamienna Góra

Tab. 5.1.2 Pokrycie terenu w Gminie Kamienna Góra

Tab. 5.1.3 Pokrycie terenu w Gminie Lubawka

Tab. 5.1.4 Pokrycie terenu w gminie Marciszów

Tab. 5.2.2.1 Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich.

Tab. 5.4.1. Liczba zarejestrowanych samochodów w powiecie kamiennogórskim w latach 2011-2013

Tab. 5.5.1 Wartości SDR dla dróg krajowych i wojewódzkich na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu z 2010 r.

Tab. 5.6.1. Wyniki klasyfikacji strefy dolnośląskiej dla wybranych substancji.

Tab. 5.6.2. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO.

Tab. 5.6.3. Dopuszczalny poziom hałasu.

Tab. 5.6.4 Wyniki pomiaru hałasu na terenie części powiatu kamiennogórskiego w 2012 roku.

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

Tab. 7.3.1. Liczba osób niepełnosprawnych w powiecie kamiennogórskim na tle województwa dolnośląskiego

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

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

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

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

Spis rysunków

Rys. 1.2.1. Położenie powiatu kamiennogórskiego na tle Polski.

Rys. 4.1.1 Sieć kolejowa na obszarze powiatu kamiennogórskiego.

Rys. 4.2.1 Liczba linii w Powiecie Kamiennogórskim z podziałem na przewoźników.

Rys. 4.2.2 Liczba linii komunikacyjnych w gminach Powiatu Kamiennogórskiego.

Rys. 4.2.3 Liczba kursów wykonywanych powiecie kamiennogórskim ze względu na typ dnia.

Rys. 4.2.4 Liczba kursów wykonywanych w gminach ze względu na typ dnia.

Rys. 4.2.5. Liczba kursów wykonywanych w Powiecie Kamiennogórskim z podziałem na rodzaj dnia i przewoźników.

Rys. 4.2.6	Udział liczby zezwoleń wydanych przez poszczególne organy na prowadzenie przewozów w powiecie kamiennogórskim.....
Rys. 5.1.1	Mapa zagospodarowania przestrzennego.....
Rys. 5.3.1.	Sieć drogowa na obszarze powiatu kamiennogórskiego.
Rys. 6.1.1.	Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu kamiennogórskiego.
Rys. 6.2.1.	Najważniejsze generatory ruchu na obszarze powiatu kamiennogórskiego.....
Rys. 7.1.1	Struktura wiekowa ankietowanych
Rys. 7.1.2	Struktura ankietowanych według charakteru pobytu na terenie powiatu
Rys. 7.1.3.	Struktura ankietowanych pod kątem wykonania podróży poza miejscowość zamieszkania
Rys. 7.1.4.	Liczba podróży odbytych przez ankietowanych poza miejscowość zamieszkania
Rys. 7.1.5.	Udział podróży bezpośrednich i z przesiadkami
Rys. 7.1.6.	Rozkład godzin wyjazdów osób ankietowanych z miejscowości zamieszkania w dzień roboczy
Rys. 7.1.7.	Zestawienie determinantów podróży poza miejscowość zamieszkania.....
Rys. 7.1.8.	Częstotliwość wykorzystania poszczególnych środków transportu w podróżach pomiędzy miejscowościami
Rys. 7.1.9.	Ocena skuteczności działań zachęcających do rezygnacji z podróżowania samochodem w przejazdach poza miejscowość zamieszkania
Rys. 7.1.10.	Oczekiwania pasażerów w zakresie poprawy poszczególnych parametrów komunikacji zbiorowej.....
Rys. 7.1.11.	Ocena zaspokojenia potrzeb ankietowanych przez obecny system komunikacji zbiorowej
Rys. 7.1.12.	Liczba aut na 1000 mieszkańców województwa dolnośląskiego w latach 1995-2012
Rys. 8.1.1.	Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej wraz z oznaczeniem lokalizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych – część graficzna Planu.
Rys. 8.6.1.	Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej.....
Rys. 8.6.2.	Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu.
Rys. 10.1.1.	Zasady finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów.
Rys. 11.1.1.	Przykład piktogramów oznaczających środki transportu w węzłach przesiadkowych
Rys. 11.1.2.	Przykład węzłowego przystanku autobusowego ze słupkami zawierającymi numery linii utrzymane w zgodzie z przyjętą kolorystyką na schematach tras (Zürich, Szwajcaria)
Rys. 12.3.1.	Dworzec kolejowy Hradec Králové hlavní nádraží (Czechy)
Rys. 12.3.2.	Perony autobusowe przed dworcem kolejowym w miejscowości Landeck (Austria).
Rys. 12.3.3.	Stojaki rowerowe w systemie „bike and ride” przed dworcem kolejowym Hradec Králové hlavní nádraží w Czechach.....