



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

Wrocław, dnia 18 czerwca 2021 r.

Poz. 2966

UCHWAŁA NR XXVI/168/2021 RADY POWIATU LEGNICKIEGO

z dnia 27 maja 2021 r.

w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Legnickiego”

Na podstawie art. 12 pkt 11, art. 40 ust. 1 oraz art. 42 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 920) oraz art. 9 ust. 2 i ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1944 ze zm.) uchwała się co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Legnickiego”.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu.

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

Przewodniczący Rady Powiatu Legnickiego:
Aleksander Kostuń

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Legnickiego



LEGNICA, CZERWIEC 2020



POWIAT LEGNICKI

Autorami planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Legnickiego są członkowie zespołu specjalistów ds. transportu zbiorowego spółki REFUNDA z siedzibą we Wrocławiu



www.refunda.pl

Spis treści

Użyte w opracowaniu określenia	4	7.3.	Wyniki badań	48
1. Wstęp	5	7.4.	Wskaźnik motoryzacji.....	51
1.1.	Cel planu.....	8. Zasady organizacji rynku przewozów	52	
1.2.	Metodologia tworzenia planu.....	8.1.	Powiat Legnicki jako organizator publicznego transportu zbiorowego.....	53
1.3.	Zakres Planu	8.2.	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.....	55
1.4.	Podstawy prawne	8.3.	Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Legnicki .	56
1.5.	Konsultacje społeczne	9. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej ...	57	
2. Podstawowe informacje o obszarze objętym Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla powiatu legnickiego	9	9.1.	Informacje ogólne	58
2.1.	Powiat legnicki.....	9.2.	Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną	59
2.4.	Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu legnickiego	9.2.1.	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	59
2.4.	Podstawowe dane demograficzne.....	9.2.2.	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego	60
2.4.	Układ drogowy i torowy.....	9.3.	Odnowa taboru i infrastruktury.....	61
3. Obecna sieć komunikacyjna.....	20	9.4.	Rozwój elektromobilności w zakresie podwyższenia standardu świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego	63
3.1.	Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu legnickiego	9.5.	Autobusy elektryczne w powiecie legnickim.....	64
Transport kolejowy.....	21	10. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej.....	65	
Transport lotniczy	21	11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w powiecie legnickim.....	68	
Transport drogowy.....	21	12. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu legnickiego.....	70	
4. Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	24	Wykaz tabel.....	72	
4.1.	Zasady oznaczania poszczególnych linii tworzących sieć komunikacyjną.....	Wykaz wykresów.....	72	
4.2.	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	Wykaz rysunków	72	
5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	33	Wykaz załączników	72	
5.1.	Potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa i województwa.....			
5.2.	Generatory ruchu.....			
5.2.1.	Oświata.....			
5.2.2.	Instytucje publiczne			
5.2.3.	Obiekty służby zdrowia			
5.2.4.	Zakłady pracy.....			
5.2.5.	Pozostałe.....			
5.3.	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....			
6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	43			
6.1.	Źródła i formy finansowania usług przewozowych.....			
6.2.	Rentowność linii komunikacyjnych.....			
7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	46			
7.1.	Metodologia badań			
7.2.	Metryka respondentów.....			

Użyte w opracowaniu określenia¹

- **gminne przewozy pasażerskie** - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **komunikacja miejska** - gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie;
- **linia komunikacyjna** – połączenie komunikacyjne na: sieci dróg publicznych albo liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo akwenach morskich lub wodach śródlądowych- wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;
- **operator publicznego transportu zbiorowego** - samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie
- **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 organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;
- **powiatowe przewozy pasażerskie** - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów;
- **powiatowo-gminne przewozy pasażerskie** - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **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 lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;
- **przewoźnik** - przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- **przystanek komunikacyjny** - miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

¹ Wszystkie cytowane definicje pochodzą z ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym

1. Wstęp



POWIAT LEGNICKI

1.1. Cel planu

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Legnickiego (dalej jako plan transportowy dla powiatu legnickiego) jest ustalenie przez organizatora publicznego transportu zbiorowego systemu standardów dla powiatowego publicznego transportu zbiorowego oraz wyznaczenie sieci komunikacyjnej, na której będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości świadczonych usług.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie oczekiwania społeczne mieszkańców powiatu legnickiego dotyczące transportu zbiorowego. Realizacja celu głównego pozwoli na rozwój organizowanego przez Powiat Legnicki publicznego transportu zbiorowego, który - zgodnie z wizją rozwoju - dzięki dostępności, jakości i efektywności działania, stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie w szczególności potrzeby osób o ograniczonej zdolności ruchowej (niepełnosprawnych i osoby starsze), ochronę środowiska naturalnego oraz ideę zrównoważonego rozwoju.

1.2. Metodologia tworzenia planu

Przy opracowywaniu planu transportowego dla powiatu legnickiego wykorzystano dane i materiały, które były w dyspozycji m.in. Starostwa Powiatowego w Legnicy oraz dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny. Wykorzystano również dane oraz informacje pochodzące z publikacji branżowych izb gospodarczych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy wojewódzkiego planu transportowego.

Plan transportowy dla powiatu legnickiego jest dokumentem składającym się z:

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

1.3. Zakres Planu

Zakres planu transportowego dla powiatu legnickiego jest zgodny z art. 12. ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zakres planu obszarowo obejmuje tereny gmin należących do powiatu legnickiego i zawiera następujące informacje²:

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

Przy opracowaniu dokumentu uwzględniono:

- stan zagospodarowania przestrzennego powiatu legnickiego;
- stan zagospodarowania przestrzennego gmin powiatu legnickiego i miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;
- sytuację społeczno-gospodarczą powiatu legnickiego;
- obecny system transportowy i jego wpływ na środowisko;
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- rentowność linii komunikacyjnych.

² Na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym

1.4. Podstawy prawne

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego powstał na podstawie następujących przepisów:

- Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2019 poz. 2475 t.j. z dnia 2019.12.23);
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U.2011.117.684 z dnia 2011.06.08);
- Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U.2019.1124 t.j.).

1.5. Konsultacje społeczne

Niniejszy *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Legnickiego*, jako akt prawa miejscowego, poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym, które trwały od 13 maja 2020 r. do 4 czerwca 2020 r. Celem tych konsultacji było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom powiatu możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Plan transportowy, zgodnie z pkt.10 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. (zmieniającym Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego), został skonsultowany z odpowiednimi zainteresowanymi stronami zgodnie z prawem krajowym, tj. podmiotami świadczącymi usługi w zakresie transportu, zarządcami, organizacjami oraz przedstawicielami użytkowników transportu publicznego.

Informacja o opracowanym projekcie niniejszego planu transportowego dla powiatu legnickiego została ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu *planu transportowego dla powiatu legnickiego* oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

W ramach prac nad projektem planu transportowego w marcu 2020 r. przeprowadzono badania ankietowe dotyczące preferencji komunikacyjnych i postulatów transportowych mieszkańców powiatu legnickiego. Wyniki badań zostały omówione w rozdziale nr 7.

**2. Podstawowe
informacje o
obszarze objętym
planem
zrównoważonego
rozwoju publicznego
transportu
zbiorowego dla
Powiatu Legnickiego**



POWIAT LEGNICKI

2.1. Powiat legnicki



POWIAT LEGNICKI

Powiat legnicki położony jest w centralnej części województwa dolnośląskiego, na nizinie Śląsko-Lużyckiej.

Powiat legnicki graniczy z powiatem: bolesławieckim, polkowickim, lubińskim, wołowskim, średzkim, jaworskim i zlotoryjskim.

Siedzibą powiatu jest Miasto Legnica – miasto na prawach powiatu.

Na terenie powiatu funkcjonują dwa miasta i 130 wsi.

Powierzchnia powiatu: 744,6 km²

Liczba ludności: 55 326 osób

Gęstość zaludnienia: 74 os/km²

2.4. Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu legnickiego

Administracyjnie powiat podzielony jest na osiem gmin.



Rysunek 1. Mapa powiatu legnickiego

Źródło: opracowanie własne.

- **Chojnów – miasto**



Chojnów to miasto od północy graniczące z obszarem dawnych rozległych Borów Dolnośląskich. Chojnów oddalony jest o 18 km od Legnicy, 26 km od Bolesławca i 18 km od Złotoryi.

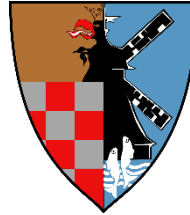
Biegąca ze wschodu na zachód trasy komunikacyjne autostrada A4 Wrocław- Dresden, droga prowadząca do Bolesławca i Legnicy, linia kolejowa E-30 zapewniają miastu bardzo dobre połączenie z najważniejszymi miastami województwa dolnośląskiego w tym z Wrocławiem.

Powierzchnia: 5,32 km²

Liczba ludności: 13 426 osób

Gęstość zaludnienia: 2 524 os/km²

- **Gmina Chojnów**



Gminę Chojnów tworzy 26 wsi, skupionych w 23 sołectwach, tj.: Biała Biskupin, Budziwojów-Dzwonów, Czernikowice, Dobroszów, Goliszów, Gołaczów, Groble, Jaroszówka,

Jerzmanowice, Konradówka-Piotrowice, Kolonia Kołłątaja, Krzywa, Michów, Niedźwiedzice, Okmiany, Osetnica, Pawlikowice-Gołocin, Rokitki, Stary Łom, Strupice, Witków, Zamienice. Gmina Chojnów posiada wiele walorów turystycznych, które docenią zarówno osoby poszukujące miejsca na aktywne spędzenie weekendu, jak i turyści planujący dłuższy wypoczynek połączony ze zwiedzaniem ciekawych miejsc. Gmina leży w granicy województwa dolnośląskiego. Od północy graniczy z gminą Chocianów i gminą Lubin, od wschodu z gminą Miłkowice, od południa z gminami Złotoryja i Zagrodno, natomiast od zachodu z Gminą Warta Bolesławicka i Gromadką.

Powierzchnia: 231,17 km²

Liczba ludności: 9 636 osób

Gęstość zaludnienia: 42 os/km²

- **Prochowice – miasto i gmina**



Gmina miejsko-wiejska z siedzibą gminy w Prochowicach. Gmina Prochowice oddalona jest od Legnicy o 18 km, a od miasta wojewódzkiego – Wrocławia o 51 km. Gmina graniczy z sześcioma gminami: Ścinawą, Wołowem,

Malczycami, Rużą, Kunicami i Lubinem (gminą wiejską). Wschodnią granicę gminy stanowi rzeka Odra, południową granicę – linia kolejowa relacji Legnica – Wrocław.

Powierzchnia: 102,62 km²

Liczba ludności: 7 455 osób

Gęstość zaludnienia: 73 os/km²

- **Gmina Krotoszyce**



Gmina wiejska z siedzibą gminy w Krotoszycach. W skład gminy Krotoszyce wchodzi 14 sołectw, tj.: Babin-Kościół, Czerwony Kościół, Dunino, Janowice Duże, Kozice, Krajów, Krotoszyce, Prostynia,

Szymanowice, Tyńczyk Legnicki, Warmątowice Sienkiewiczowskie, Wilczyce, Winnica oraz Złotniki. Gmina Krotoszyce graniczy z następującymi gminami: Legnica, Legnickie Pole, Męcinka, Miłkowice i Złotoryja.

Powierzchnia: 67,59 km²

Liczba ludności: 3 336 osób

Gęstość zaludnienia: 49 os/km²

- **Gmina Kunice**



Gmina wiejska z siedzibą gminy w Kunicach. W skład gminy Kunice wchodzi 13 sołectw, tj.: Bieniowice, Golanka Górna, Grzybiany, Jaśkowice Legnickie, Kunice, Miłogostowice, Pątnów Legnicki, Piotrówek, Rosochata, Spalona, Szczytniki nad Kaczawą, Szczytniki Małe oraz Ziemnice. Gmina Kunice graniczy z następującymi gminami: Legnica, Legnickie Pole, Lubin, Miłkowice, Prochowice oraz Ruja.

Powierzchnia: 92,79 km²

Liczba ludności: 6 893 osób

Gęstość zaludnienia: 74 os/km²

- **Gmina Legnickie Pole**



Gmina wiejska z siedzibą gminy w Legnickim Polu. W skład gminy Legnickie Pole wchodzi 17 sołectw, tj.: Bartoszów, Biskupice, Czarnków, Gniewomierz, Kłębanowice, Kojszków, Koskowice, Księginice, Legnickie Pole, Lubień, Mikołajowice, Nowa Wieś Legnicka, Ogonowice, Raczkowa, Strachowice, Taczalin i Mąkolice. Miejscowości bez statusu sołectwa: Psary. Gmina Legnickie Pole sąsiaduje z następującymi gminami: Krotoszyce, Kunice, Legnica, Męcinka, Mściwojów, Ruja oraz Wądroże Wielkie.

Powierzchnia: 85,20 km²

Liczba ludności: 5 241 osób

Gęstość zaludnienia: 61 os/km²

- **Gmina Miłkowice**



Gmina wiejska z siedzibą gminy w Miłkowicach. Przez gminę przebiega droga z Legnicy do Lubina i z Legnicy do Chojnowa. W skład gminy Miłkowice wchodzi 16 sołectw, tj.: Bobrów, Głuchowice, Gniewomirowice, Goślinów, Grzymalin, Jakuszów, Jezierzany, Kochlice, Miłkowice, Pątnówek, Rzeszotary, Dobrzejów, Siedliska, Studnica, Ulesie i Lipce. Gmina Miłkowice sąsiaduje z następującymi gminami: Chojnów, Krotoszyce, Kunice, Legnica, Lubin oraz Złotoryja.

Powierzchnia: 86,37 km²

Liczba ludności: 6 706 osób

Gęstość zaludnienia: 77 os/km²

- **Gmina Ruja**



Gmina wiejska z siedzibą gminy w Rui. W skład gminy Miłkowice wchodzi 12 sołectw, tj.: Brennik, Dzierzkowice, Janowice, Komorniki, Lasowice, Polanka, Rogoźnik, Ruja, Strzałkowice, Tyniec Legnicki, Usza i Wądrodno. Gmina Miłkowice sąsiaduje z następującymi gminami: Kunice, Legnickie Pole, Malczyce, Prochowice oraz Wądroże Wielkie.

Powierzchnia: 73,37 km²

Liczba ludności: 2 633 osób

Gęstość zaludnienia: 36 os/km²

2.4. Podstawowe dane demograficzne

Sytuacja demograficzna powiatu legnickiego oraz prognozowane zmiany w strukturze demograficznej będą ważnymi czynnikami wpływającymi na kształtowanie sieci transportu zbiorowego.

Wśród czynników determinujących popyt na usługi komunikacji zbiorowej na terenie powiatu legnickiego wymienia się:

- liczbę mieszkańców powiatu,
- strukturę wiekową mieszkańców powiatu,
- aktywność zawodową i edukacyjną mieszkańców,
- wielkość i kierunki migracji ludności.

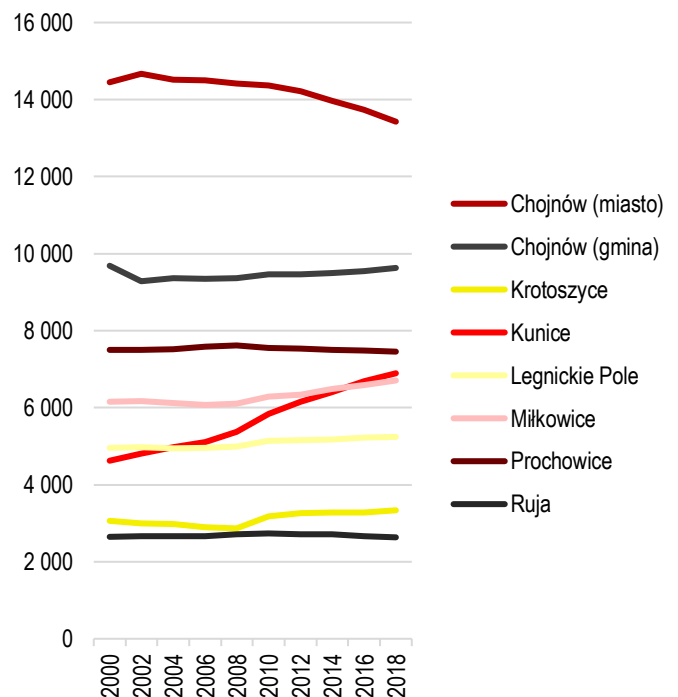
Według Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) na koniec 2018 roku powiat legnicki zamieszkiwało 55 326 osób, w tym 51% kobiet. Współczynnik feminizacji utrzymywał się na dość dobrym poziomie osiągając wartość 104 kobiet na 100 mężczyzn.

W poniższej tabeli przedstawiono liczbę ludności w poszczególnych gminach oraz w całym powiecie legnickim w roku 2010, 2015 oraz 2018, zaś kolejny wykres przedstawia zmiany liczby ludności w ciągu 18 lat, gdzie wyraźnie widać, iż największy spadek liczby ludności odnotowany został w mieście Chojnów. W całym powiecie legnickim w latach 2000-2018 liczba ludności wzrosła o 2 256 osób (4%).

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie legnickim w podziale na gminy

	2010	2015	2018
Powiat legnicki	54 582	55 051	55 326
Chojnów (miasto)	14 372	13 825	13 426
Chojnów (gmina)	9 466	9 550	9 636
Krotoszyce	3 181	3 263	3 336
Kunice	5 839	6 559	6 893
Legnickie Pole	5 139	5 179	5 241
Miłkowice	6 292	6 531	6 706
Prochowice	7 558	7 478	7 455
Ruja	2 735	2 666	2 633

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Wykres 1. Zmiany liczby ludności na przestrzeni 18 lat

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Prognozy liczby ludności

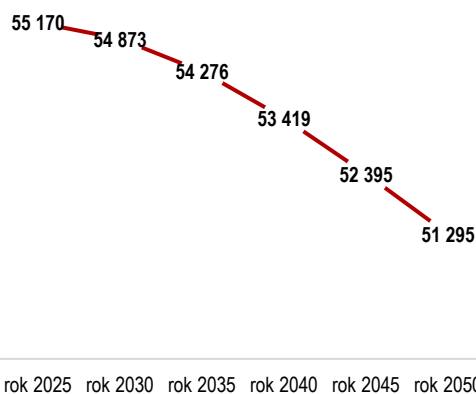
W celu prawidłowego zaplanowania powiatowej sieci komunikacyjnej należy w szczególności uwzględnić prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar.

Według prognoz GUS (z 2014 r.) liczba mieszkańców powiatu legnickiego w 2025 roku będzie wynosiła 55 170 osób, w tym 27 032 mężczyzn i 28 138 kobiet. Prognozę ludności do 2050 roku przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 2. Prognoza liczby ludności w powiecie legnickim do 2050 r. według GUS (z 2014 r.)

Rok	Ludność		
	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
2030	54 873	26 870	28 003
2035	54 276	26 558	27 718
2040	53 419	26 149	27 270
2045	52 395	25 717	26 678
2050	51 295	25 296	25 999

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



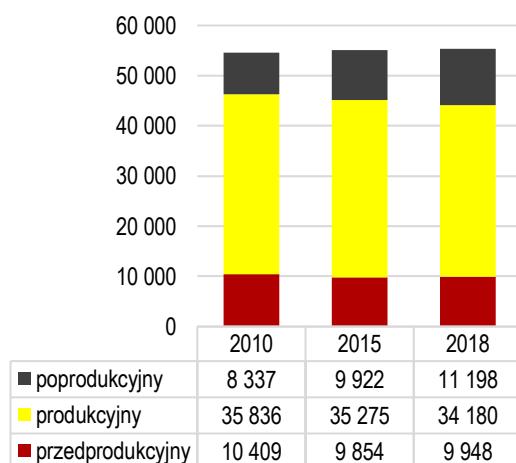
Wykres 2. Prognozowany spadek liczby ludności w powiecie legnickim do 2050 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Struktura demograficzna

Na wykresie nr 4 przedstawiono strukturę demograficzną mieszkańców powiatu legnickiego, która została ukazana w podziale na trzy grupy wiekowe:

- przedprodukcyjnym – przedział wiekowy 0-17 lat,
- produkcyjny – przedział 18-59 lat (kobiety) oraz 18-64 lat (mężczyźni),
- poprodukcyjny – 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni).



Wykres 3. Zmiany struktury ludności według grup ekonomicznych w powiecie legnickim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W powiecie legnickim, tak jak w całej Polsce oraz Europie, występuje zjawisko starzenia się społeczeństwa. W ciągu 10 lat liczba osób w wieku przedprodukcyjnym zmniejszyła się o ponad 461 osób, a liczba osób w wieku poprodukcyjnym wzrosła o 2 861

osób. To kluczowa informacja na etapie sporządzenia planu transportowego – zmniejszy się liczba podróży obligatoryjnych (do szkół, a za kilka, kilkanaście lat także do pracy), a zwiększy się liczba podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych – do placówek służby zdrowia czy na zakupy). **Jeśli taki trend zostanie utrzymany to na przestrzeni lat może dojść do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim.**

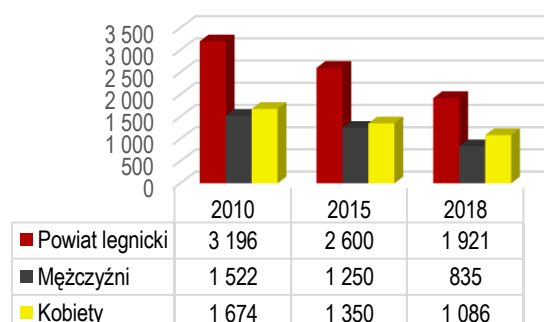
Gęstość zaludnienia oraz stopień bezrobocia

Liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie powiatu są istotnymi informacjami w przypadku planowania komunikacji o charakterze użyteczności publicznej i dlatego elementy te zostały uwzględnione przy wyznaczaniu planowanej sieci komunikacyjnej. Innymi istotnymi parametrami są: struktura funkcjonowania ludności oraz stopa bezrobocia mieszkańców powiatu.

Według danych na rok 2018 średnia gęstość zaludnienia powiatu legnickiego była równa 74 osoby na 1 km².

Bezrobocie rejestrowane wśród mieszkańców całego powiatu legnickiego wynosiło w 2018 roku 1 921 osób. Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar. Osoby bezrobotne rzadziej odbywają podróże, ponieważ nie występuje czynnik obligatoryjnego przemieszczania się, dlatego zmiany stopy bezrobocia wpływają pośrednio na zmiany w strukturze wykonywanych podróży.

Stan ilościowy bezrobotnych zarejestrowanych w powiecie legnickim, uwzględniający liczbę bezrobotnych ogółem oraz w podziale na mężczyzn i kobiet, przedstawia wykres nr 3.

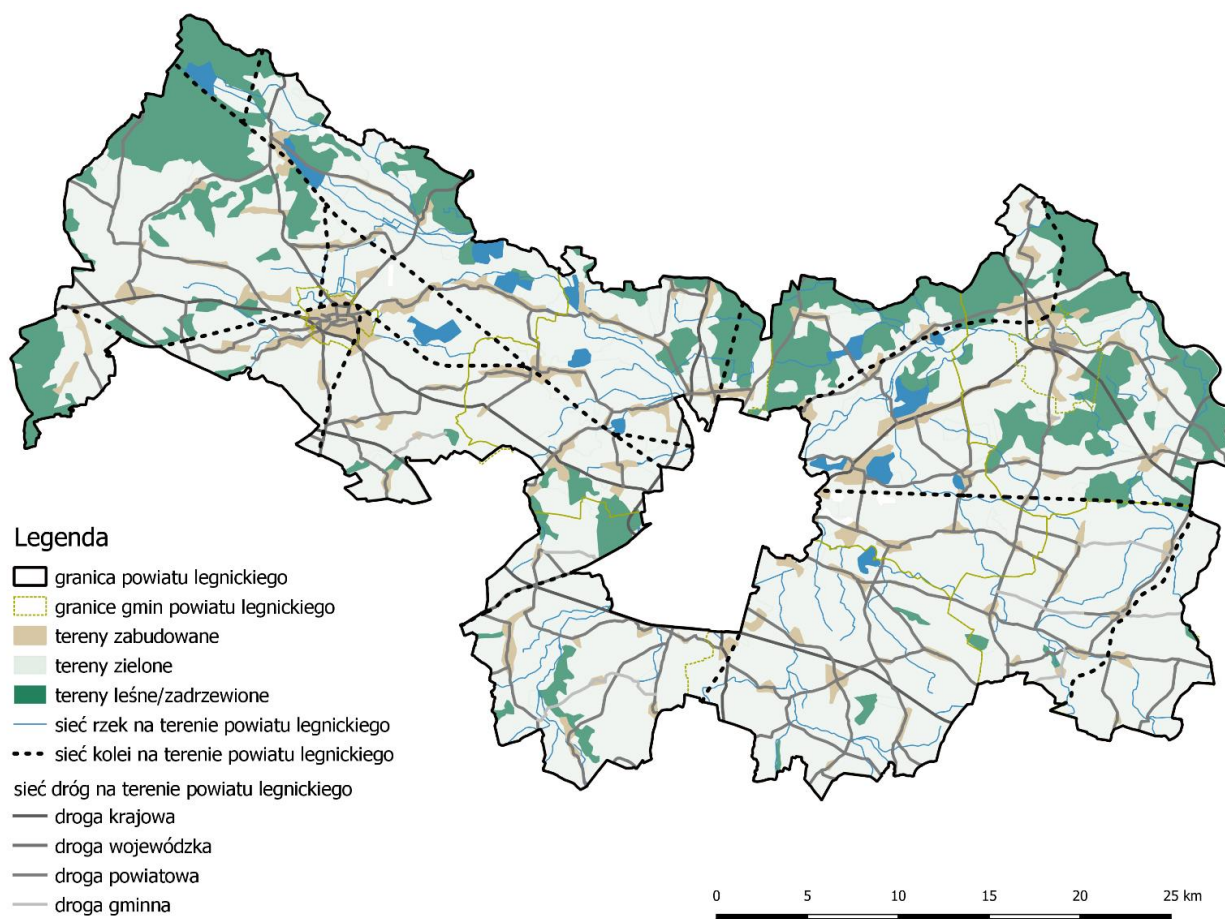


Wykres 4. Stan bezrobocia w powiecie legnickim w latach 2010-2018

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Podsumowanie

Powiat legnicki składa się z ośmiu gmin – dwóch miast i stu trzydziestu wsi. W ostatnich latach liczba ludności w powiecie legnickim wzrosła, jednak według prognoz Głównego Urzędu Statystycznego sytuacja ta ulegnie zmianie i liczba ludności zacznie się zmniejszać, przy jednocześnie postępującym procesie „starzenia się” społeczeństwa. Stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie spada, lecz w roku 2018 była prawie dwukrotnie wyższa niż w Polsce. Zmniejszająca się liczba ludności oraz „starzejące się” społeczeństwo mogą sugerować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obowiązkowe (dom – szkoła – dom oraz dom – praca – dom), natomiast coraz więcej osób może podróżować incydentalnie, np. do placówek służby zdrowia, urzędów czy obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych.



Rysunek 2. Obszar objęty planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Legnickiego

Źródło: opracowanie własne.

2.4. Układ drogowy i torowy

Układ drogowy

Podstawowym elementem, który wpływa na sprawne funkcjonowanie całego systemu transportowego jest infrastruktura drogowa. Ważną cechą powiatu legnickiego jest dobre położenie komunikacyjne – na skrzyżowaniu głównych szlaków komunikacyjnych województwa dolnośląskiego (przy skrzyżowaniu drogowo - kolejowego Pan-Europejskiego Korytarza Transportowego nr III Berlin/Drezno - Wrocław – Kijów, który obejmuje autostrady A-4, A-18 i linię kolejową E 30 z drogą krajową nr 3 relacji Świnoujście-Jakuszyce oraz drogą krajową nr 94 z Krzywej do Medyki).

Przez powiat przebiega:

- autostrada A4 relacji Wrocław – Legnica – Chojnów – Berlin. Długość autostrady na terenie powiatu wynosi 32 km, na tej długości znajduje się 20 wiaduktów;
- droga ekspresowa S3 łącząca południe kraju z portami w Szczecinie i Świnoujściu;
- droga krajowa nr 94;
- drogi wojewódzkie: Lubin – Chojnów – Bolesławiec, Wrocław – Prochowice – Lubin, Chojnów – Chocianów - Przemków oraz Legnica – Złotoryja.

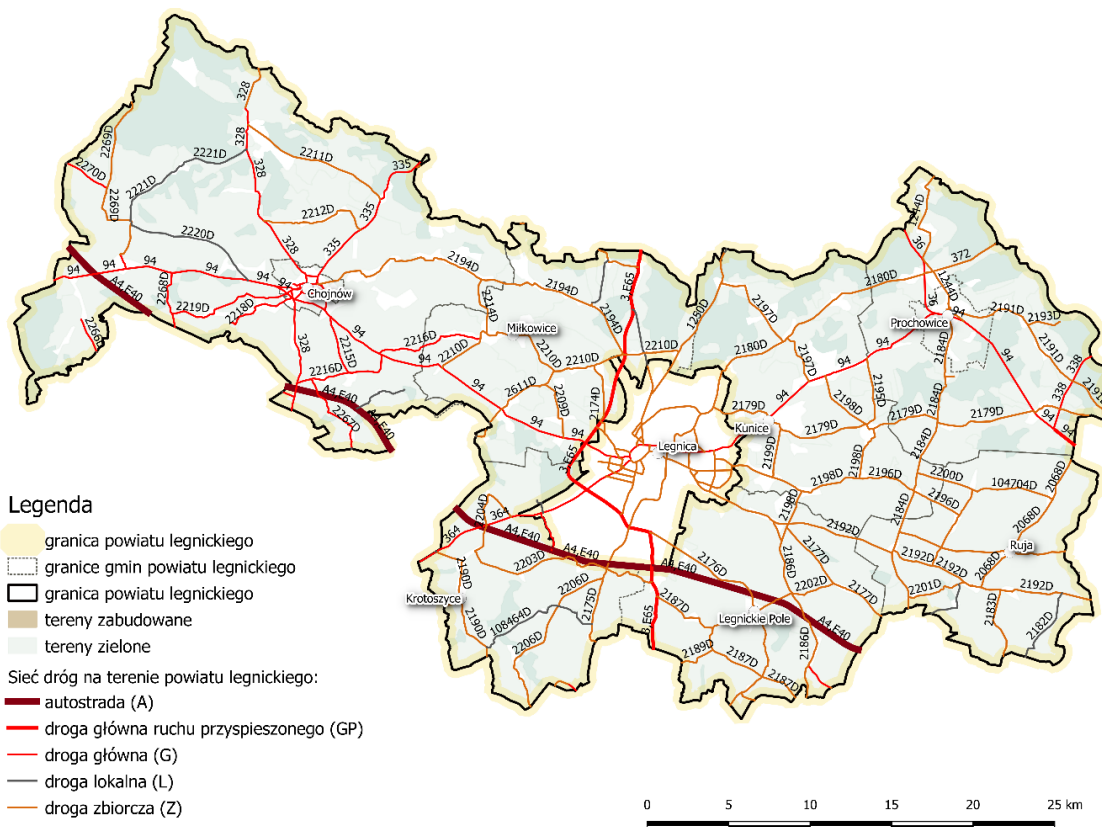
Długość dróg powiatowych na terenie powiatu legnickiego (stan na dzień 31.01.2019 r.) wynosiła 354,658 km, w tym:

- na terenie gminy Kunice – 53,819 km;
- na terenie gminy Prochowice – 32,411 km;
- na terenie miasta Prochowice – 5,450 km;
- na terenie gminy Ruja – 41,571 km;
- na terenie gminy Legnickie Pole – 55,726 km;
- na terenie gminy Krotoszyce – 36,378 km;
- na terenie gminy Miłkowice – 42,089 km;
- na terenie gminy Chojnów - 85,039 km;
- na terenie miasta Chojnów – 2,175 km.

Długość dróg gminnych publicznych na terenie powiatu legnickiego (stan na dzień 31.01.2019 r.) wynosiła 287,271 km, w tym:

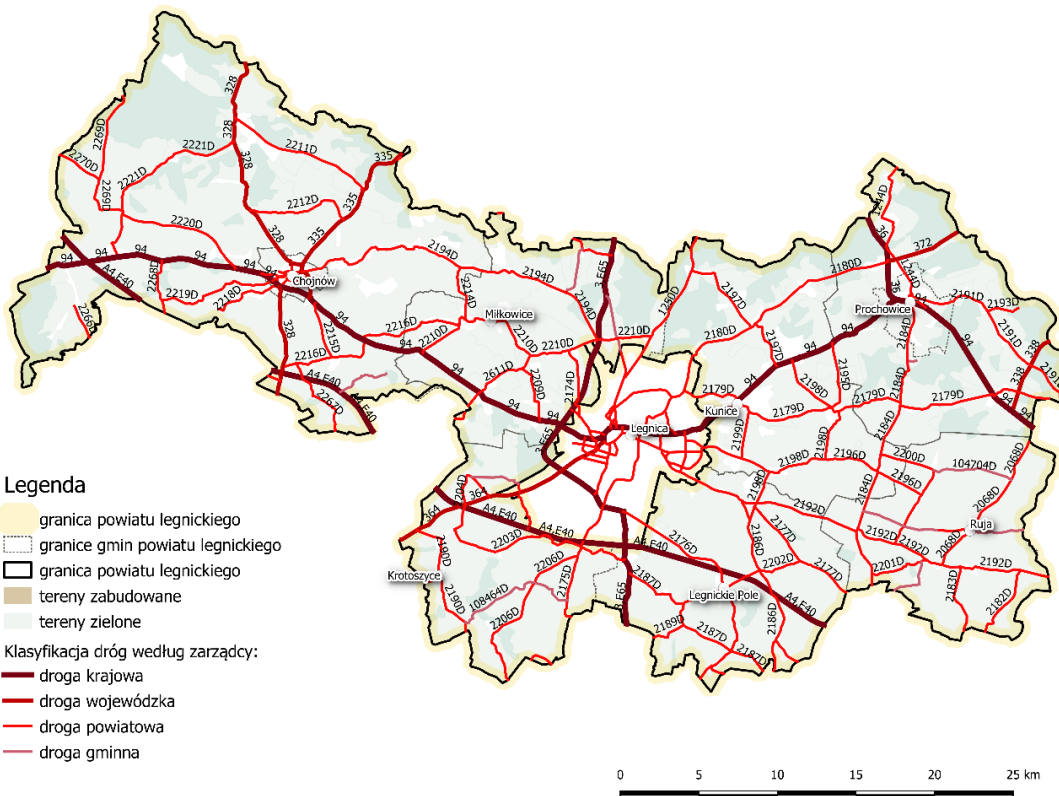
- na terenie gminy Kunice – 15,180 km;
- na terenie gminy Prochowice – 40,689 km;
- na terenie gminy Ruja – 35,688 km;
- na terenie gminy Legnickie Pole – 21,825 km;
- na terenie gminy Krotoszyce – 46,630 km;
- na terenie gminy Miłkowice – 26,380 km;
- na terenie gminy Chojnów - 112,160 km.

Szczegółowy wykaz dróg w podziale na gminy stanowi załącznik nr 1.



Rysunek 3. Klasyfikacja dróg w powiecie legnickim według klasy drogi

Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 4. Klasyfikacja dróg w powiecie legnickim według zarządcy

Źródło: opracowanie własne.

Układ kolejowy

Przez teren powiatu legnickiego przebiega pięć linii kolejowych.

Głównym węzłem kolejowym jest Chojnów posiadający połączenie z największymi miastami województwa, tj.: Wrocławiem, Legnicą, Bolesławcem, Oleśnicą i Zgorzelcem oraz kraju (Warszawą, Łodzią, Katowicami, Krakowem). Natomiast w Miłkowicach znajduje się jedna z największych w regionie bocznic wagonów towarowych.

Do najważniejszych szlaków kolejowych zalicza się:

- **linia Malczyce - Szczedrzykowice – Jaśkowice Legnickie – Legnica – Miłkowice**; linia jest dwutorowa i zelektryfikowana. W okolicach Szczedrzykowic i Jaśkowic szlak jest zagrożony podmyciem i zatopieniem. Realizowane są tu także przewozy TSP;
- **linia Legnica - Rzeszotary – Raszówka**; linia jest jednotorowa oraz zelektryfikowana i dodatkowo realizowane są tu przewozy TSP;
- **linia Piekary Wlk. – Miłkowice** to tzw. „obwodnica”, linia przeznaczona jest wyłącznie dla pociągów towarowych i TSP; linia dwutorowa i zelektryfikowana;
- **linia Jawor – Legnica**; linia jest jednotorowa i częściowo zelektryfikowana, nie wykorzystywana obecnie do przewozu TSP;
- **linia Legnica – Pawłowice Małe– Wilczyce**; linia jednotorowa i zelektryfikowana, lecz na całej długości zagrożona podmyciem i zatopieniem.;
- **linia Legnica – Prochowice**; linia jednotorowa i zelektryfikowana, lecz w chwili obecnej ruch jest wstrzymany.

Na terenie powiatu legnickiego zinwentaryzowano 17 przejazdów kolejowych na drogach powiatowych:

1. **Kunice – Ziemnice**, skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2199D gm. Kunice.
2. **Jaśkowice Legnickie**, skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2198D gm. Kunice.
3. **Szczedrzykowice**, skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2184D gm. Kunice.
4. **Szczytniki nad Kaczawą**, skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2180D gm. Kunice - **nieczynna Linia kolejowa**.

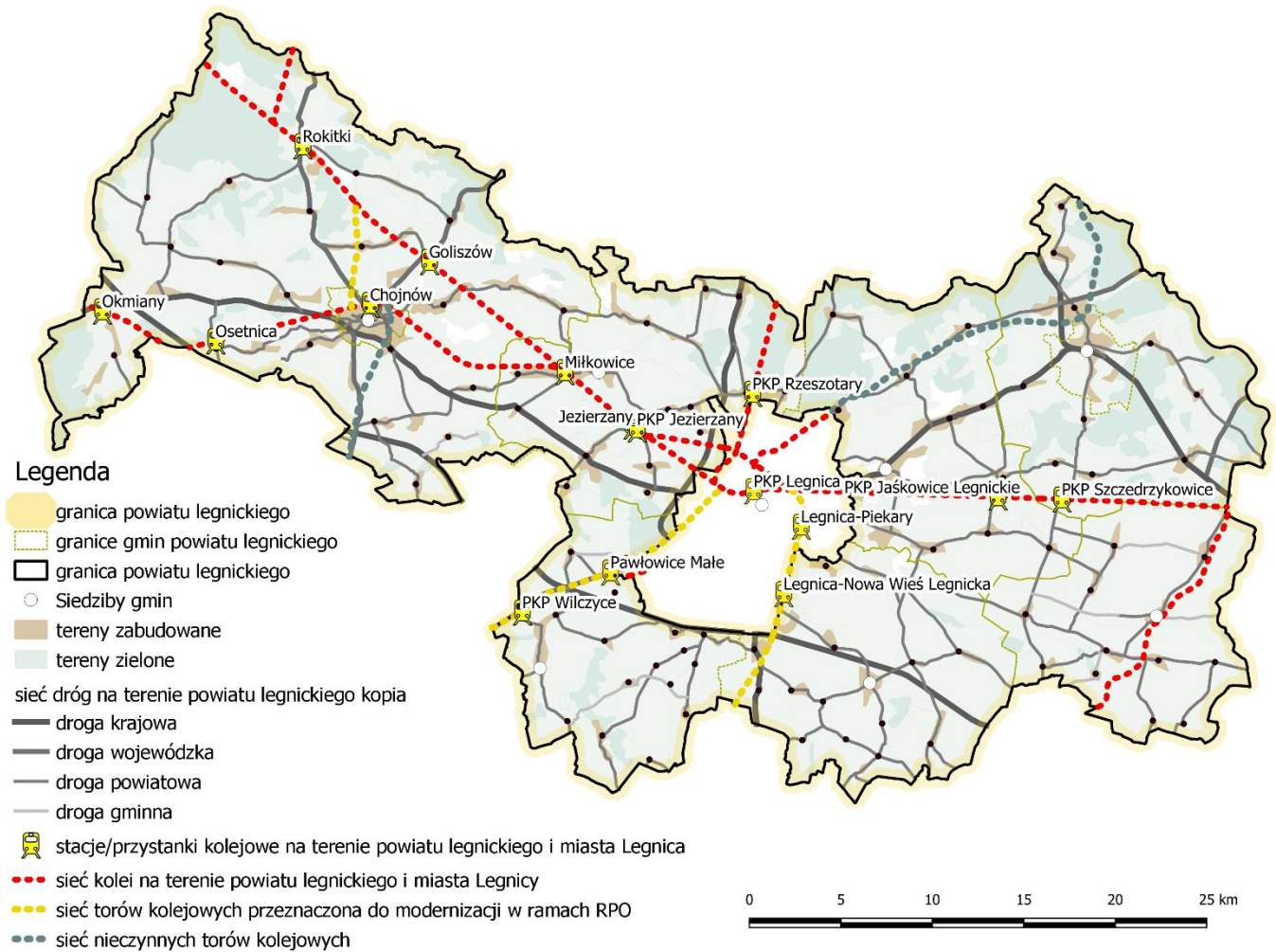
5. **Bieniowice**, skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2197D gm. Kunice - **nieczynna Linia kolejowa**.
6. **Rzeszotary** skrzyżowanie z drogą powiatową dr. 2194D gm. Miłkowice.
7. **Jezierzany**, skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2611D gm. Miłkowice.
8. **Miłkowice**, skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2210D gm. Miłkowice.
9. **Pawłowice Małe**, skrzyżowanie z drogą gminną wew. - dot. UG Krotoszyce.
10. **Wilczyce**, skrzyżowanie drogi wojewódzkiej z drogą powiatową 2204D gm. Krotoszyce.
11. **Krotoszyce**, skrzyżowanie drogi wojewódzkiej z drogą powiatową nr 2204D gm. Krotoszyce.
12. **Goliszów**, skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2194D gm. Chojnów.
13. **Chojnów, ul. Goleszańska** skrzyżowanie z drogą powiatową (linia aktualnie nieczynna). nr 2194D m. Chojnów - **nieczynna Linia kolejowa**
14. **Osetnica**, skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2268D gm. Chojnów.
15. **Okmiany**, skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2266D gm. Chojnów.
16. **Biała (Górna)**, skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2212D - **nieczynna Linia kolejowa**.
17. **Biała (Dolna)**, skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2212D.

Na terenie powiatu legnickiego zinwentaryzowano jedenaście stacji kolejowych.

Warto także wspomnieć, że *Plan inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020* uchwalony w 2017 roku³ zakłada nowe inwestycje kolejowe na terenie powiatu legnickiego, wśród których wymienia się:

- rewitalizację linii kolejowej nr 283 na odcinku Jelenia Góra – Legnica;
- rewitalizację linii kolejowej nr 284 na odcinku **Złotoryja –Legnica**;
- rewitalizację linii nr 137 Legnica – Katowice na odcinku: Legnica -Dzierżonów;
- rewitalizacja linii kolejowej nr 316 na odcinku **Chojnów – Rokitki**.

³ Uchwała Nr 4709/V/17 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 28 grudnia 2017 r.



Rysunek 5. Sieć linii kolejowych, stacji i przystanków kolejowych na terenie powiatu legnickiego

Źródło: opracowanie własne.

3. Obecna sieć komunikacyjna



POWIAT LEGNICKI

3.1. Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu legnickiego

Transport kolejowy

Zgodnie z opisem w punkcie 2.4. przez powiat legnicki przebiega kilka linii kolejowych. Obecnie jest na nich prowadzony ruch pasażerski organizowany przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego (Koleje Dolnośląskie) oraz przez ministra właściwego do spraw transportu (pociągi dalekobieżne).

Transport lotniczy

Legnica – siedziba powiatu legnickiego oddalona jest od miasta wojewódzkiego - Wrocławia o 70 km, w którym znajduje się międzynarodowy port lotniczy, od Warszawy o 420 km, od Pragi o 175 km, od Bratysławy o 348 km, a od Berlina o 239 km. W Legnicy, przy ulicy J. Iwaszkiewicza 5, znajduje się lądowisko sanitarne zarządzane przez Wojewódzki Szpital Specjalistyczny w Legnicy, lecz przeznaczone jest ono wyłącznie do startów i lądowań śmigłowców sanitarnych i ratowniczych. Obszary, na których funkcjonowało dawne lotnisko, położone w południowo-wschodniej części Legnicy, zostały przeznaczone na tereny inwestycyjne o funkcji produkcyjno-usługowej.

Transport drogowy

Na system komunikacyjny na obszarze powiatu legnickiego składają się przewozy, dla których organizatorem, zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, jest Starosta Legnicki (powiatowe przewozy pasażerskie) oraz pozostałe przewozy, dla których organizatorami są burmistrzowie, wójtowie, marszałkowie oraz minister właściwy do spraw transportu

Według stanu na dzień 1 marca 2020 roku przyznanych zostało 15 zezwoleń przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego na wykonywanie przewozów regularnych oraz 21 zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych specjalnych, które odbywają się i obsługują teren powiatu legnickiego.

Tabela 3. Wykaz linii i przewoźników, którym zostało wydane zezwolenie przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego na wykonywanie przewozów regularnych i specjalnych po terenie objętym opracowaniem planu transportowego

Nazwa przedsiębiorcy	Nazwa linii komunikacyjnej	Nr dokumentu
Linie regularne		
Tarnowski Norbert Firma Przewozowa "Tarnowscy"	Lubin - Środa Śląska - Wrocław	pp3/7
Tarnowski Norbert Firma Przewozowa "Tarnowscy"	Rusko - Prochowice - Lubin	3426/1
Transport Osobowy " TAXI - MAXI " BUS Stanisław Tarnowski	Lubin - Środa Śląska - Wrocław	pp4/7
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Lubinie Spółka Akcyjna	Złotoryja - Wojciechów - Chojnów	pp1261/1
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Lubinie Spółka Akcyjna	Stary Łom - Chojnów - Złotoryja	pp1284/1
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Lubinie Spółka Akcyjna	Prochowice - Miłosna - Lubin	pp1339/2
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Lubinie Spółka Akcyjna	Chojnów - Osetnica - Chojnów	p1809/2
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Lubinie Spółka Akcyjna	Chojnów - Brochocin - Złotoryja	2689/2
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Lubinie Spółka Akcyjna	Chojnów - Brochocin - Złotoryja	2873/3
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Lubinie Spółka Akcyjna	Gieraltowiec - Strupice - Chojnów	2910/4
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Lubinie Spółka Akcyjna	Lubin - Żabice - Chojnów	3025
"P.P.U.H. " TARPOL " Władysława Tarnowska	Lubin - Środa Śląska - Wrocław	pp2/10
P.P.H.U. "A - L" Andrzej Lewandowski	Lubin - Żabice - Chojnów	pp22/2
USŁUGI TRANSPORTOWE "BATORY" S.C. Lidia i Czesław Bieleccy	Legnica - Karczowiska - Lubin	pp316/3
Kulikowska Anna SOBIESKI	Legnica - Rzeszotary - Lubin	pp375/2

Linie specjalne		
Jerzy Kula Przedsiębiorstwo Usługowo - Handlowe "OMEGA "	Chojnów - Żabice - Krzeczyn Wielki - Lubin Zachodni	pp1742
Usługi Przewozowe Szczepański Mirosław	Lisowice - Środa Śląska - Biskupice Podgórne Compal Electronics	3623
Zakład Handlu i Transportu "Razbi" Zbigniew Proski	Iwiny - Chocianów - Lubin	p2524/1
Zakład Handlu i Transportu "Razbi" Zbigniew Proski	Krzywa - Chojnów - Guzice ZG Rudna Szyb R IX	3637/1
Usługi Autokarowe Lewandowski Tomasz	Legnica - Prochowice - Święte BASF	3834
Nocuń Bus Barbara Nocuń	Jerzmanice-Zdrój - Chojnów - Lubin ZG Lubin Szyb LZ	P3106
Nocuń Bus Barbara Nocuń	Wilków - Złotoryja - Legnickie Pole LSSE II	3933/1
Nocuń Bus Barbara Nocuń	Sichów - Chojnów - Guzice ZG Rudna Szyb RIX	4035/1
JDJ Transport Osobowo-Towarowy Janusz Dul	Nowogrodziec - Bolesławiec - Guzice	3739
Andrzej Adaszek Transport Samochodowy	Nowa Wieś Grodziska - Chojnów - Polkowice ZG Rudna Szyb Rudna Główna	P3127
Andrzej Adaszek Transport Samochodowy	Zagrodno - Chojnów - Guzice ZG Rudna Szyb RIX	P3128
TRANSBUS" Zbigniew Seternus	Chojnów - Trzebnice - Polkowice	4017
Artur Więckowski Agencja Windykacyjna "AW"	Kruszyn - Chojnów - Jakubów	3793
Przewóz Osób Szwed Bronisław	Złotoryja - Chojnów - Osla XPO Logistic	4010
Marzena Klińska MAJATRANS	Bolesławiec - Chojnów - Tarnówek ZG Rudna Szyb RP	4111
Monika Mularczyk "Krzysztof+" Transport Osobowy	Proboszczów - Chojnów - Lubin	p2564
Pan Robert Nocuń TRANSROB II Robert Nocuń	Jawor - Małuszów - Legnickie Pole LSSE II	4033
Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Maxpol Sp. z o.o.	Legnica - Kunice - Biskupice Podgórne LG Chem	3993/1
A&M Firma Handlowo Usługowa	Legnica - Chojnów - Lubin	3511
A&M Firma Handlowo Usługowa	Legnica - Chojnów - Lubin	3532
MERCUS Logistyka Sp. z o.o.	Iwiny - Chojnów - Rynarcice ZG Lubin Szyb L VI	4121

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego, <http://www.umwd.dolnyslask.pl/drogi/transport-autobusowy/udostepnianie-informacji-publicznej/>

Według stanu na dzień 12 maja 2020 roku przyznanych zostało 17 zezwoleń przez Prezydenta Miasta Legnicy na wykonywanie regularnego przewozu osób w transporcie drogowym na terenie powiatu legnickiego.

Tabela 4. Wykaz linii i przewoźników, którym zostało wydane zezwolenie przez Prezydenta Miasta Legnicy na wykonywanie przewozów regularnych po terenie objętym opracowaniem

L.p.	Nazwa przedsiębiorcy	Nazwa linii komunikacyjnej
1.	„Batory” S.C. Lidia i Czesław Bieleccy	Legnica – Legnickie Pole - Taczalin
2.	P.H.U. Zdzisław Świrski	Legnica – Chojnów - Legnica
3.	Zawisza Group Sp. z o.o.	Legnica – Studnica – Chojnów
4.	TI-REX Mirosław Przybylak	Legnica – Niedźwiedzice – Chojnów
5.	„JOKER” Ewa Pietrus	Legnica – Studnica – Chojnów
6.	PKS w Lubinie S.A.	Chojnów – Michów - Legnica
7.	P.U-H. Jacek Kozieł	Legnica – Kunice - Prochowice
8.	P.U-H. Jacek Kozieł	Legnica – Prochowice - Mierzowice
9.	Zawisza Group Sp. z o.o.	Legnica – Rogoźnik - Strzałkowice
10.	PKS Trans-Pol Sp. z o.o. Jawor	Legnica – Legnickie Pole - Ogonowice
11.	K.R-R. „Doradca” Paulina Sejud	Krajów – Krotoszyce - Legnica
12.	K.R-R. „Doradca” Paulina Sejud	Legnica – Krotoszyce – Warmatowice Sienkiewiczowskie - Legnica
13.	Zawisza Group Sp. z o.o.	Legnica – Tynec Legnicki - Strzałkowice
14.	Beauty Body Justyna Wachobow	Legnica – Miłkowice – Siedliska – Miłkowice - Legnica
15.	MPK sp. z o.o.	Linia nr 1; Legnica – Państw Legnicki – Szczytniki n/Kaczawą
16.	MPK sp. z o.o.	Linia nr 10; Legnica – Kunice – Prochowice - Mierzowice
17.	MPK sp. z o.o.	Linia nr 23; Legnica – Grzybiany – Rosochata – Piotrówek – Jaśkowice Legnickie
18.	MPK sp. z o.o.	Linia nr 8; Legnica – Dobrzejów – Miłogostowice

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Wydział Spraw Obywatelskich Referat Komunikacji Urzędu Miasta Legnica.

Wszystkie wykonywane obecnie przewozy powiatowe to przewozy komercyjne (funkcjonujące na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę). Przewoźnicy, którzy wykonują regularny przewóz osób na podstawie wydanych zezwoleń przez Wydział Komunikacji i Transportu Drogowego Starostwa Powiatowego w Legnicy, to:

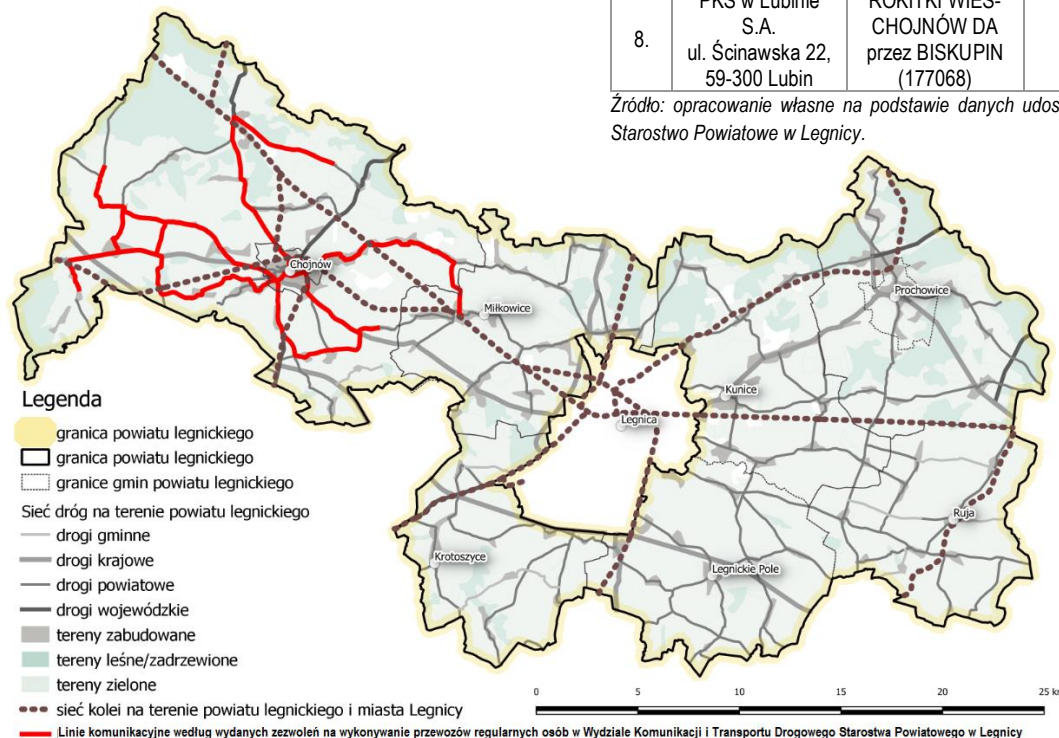
- Andrzej Lewandowski P.P.H.L. „A-L”, ul. Kwiatowa 5A/14, 59-230 Lubin;
- PKS w Lubinie S.A., ul. Ścinawska 22, 59-300 Lubin.

Według stanu na dzień 1 stycznia 2020 r.:

- liczba linii komunikacyjnych funkcjonujących na terenie powiatu (na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatowego w Legnicy) wynosi 8;
- liczba ważnych zezwoleń na przewozy regularne (zezwolenia wydane przez Starostę Powiatowego w Legnicy) wynosi 8;
- liczba autobusów, którymi wykonywane są regularne przewozy osób wynosi 33.

Rysunek 6. Linie komunikacyjne na obszarze powiatu legnickiego według wydanych zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych osób w Wydziale Komunikacji i Transportu Drogowego Starostwa Powiatowego w Legnicy (stan na 01.01.2020)

Źródło: opracowanie własne.



Wykaz zezwoleń znajduje się w poniższej tabeli. Sieć komunikacyjną przedstawiono również na rysunku nr 6.

Tabela 5. Wykaz aktualnych linii powiatowych

Lp.	Nazwa przedsiębiorcy	Nazwa linii komunikacyjnej	Nr zezwolenia/ilość wypisów
1.	Andrzej Lewandowski P.P.H.L. „A-L” ul. Kwiatowa 5A/14 59-230 Lubin	CHOJNÓW-ZAMIENICE przez ROKITKI	1/2015 2-wypisy
2.	PKS w Lubinie S.A. ul. Ścinawska 22, 59-300 Lubin	STARY ŁOM – CHOJNÓW D.A. przez KRZYWA, ROKITKI (177088)	1/2010 3-wypisy
3.	PKS w Lubinie S.A. ul. Ścinawska 22, 59-300 Lubin	CHOJNÓW DA-CHOJNÓW DA przez WITKÓW-KRZYWA (177060)	2/2013 4-wypisy
4.	PKS w Lubinie S.A. ul. Ścinawska 22, 59-300 Lubin	CHOJNÓW DA-STARY ŁOM przez WITKÓW (177004)	3/2013 5-wypisy
5.	PKS w Lubinie S.A. ul. Ścinawska 22, 59-300 Lubin	CHOJNÓW DA-CHOJNÓW DA przez MICHÓW (177021)	1/2014 4-wypisy
6.	PKS w Lubinie S.A. ul. Ścinawska 22, 59-300 Lubin	CHOJNÓW D.A.-KRZYWA przez OSETNICA (177166)	2/2014 4-wypisy
7.	PKS w Lubinie S.A. ul. Ścinawska 22, 59-300 Lubin	CHOJNÓW D.A.-MILKOWICE, SZKOŁA przez GOLISZÓW (177149)	3/2014 4-wypisy
8.	PKS w Lubinie S.A. ul. Ścinawska 22, 59-300 Lubin	ROKITKI WIEŚ-CHOJNÓW DA przez BISKUPIN (177068)	4/2014 3-wypisy

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Starostwo Powiatowe w Legnicy.

**4. Sieć komunikacyjna,
na której jest
planowane
wykonywanie
przewozów
o charakterze
użyteczności
publicznej**



POWIAT LEGNICKI

4.1. Zasady oznaczania poszczególnych linii tworzących sieć komunikacyjną

Rozkłady jazdy publicznego transportu zbiorowego różnią się w zależności od rodzaju dnia tygodnia (dzień roboczy, sobota, niedziela) oraz w zależności od faktu, czy dzień jest wolny od nauki szkolnej. Podział na różne dni tygodnia, a w następstwie inny standard obsługi (wyrażony w częstotliwości i liczbie kursów) jest uzasadniony różnym popytem na usługi publicznego transportu zbiorowego. Różnice w popycie są związane z dominacją innych motywów podróży w każdym z rodzajów dnia tygodnia.

W tabelach 6-7 zawarto informacje dotyczące numeru linii (numery linii są ustalone na potrzeby dokumentu, a w praktyce może być zastosowany inny system numeracji), jej przebiegu, długości w kilometrach oraz minimalnej (gwarantowanej) liczbie kursów. W ramach potrzeb i możliwości możliwe jest uruchomienie większej liczby kursów (na całej bądź na części trasy). **Organizator układając rozkłady jazdy będzie dostosowywał je do zapotrzebowania społecznego, z uwzględnieniem szczytów przewozowych oraz potrzeby rozłożenia kursów w ciągu całego dnia⁴.**

Wszystkie linie powiatowe zostały oznaczone literą **P** (wyróżnik linii powiatowych), a następnie liczbą **dwu- lub jednocyfrową**:

- linie oznaczone jako pełne dziesiątki to linie wariantu podstawowego, gdzie:
 - **10** to linia w kierunku Gminy Chojnów i Gminy Miłkowice,
 - **20** to linia w kierunku Gminy Krotoszyce,
 - **30** to linia w kierunku Gminy Legnickie Pole,
 - **40** to linia w kierunku Gminy Ruja,
 - **50** to linia w kierunku Gminy Kunice i Prochowice;
- linie oznaczone liczbą dwucyfrową (nie jako pełne dziesiątki) to linie wariantu uzupełniającego I;
- linie oznaczone jedną cyfrą to linie wariantu uzupełniającego II, gdzie:
 - **1** to linia w kierunku powiatu bolesławickiego,
 - **2** to linia w kierunku powiatu polkowickiego,
 - **3** to linia w kierunku powiatu lubińskiego,
 - **4** to linia w kierunku powiatu złotoryjskiego,
 - **5** to linia w kierunku powiatu średzkiego.

Z racji tego, że siedziba Powiatu Legnickiego znajduje się w mieście Legnica, które jest odrębnym powiatem grodzkim, relacje, przebiegi linii i liczba połączeń wariantów międzypowiatowych zostaną ustalone w ramach porozumień międzypowiatowych, które są w tym przypadku wymagane zarówno podczas uruchomienia wariantu podstawowego, jak i uzupełniającego I i II.

⁴ Jako kurs (w całym dokumencie) należy rozumieć przejazd w jedną stronę.

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

Artykuł 11 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym mówi, że starosta uwzględni w swoim planie zapisy ogłoszonego wojewódzkiego planu transportowego opracowanego przez marszałka województwa.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego (uchwalony w 2014 roku Uchwałą nr XLVI/441/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego) zakłada realizację przewozów kolejowych przebiegających przez powiat legnicki w dwóch scenariuszach:

Scenariusz I: Legnica- Wrocław, Legnica – Jawor, Legnica – Miłkowice – Chojnów - Bolesławiec, Legnica – Miłkowice;

Scenariusz II: Chojnów – Rokitki, Legnica – Lubin, Legnica – Złotoryja, Legnica Malczyce – Wrocław.

W wojewódzkim planie transportowym planuje się również rozwój połączeń autobusowych w relacjach:

Legnica – Lubin, Legnica – Złotoryja, Legnica – Jawor, Legnica – Prochowice – Wołów, Legnica – Prochowice – Środa Śląska.

Powiat Legnicki planuje dążyć do zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu oraz po rozpoczęciu organizowania i (ewentualnego) finansowania transportu zbiorowego do optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi.

Powiat Legnicki jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywał ofertę przewozową do zmieniających się potrzeb transportowo-komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi z punktu widzenia przewozów powiatowych generatorami ruchu. Relacje i trasy komunikacyjne będą uwzględniać wytyczne nakreślone przez gminne studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

Czynnikami wpływającymi na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

- zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- zmiany społeczno-gospodarcze,
- rozwój przestrzenny powiatu legnickiego.

Celem zmian wprowadzanych na sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczenie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego (w tym uczniów dojeżdżających do szkół poza miejsce zamieszkania) oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

Dodatkowo, z uwagi na fakt, że w transporcie zbiorowym nie zawsze możliwa jest realizacja podróży jednym środkiem transportu, planowana sieć komunikacyjna uwzględni będzie integrację różnych środków komunikacji, a w szczególności kombinację podróży autobusami i koleją. Osiągnięcie intermodalności będzie możliwe dzięki:

- odpowiedniej organizacji łańcucha podróży;
- likwidacji barier pomiędzy systemami transportowymi (w tym również barier architektonicznych);
- koordynacji i dostępności do informacji o przewozach pasażerskich;
- harmonizacji rozkładów jazdy różnych środków transportu.

W myśl ustawy o publicznym transporcie zbiorowym⁵, Powiat Legnicki będzie realizował regularny przewóz osób w publicznym transporcie zbiorowym, **w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.** Planowana sieć komunikacyjna składa się z połączeń w trzech wariantach:

- **wariant podstawowy** – połączenia łączące siedziby gmin powiatu legnickiego z siedzibą powiatu - Legnicą;
- **wariant uzupełniający I** - połączenia uwzględniające obecne potrzeby mieszkańców (wariant uwzględnia obecnie funkcjonujące linie);
- **wariant uzupełniający II** – połączenia, które pozwalają łączyć powiat legnicki z ościennymi powiatami (polkowicki, lubiński, bolesławiecki, średzki, złotoryjski, jaworski, wołowski).

⁵ Dz. U. 2019 poz. 2475 t.j. z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Wariant podstawowy zawiera określenie linii łączących siedziby gmin z miastem powiatowym - zidentyfikowane jako podstawowe zadanie powiatu. Poszczególne linie mogą nie zostać utworzone przez powiat w przypadku, gdy ich obsługa zostanie zapewniona przez linie wojewódzkie lub przewozy komercyjne. Wariant podstawowy jest wariantem obligatoryjnym (gwarantowanym). Uruchomienie tych połączeń warunkowane jest zawarciem stosownego porozumienia z miastem na prawach powiatu - Legnicą.

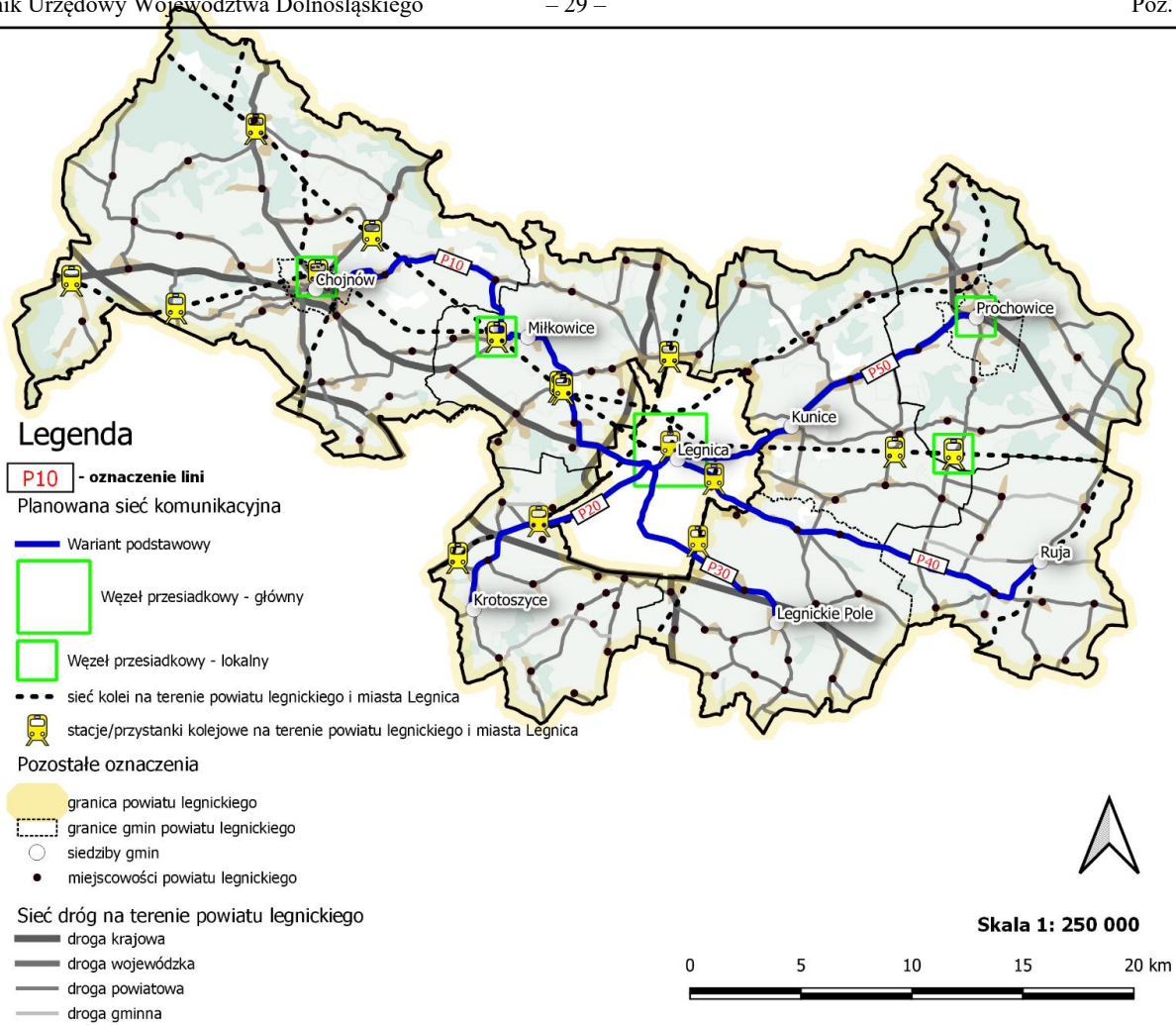
Poniższa tabela zawiera szczegółowe informacje dotyczące wariantu podstawowego sieci komunikacyjnej⁶.

Tabela 6. Linie komunikacyjne – wariant podstawowy

Nr linii	Przebieg	Dystans [km]	Minimalna liczba kursów w:		
			dni robocze	dni nauki szkolnej	soboty, niedziele i święta
P10	Legnica – Ulesie – Jezierzany-Miłkowice – Niedźwiedzice – Goliszów – Chojnów	24,49	15	20	6
P20	Legnica – Wilczyce – Krotoszyce	11,55	12	14	6
P30	Legnica – Gniewomierz – Legnickie Pole	10,89	12	14	5
P40	Legnica – Koskowice – Kłębanowice – Rogoźnik – Tyniec Legnicki – Ruja	20,54	12	14	5
P50	Legnica – Kunice – Spalona – Golanka Górna – Golanka Dolna – Prochowice	16,93	15	20	6

Źródło: opracowanie własne.

⁶ Planowaną minimalną liczbę kursów w dni robocze, dni nauki szkolnej, soboty, niedziele i święta przedstawia załącznik nr 2.



Rysunek 7. Sieć komunikacyjna – wariant podstawowy

Źródło: opracowanie własne.

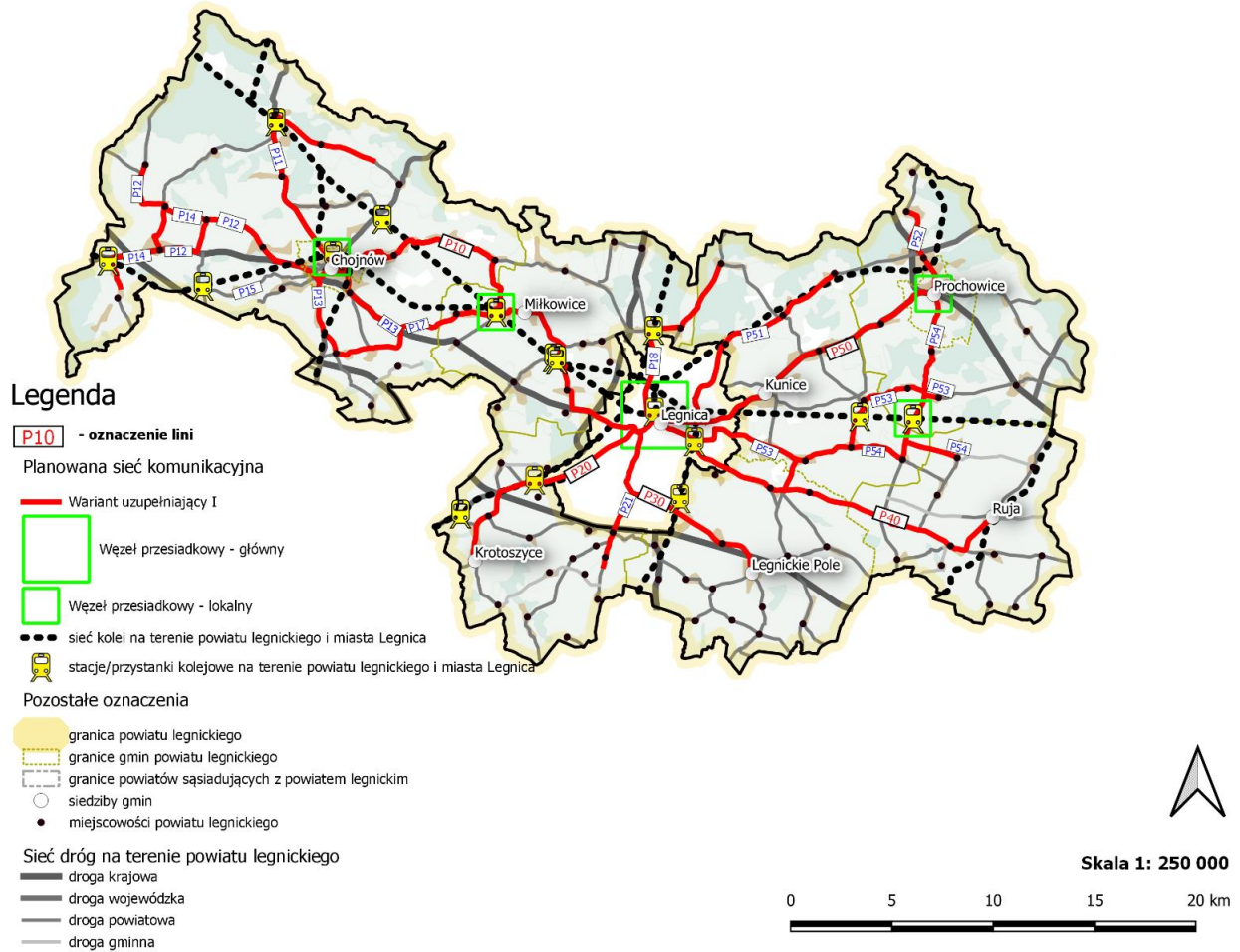
Wariant uzupełniający I jest rozwinięciem układu podstawowego o linie obsługujące szerszy obszar gmin. Ten wariant uzupełniający jest oparty przede wszystkim o obecnie funkcjonujące linie i zdefiniowane potrzeby mieszkańców. Linie będą uruchamiane opcjonalnie, w ramach potrzeb mieszkańców i możliwości technicznych, organizacyjnych i finansowych powiatu, we współpracy z gminami.

Uruchomienie tych połączeń warunkowane jest zawarciem stosownego porozumienia z miastem na prawach powiatu – Legnicą.

Tabela 7. Linie komunikacyjne – wariant uzupełniający I

Nr linii	Przebieg	Dystans [km]	Minimalna liczba kursów w:		
			dni robocze	dni nauki szkolnej	soboty, niedziele i święta
P11	Chojnów – Czernikowice – Rokitki – Zamienice	14,44	9	9	4
P12	Chojnów – Jerzmanowice – Witków – Krzywa - Groble – Stary Łom	11,55	9	9	4
P13	Chojnów – Michów – Dobroszów – Budziwojów – Chojnów	16,26	9	9	4
P14	Chojnów – Jerzmanowice – Witków – Groble – Krzywa – Okmiany	16,74	9	9	4
P15	Chojnów – Osetnica – Krzywa	13,41	9	9	4
P16	Chojnów – Jerzmanowice – Witków – Groble – Stary łom	13,66	9	9	4
P17	Milkowice – Siedliska – Dobroszów	4,72	6	6	3
P18	Legnica – Rzeszotary – Dobrzejów - Miłogostowice	4,71	6	6	3
P21	Legnica – Złotniki - Kościelec	8,05	9	9	4
P51	Legnica – Pątnów Legnicki – Bieniowice – Szczytniki nad Kaczawą	8,33	6	6	3
P52	Prochowice – Lisowice – Mierzowice	4,65	9	9	4
P53	Legnica – Ziemnice – Grzybiany – Rosochata – Jaśkowice Legnickie – Szczedrzykowice – Dąbie	19,38	6	6	3
P54	Legnica – Koskowice – Grzybiany – Rosochata – Piotrówek – Wągradno – Dąbie – Motyczyn - Prochowice	30,51	9	9	4

Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 8. Sieć komunikacyjna – wariant uzupełniający I
 Źródło: opracowanie własne.

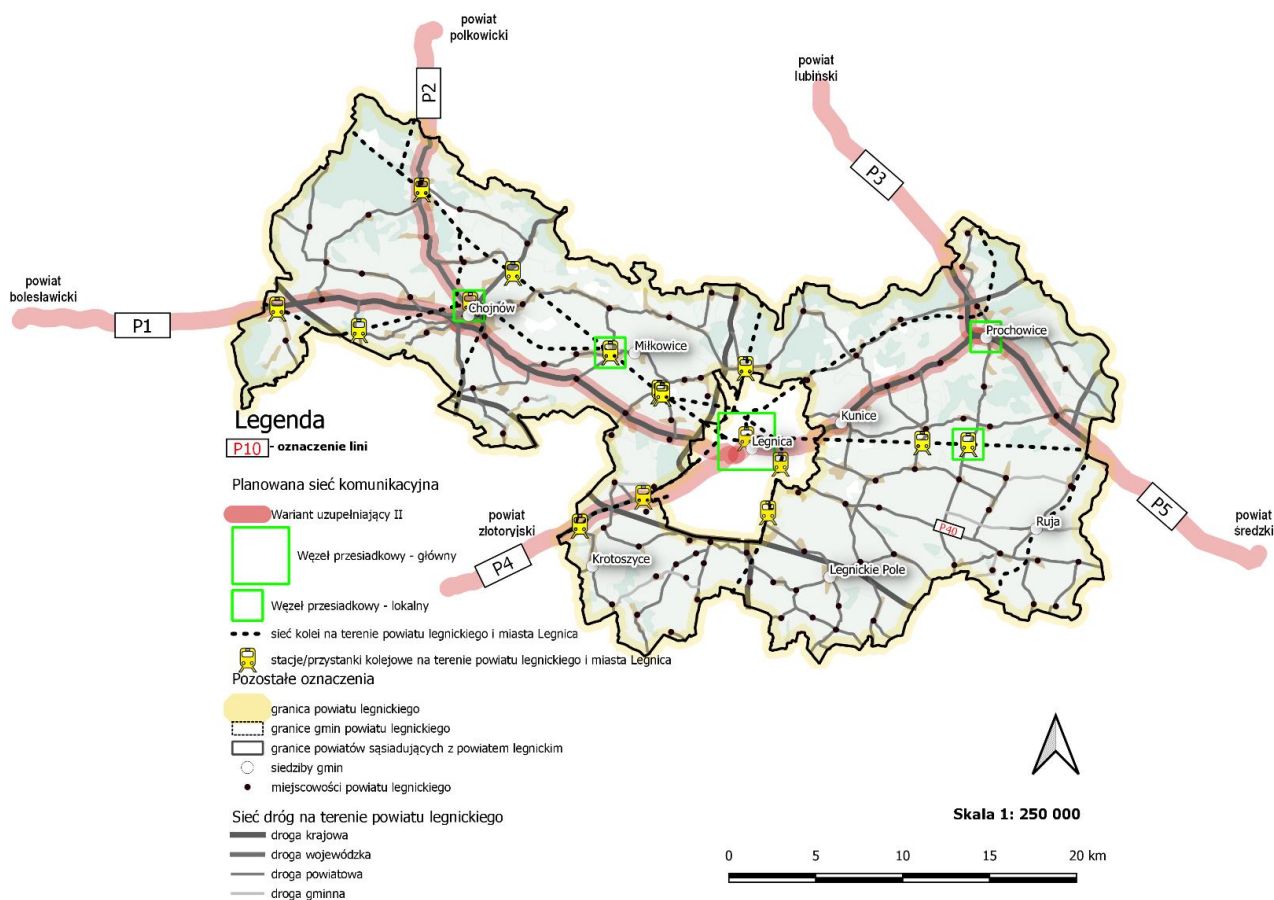
Wariant uzupełniający II umożliwi uruchomienie przewozów łączących powiat legnicki z ościennymi powiatami. Uruchomienie tych połączeń uwarunkowane jest brakiem innych połączeń, zawarciem stosownych porozumień z sąsiednimi powiatami oraz posiadaniem możliwości finansowych, technicznych i organizacyjnych.

Poszczególne warianty lub ich pojedyncze linie mogą być uruchamiane niezależnie.

Tabela 8. Linie komunikacyjne – wariant uzupełniający II

Nr linii	Przebieg	Dystans [km]
P1	Legnica – Gniewomirowice – Studnica – Michów – Chojnów – Krzywa – Wilczy Las – Kruszyn – Bolesławiec	44,59
P2	Legnica – Gniewomirowice – Studnica – Michów – Chojnów – Czernikowice – Rokitki – Chocianów	38,12
P3	Legnica – Kunice – Spalona – Golanka Górna – Golanka Dolna – Prochowice – Gogołowice – Lubin	17,75
P4	Legnica – Złotoryja	18,35
P5	Legnica – Kunice – Spalona – Golanka Górna – Golanka Dolna – Prochowice – Kawice – Mazurowice – Rusko – Środa Śląska	38,45

Źródło: opracowanie własne.

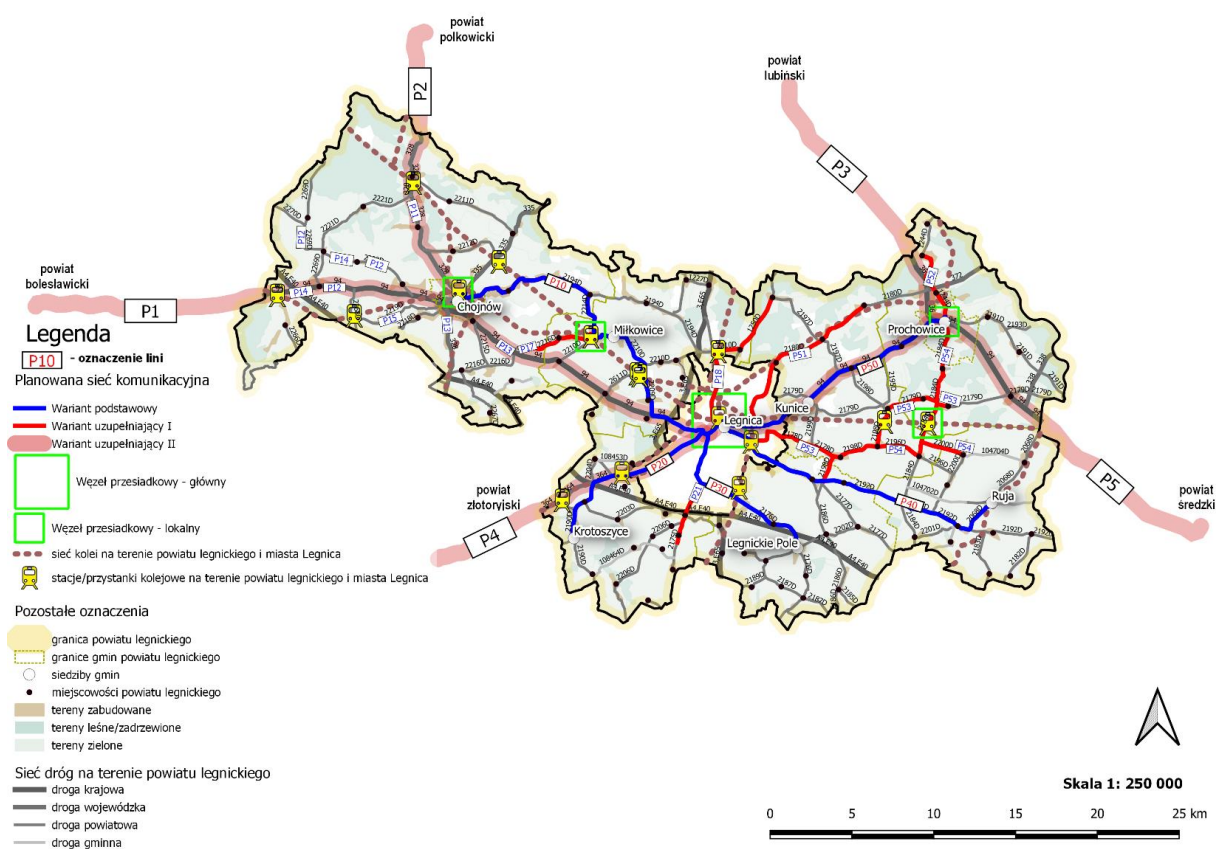


Rysunek 9. Sieć komunikacyjna – wariant uzupełniający II
Źródło: opracowanie własne.

Węzłami przesiadkowymi dla sieci powiatowej będzie miasto Legnica jako główny węzeł przesiadkowy i siedziba powiatu oraz Chojnów, Prochowice, Miłkowice i Szczedrzykowice, gdzie krzyżują się linie zaplanowane w niniejszym planie z liniami kolejowymi. Rolę węzła przesiadkowego w Chojnowie spełniać będzie zmodernizowany dworzec kolejowy (Plac Dworcowy 8), na obszarze, którego do dyspozycji podróżnych jest poczekalnia, biuro obsługi klienta oraz punkty usługowe. Część powierzchni tego dworca została zagospodarowana przez miasto na poczekalnię autobusową. Rolę lokalnego węzła przesiadkowego pełnić będzie także przystanek PKS w Prochowicach zlokalizowany przy ulicy Jana Kochanowskiego, stacja PKP w Szczedrzykowicach oraz stacja PKP w Miłkowicach.

W początkowym okresie planowane jest uruchomienie sieci w wariantcie podstawowym. Zebrane przez organizatora doświadczenie umożliwi rozwój sieci, jednakże utrzymanie obecnej komunikacji będzie wymagało aktywnego współdziałania samorządów gminnych

Mapa planowanej sieci komunikacyjnej (część graficzna planu transportowego) znajduje się w załączniku nr 3.



Rysunek 10. Schemat planowanej sieci transportowej w powiecie legnickim

Źródło: opracowanie własne.

5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych



POWIAT LEGNICKI

5.1. Potrzeby wynikające z kierunku polityki UE, państwa i województwa

Polityka transportowa Unii Europejskiej

„Biała Księga” poświęca dużą uwagę postulatowi zapewnienia ciągłości podróży, upatrując w tym wielką rolę planowania miejscowego. Stacje kolei oraz przystanki autobusowe, a także parkingi powinny być kształtowane w taki sposób, aby przestrzeń, w której dokonuje się przesiadka z samochodu lub ze środka transportu publicznego oferowała rozmaite usługi dodatkowe (np. punkty handlowe) oraz zachęcała do korzystania z komunikacji zbiorowej.

Nadmierne użytkowanie samochodów osobowych jest głównym powodem zatłoczenia motoryzacyjnego. Dlatego powinno się tworzyć alternatywy do samochodu, zarówno w zakresie infrastruktury, jak i parametrów usługi. Komunikacja zbiorowa powinna osiągnąć poziom komfortu odpowiadający oczekiwaniom mieszkańców. Dotyczy to w szczególności obsługi osób z ograniczonymi możliwościami przemieszczania się.

Głównym dokumentem określającym wizję Wspólnoty w aspekcie społecznym, gospodarczym i przestrzennym jest Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu Europa 2020. Na podstawie tego dokumentu Polska zobligowana jest do realizacji celów określonych na poziomie Unii Europejskiej, w zakresie transportu poprzez m.in. stworzenie inteligentnej zmodernizowanej infrastruktury transportowej.

Polityka transportowa państwa

Polityka państwa wskazuje na cechę szczególną miast, tj. współzależność różnych podsystemów transportu zbiorowego i indywidualnego. Widoczne jest to głównie na styku ruchu samochodów osobowych, parkowania i transportu zbiorowego. Pomimo poważnych ograniczeń finansowych, miasta są w stanie finansować nawet znaczące przedsięwzięcia transportowe, w tym m.in. zakupy taboru autobusowego. Warunkiem podjęcia tych wysiłków jest postawienie w polityce rozwojowej miasta problematyki transportowej na odpowiednio wysokim poziomie priorytetów. Miasta z uchwalonymi planami transportowymi opierają swe

działania na zasadach zrównoważonego rozwoju, polegającego na kompromisie między celami przestrzennymi, społecznymi, ekonomicznymi i ochrony środowiska.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym zakłada rozwój sieci według dwóch różnych scenariuszy, tj.:

- scenariusz podstawowy, który zakłada organizację międzywojewódzkich przewozów pasażerskich na liniach kolejowych z Wrocławia w kierunku Zgorzelca przez Środę Śląską, Legnicę i Węgliniec oraz z Legnicy do Lubina przez Głogów;
- scenariusz pożądaný natomiast przewiduje rozwinięcie sieci o połączenia międzynarodowe na liniach przebiegających przez Legnicę – siedzibę powiatu legnickiego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego

Według ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (art.11) starosta w projekcie planu transportowego powinien uwzględnić ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa, w tym przypadku Marszałka Województwa Dolnośląskiego.

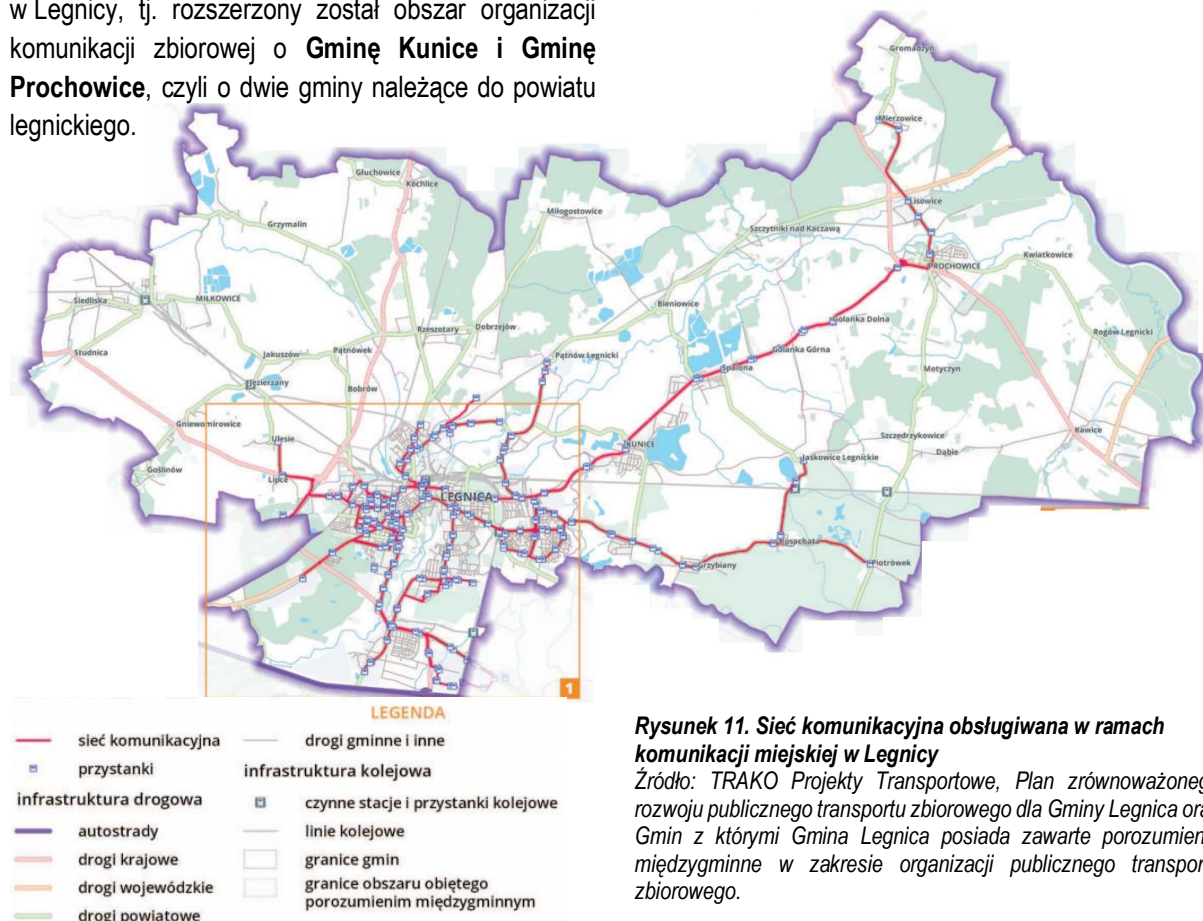
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego zakłada rozwój sieci transportu zbiorowego w kierunku stworzenia spójnej sieci powiązań transportowych całego województwa, a tym samym przeciwdziałanie powstawaniu obszarów wykluczonych komunikacyjnie, tzw. „białych plam transportowych”. Plan transportowy województwa zwraca szczególną uwagę na konieczność powiązania największych ośrodków miejskich z miastem wojewódzkim, a najbardziej rozbudowana sieć powinna obsługiwać Wrocław z najistotniejszymi generatorami ruchu w regionie, tj. Legnicko-Głogowskim Obszarem Funkcjonalnym i Aglomeracją Sudecką. Planowana sieć na terenie województwa powinna charakteryzować się zróżnicowaną częstotliwością i cyklicznością kursowania – w zależności od obciążenia danego

kierunku i popytu na podróże. Co ważne, plan transportowy województwa jako trzon sieci komunikacyjnej, wskazuje na transport kolejowy, a transport autobusowy powinien pełnić funkcje uzupełniającą, czyli obsługiwać ten obszar, gdzie wprowadzenie kolei jest niemożliwe lub nieuzasadnione ekonomicznie. Niemniej jednak, transport kolejowy i autobusowy powinny być ze sobą powiązane organizacyjnie, przestrzennie i taryfowo. Takie rozwiązanie ma doprowadzić do stworzenia spójnego i zrównoważonego transportu publicznego Dolnego Śląska.

Realizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planowane jest na obszarze Gminy Legnica, **Kunice**, **Miłkowice**, **Prochowice** oraz innych gmin, z którymi Gmina Miasto Legnica zawarła porozumienia w sprawie wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego. Komunikacja miejska Legnicy ma na celu zaspokoić potrzeby przewozowe mieszkańców Gminy Legnica, Kunice, Miłkowice i Prochowice, które podpisały z Gminą Legnica porozumienia w sprawie obsługi połączeń międzygminnych.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Legnica oraz Gmin z którymi Gmina Legnica posiada zawarte porozumienie międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego

Plan transportowy dla Gminy Legnica, przyjęty Uchwałą Nr XLI/426/14 z dnia 27 stycznia 2014 r. Rady Miejskiej w Legnicy, został poddany aktualizacji w 2017 roku. Aktualizacja została dokonana ze względu na zmiany w zakresie zarządzania komunikacją miejską w Legnicy, tj. rozszerzony został obszar organizacji komunikacji zbiorowej o **Gminę Kunice** i **Gminę Prochowice**, czyli o dwie gminy należące do powiatu legnickiego.



Rysunek 11. Sieć komunikacyjna obsługiwana w ramach komunikacji miejskiej w Legnicy

Źródło: TRAKO Projekty Transportowe, Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Legnica oraz Gmin z którymi Gmina Legnica posiada zawarte porozumienie międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.

5.2. Generatory ruchu

Generatorami ruchu są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, a więc ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, sportu, rekreacji i turystyki. Pełnione funkcje w ww. obiektach determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory ich odbywania.

Miejsca pracy czy szkoły generują ruch o charakterze codziennych, cyklicznych przemieszczeń odbywanych o określonych porach i po określonej trasie.

Życie towarzyskie, potrzeby kulturalne, ochrona zdrowia, urzędy oraz inne instytucje publiczne generują przewozy wykazujące się brakiem regularności, nierzadko incydentalnością, o zróżnicowanej częstotliwości odbywania podróży i różnych porach przemieszczania się.

W przypadku planu transportowego dla powiatu istotne są te obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch międzygminny w ramach granic powiatu.

5.2.1. Oświata

Uczniowie stanowią jedną z liczniejszych grup klientów transportu zbiorowego stale korzystających z usług przewozowych, potrzebują mieć zatem możliwość sprawnego i szybkiego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki. Realizacja podróży związana z trasą dom – nauka – dom jest zakwalifikowana do podróży obowiązkowych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym.

Poniższe tabele przedstawiają spis placówek edukacyjnych wraz z adresami.

Tabela 9. Wykaz placówek oświatowych na terenie powiatu legnickiego

Chojnów (gmina miejska)	
Żłobek Miejski w Chojnowie „Słoneczko”	ul. Sikorskiego 20, 59-225 Chojnów
Przedszkole Miejskie Nr 1 w Chojnowie	ul. Wojska Polskiego 18, 59-225 Chojnów
Przedszkole Miejskie Nr 3 w Chojnowie	ul. Ignacego Krasickiego 1, 59-225 Chojnów
Przedszkole Niepubliczne Ochronka Sióstr Służebniczek BDNP	ul. Dąbrowskiego 4, 59-225 Chojnów
Niepubliczne Przedszkole Terapeutyczne w Chojnowie	ul. Michała Drzymały 4, 59-225 Chojnów
Klub Malucha "SKRZAT" - Przedszkole Niepubliczne w Chojnowie	ul. Generała Stanisława Maczka 2, 59-225 Chojnów

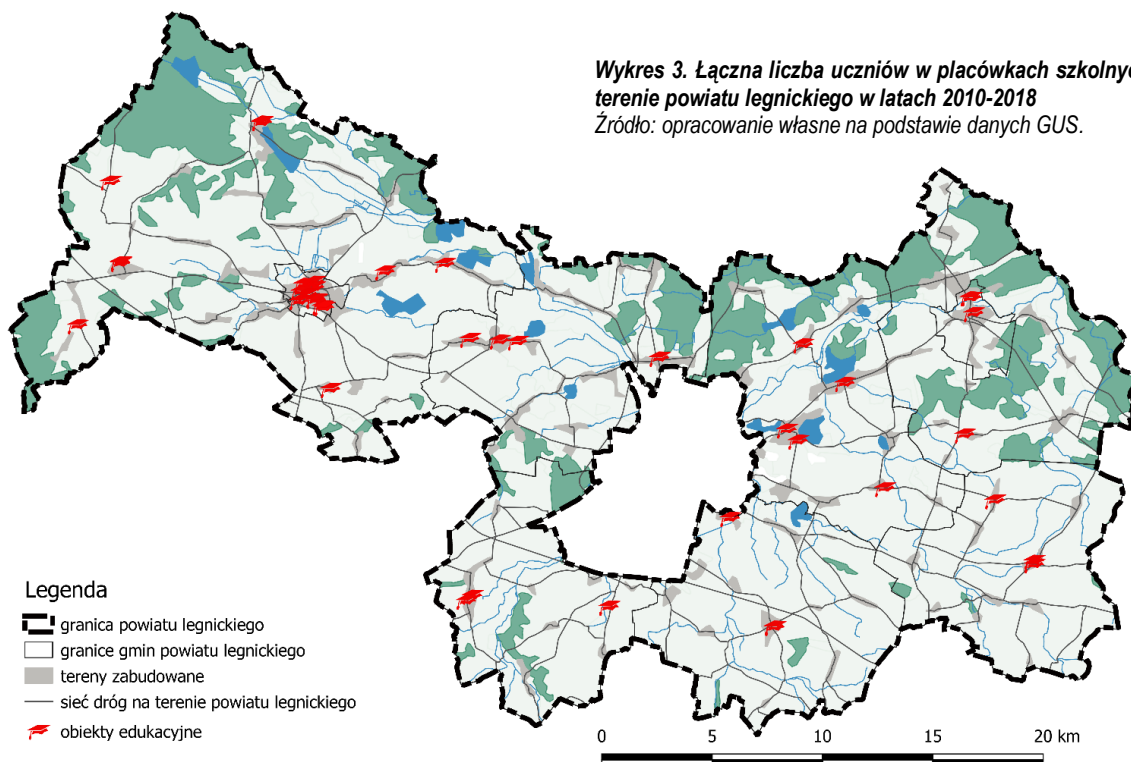
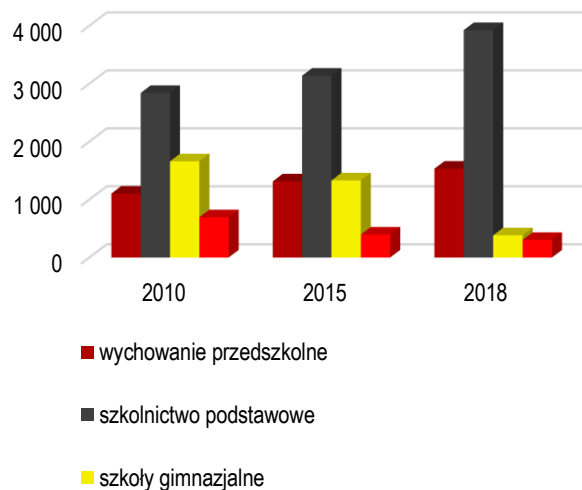
Szkoła Podstawowa nr 3 im. Marii Konopnickiej w Chojnowie	ul. Władysława Stanisława Reymonta 1, 59-225 Chojnów
Szkoła Podstawowa nr 4 im. Janusza Korczaka w Chojnowie	ul. Jana Kilińskiego 23, 59-225 Chojnów
Centrum Kształcenia Ustawicznego	ul. Witosa 1, 59-225 Chojnów
Powiatowa Poradnia Psychologiczno - Pedagogiczna w Chojnowie	ul. Pożniaków 2, 59-225 Chojnów
Powiatowy Zespół Szkół w Chojnowie W skład zespołu szkół wchodzi: - Liceum Ogólnokształcące im. Mikołaja Kopernika w Chojnowie - Technikum - Szkoła Branżowa I stopnia	ul. Witosa 1, 59-225 Chojnów ul. Pożniaków 2, 59-225 Chojnów ul. Witosa 1, 59-225 Chojnów ul. Wojska Polskiego 16, 59-225 Chojnów
Chojnów (gmina wiejska)	
Punkt Przedszkolny w Krzywej	Krzywa 52, 59-225 Chojnów
Punkt Przedszkolny w Goliszowie	Goliszów 35, 59-225 Chojnów
Szkoła Podstawowa im. Jana Brzechwy w Budziwojowie	Budziwojów 21 A, 59-225 Chojnów
Szkoła Podstawowa w Krzywej im. 10 Brygady Kawalerii Pancerniej	Krzywa 52, 59-225 Chojnów
Szkoła Podstawowa w Niedźwiedzicach	Niedźwiedzice 16, 59-225 Chojnów
Szkoła Podstawowa w Okmianach	Okmiany 65, 59-225 Chojnów
Szkoła Podstawowa w Starym Łomie	Stary Łom 42, 59-225 Chojnów
Zespół Szkolno-Przedszkolny im. Jana Pawła II w Rokitkach W skład zespołu wchodzi: - Przedszkole - Szkoła Podstawowa	Rokitki 32 a, 59-225 Chojnów
Gmina Miłkowice	
Przedszkolne Niepubliczne „Słoneczko” w Miłkowicach	ul. Wojska Polskiego 34, 59-222 Miłkowice
Szkoła Podstawowa im. Marii Konopnickiej w Rzeszotarach	ul. Wiejska 68, 59-222 Miłkowice
Szkoła Podstawowa im. II Armii Wojska Polskiego	ul. Wojska Polskiego 75, 59-222 Miłkowice
Gmina Krotoszyce	
Niepubliczny Punkt Przedszkolny w Krotoszycach	ul. Mikołaja Kopernika 9/4, 59-223 Krotoszyce
Niepubliczny Punkt Przedszkolny w Kościelcu	Kościelec 9, 59-223 Krotoszyce
Szkoła Podstawowa im. Henryka Sienkiewicza w Kościelcu	Kościelec 9, 59-223 Krotoszyce
Szkoła Podstawowa im. Jana Wżykowskiego	ul. Piastowska 41, 59-223 Krotoszyce
Gmina Legnickie Pole	
Ośrodek Szkoleniowo-Doradczy PIKA Kamila Andrzejczyk	Bartoszów 12a, 59-241 Legnickie Pole
Zespół Szkolno - Przedszkolny Legnickim Polu W skład zespołu szkół wchodzi: - Przedszkole - Szkoła Podstawowa im. Henryka Pobożnego i Księżnej Anny w Legnickim Polu - Szkoła Podstawowa im. Henryka Pobożnego i Księżnej Anny w Legnickim Polu z siedzibą w Bartoszowie - Szkoła Podstawowa im. Henryka Pobożnego i Księżnej Anny w Legnickim Polu z siedzibą Mikołajowicach	ul. Kosmy Damiana Asama 7 ul. Kosmy Damiana Asama 7 ul. Kosmy Damiana Asama 7 Bartoszów 43, 59-241 Legnickie Pole Mikołajowice 44, 59-241 Legnickie Pole

Gmina Kunice	
Przedszkole Samorządowe "WYSPA MARZEN" w Kunicach	ul. Przedszkolna 2, 59-216 Kunice
Szkoła Podstawowa im. Ireny Kosmowskiej w Bieniowicach	Bieniowice 57, 59-216 Kunice
Szkoła Podstawowa w Kunicach	ul. Staropolska 4, 59-216 Kunice
Szkoła Podstawowa im. Władysława Stanisława Reymonta w Rosochatej	ul. Rosochata 65, 59-216 Kunice
Szkoła Podstawowa w Spalonej	ul. Legnicka 52, 59-216 Kunice
Niepubliczny Żłobek „Krasnoludek” w Spalonej	ul. Legnicka 35 59-216 Kunice
Gmina Ruja	
Punkt Przedszkolny w Rui przy Szkole Podstawowej w Wągradnie	Ruja 18d, 59-243 Ruja
Szkoła Podstawowa w Wągradnie Budynek A - Wągradno Budynek B - Polanka Budynek C- Ruja	Wągradno 35; 59 - 243 Ruja
Gmina Prochowice	
Miejskie Przedszkole w Prochowicach	ul. Tadeusza Kościuszki 1, 59-230 Prochowice
Szkoła Podstawowa w Dąbju im. ks. Jana Twardowskiego	Dąbie 5 A, 59-230 Prochowice
Szkoła Podstawowa im. Mikołaja Kopernika w Prochowicach	ul. Młyńska 3, 59-230 Prochowice
Szkoła Podstawowa nr 2 im. Tadeusza Kościuszki w Prochowicach	ul. Tadeusza Kościuszki 2, 59-230 Prochowice
Niepubliczna Placówka Kształcenia Ustawicznego Amicorum	ul. Tadeusza Kościuszki 2, 59-230 Prochowice

W powiecie legnickim liczba przedszkolaków kształtuje się na poziomie ok. 1500, zaś liczba uczniów wynosi:

- w szkołach podstawowych 3924 osoby;
- w szkołach gimnazjalnych – 384 osoby;
- w szkołach ponadpodstawowych– 303 osoby⁷.

Wykres nr 5 prezentuje zestawienie danych za okres lat 2010 - 2018.



Wykres 3. Łączna liczba uczniów w placówkach szkolnych na terenie powiatu legnickiego w latach 2010-2018
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Rysunek 12. Rozmieszczenie obiektów edukacyjnych na obszarze powiatu legnickiego
Źródło: opracowanie własne.

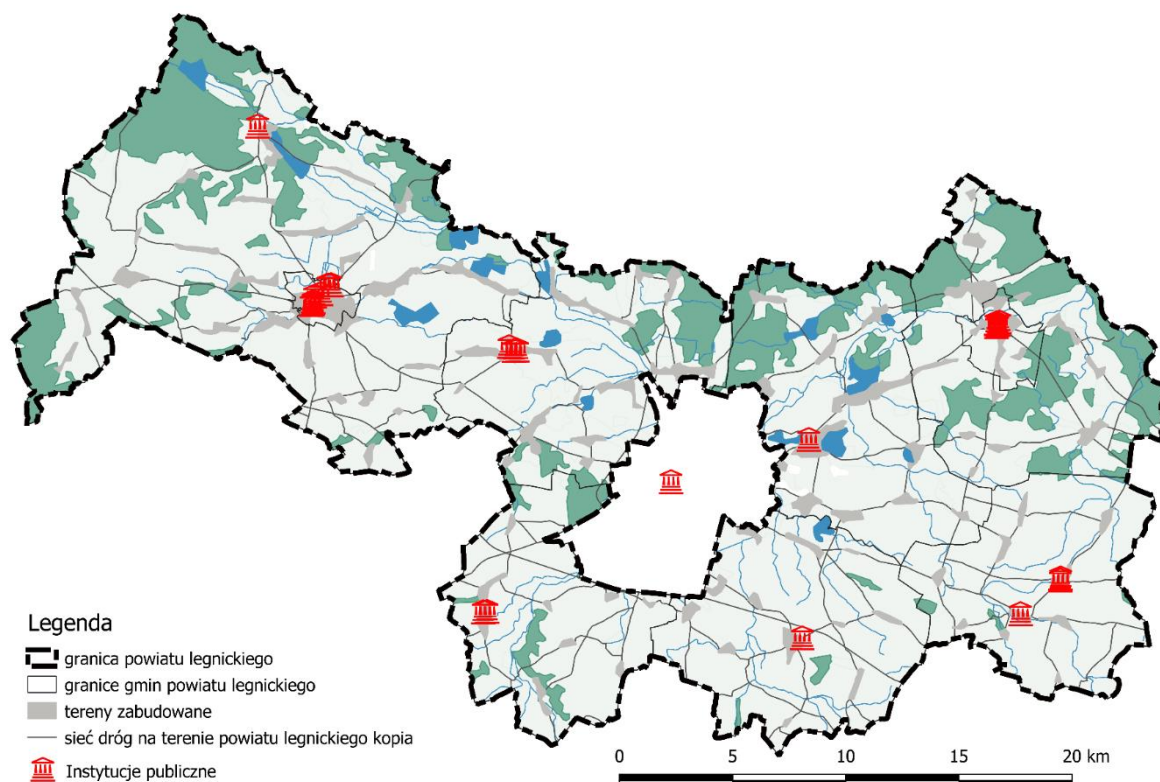
⁷ Stan na 2018 r.

5.2.2. Instytucje publiczne

Jedną z grup obiektów użyteczności publicznej generujących ruch są szpitale, gminne ośrodki zdrowia, urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne powiatu legnickiego.

Do najważniejszych instytucji (urzędów) zalicza się:

- Starostwo Powiatowe w Legnicy, Pl. Słowiński 1, 59-220 Legnica;
- Urząd Gminy w Chojnowie, ul. Fabryczna 1, 59-225 Chojnów;
- Urząd Miasta w Chojnowie, pl. Zamkowy 1, 59-225 Chojnów;
- Urząd Gminy w Krotoszycach, ul. Piastowska 46, 59-223 Krotoszyce;
- Urząd Gminy w Kunicach, ul. Gwarna 1, 59-216 Kunice;
- Urząd Gminy w Rui, Ruja 23, 59-243 Ruja;
- Urząd Miasta i Gminy w Prochowicach, ul. Rynek 1, 59-230 Prochowice;
- Urząd Gminy w Miłkowicach, ul. Wojska Polskiego 71, 59-222 Miłkowice;
- Urząd Gminy w Legnickim Polu, ul. Kiliana Ignacego Dientzenhofera 1, 59-241.



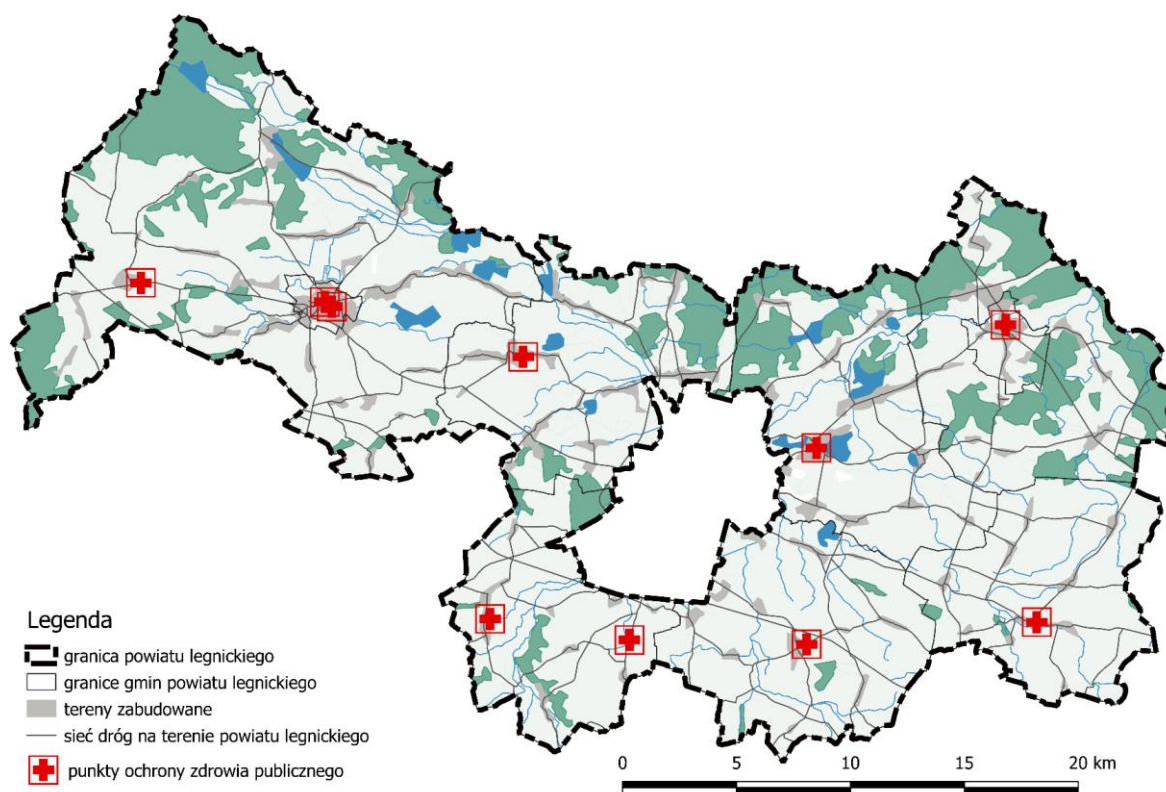
Rysunek 13. Rozmieszczenie najważniejszych instytucji publicznych na terenie powiatu legnickiego

Źródło: opracowanie własne.

5.2.3. Obiekty służby zdrowia

Do najważniejszych obiektów służby zdrowia zaliczono:

- Ośrodek Zdrowia Krzywa, Krzywa 17A, 59-225 Krzywa;
- Przychodnię Rejonową w Chojnowie, ul. Legnicka 12, 59-225 Chojnów;
- Gminny Ośrodek Zdrowia w Miłkowicach, ul. Działkowa 2a, 59-222 Miłkowice;
- Gminny Ośrodek Zdrowia w Krotoszycach, ul. Kopernika 9/3, 59-223 Krotoszyce;
- Gminny Ośrodek Zdrowia w Kościelcu, Kościelec 13, 59-223 Krotoszyce;
- Gminną Przychodnię Zdrowia, ul. Klasztorna 20, 59-241 Legnickie Pole,
- Ośrodek Zdrowia w Tyńcu Legnickim, Tyniec Legnicki 54, 59-243 Ruja;
- Ośrodek Zdrowia w Kunicach, ul. Staropolska 7A, 59-216 Kunice;
- Przychodnię Rejonową w Prochowicach, ul. Rymszy 3, 59-230 Prochowice;
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Jaśkowicach Legnickich, Jaśkowice Legnickie 37, 59-216 Kunice.



Rysunek 14. Rozmieszczenie najważniejszych obiektów ochrony zdrowia publicznego na terenie powiatu legnickiego
Źródło: opracowanie własne.

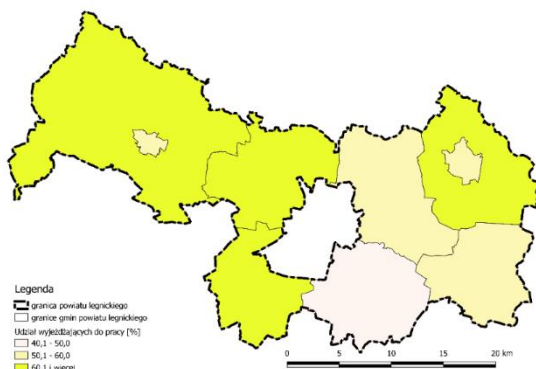
5.2.4. Zakłady pracy⁸

Zakłady pracy odgrywają bardzo istotną rolę wśród generatorów ruchu, gdyż powodują obligatoryjne i cykliczne podróże w relacji dom – praca – dom w godzinach szczytu.

W powiecie zarejestrowanych jest ponad 3700 jednostek gospodarczych, gdzie najwięcej z nich działa w branży handlowej, szeroko rozumianych napraw, przetwórstwa przemysłowego oraz obsługi nieruchomości.

Przemysł usytuowany jest w dwóch ośrodkach miejskich powiatu, tj.:

- w **Chojnowie** funkcjonują zarówno zakłady o wieloletniej tradycji, jak i nowe jednostki gospodarcze. Tutaj produkowane są także maszyny rolnicze, akcesoria dla przemysłu mięsnego i wędliniarskiego, rozwija się przemysł spożywczy, skórzany i odzieżowy. Warto dodać, iż na terenie gminy Chojnów występuje największa w kraju koncentracja firm zajmujących się sprzedażą i dzierżawą używanych maszyn oraz ciężkiego, budowlanego sprzętu specjalistycznego.
- w **Prochowicach** skupia się przetwórstwo spożywcze, produkcja elementów betonowych, wytwórnia pasz i makaronów oraz przemysł skórzany. Sam powiat nie jest gospodarczym liderem, jednak należy zauważyć, że w jego centralnej części położona jest Legnica, która pod względem gospodarczym stanowi drugi po Wrocławiu ośrodek województwa.

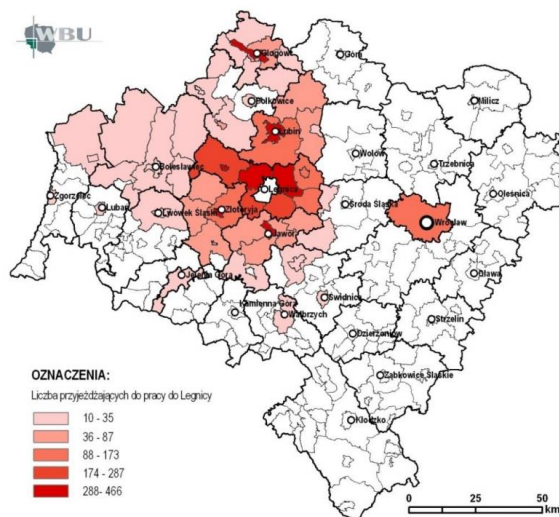


Rysunek 15. Udział osób wyjeżdżających do pracy w gminach powiatu legnickiego

W Legnicy powstała i nadal doskonale rozwija się **Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna**, której część (podstrefa o powierzchni 48 ha) położona jest w **gminie Legnickie Pole**. W podstrefie działalność gospodarczą podejmują takie firmy jak: Voss Automotive Polska, Apinex, Lidl Polska, Sor Iberica.

W drugiej podstrefie położonej w Chojnowie o powierzchni ok. 7 ha inwestują firmy Impel, AMAZON i Feerum.

Dodatkowo należy nadmienić, że w gminie wiejskiej Chojnów funkcjonuje Teren Aktywności Gospodarczej "Krzywa-Okmiany" o powierzchni 201 ha, na którym wydzielono działki pod zabudowę przemysłową i usługową.



Rysunek 16. Dojazd do pracy do Legnicy

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

⁸ <https://powiat-legnicki.eu>

5.2.5. Pozostałe⁹

Do pozostałych generatorów ruchu należy zaliczyć obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne. Generują one przewozy o charakterze incydentalnym. Wykaz najważniejszych obiektów związanych z kulturą i sportem został przedstawiony poniżej.

Biblioteki

Na terenie powiatu legnickiego funkcjonuje 19 placówek bibliotecznych z filiami:

- Miejska Biblioteka Publiczna w Chojnowie, ul. Plac Zamkowy 2;
- Gminna Biblioteka Publiczna w Chojnowie z siedzibą w Krzywej, Krzywa 51;
 - Filia w Rokitkach, Rokitki 15;
 - Filia w Białej, Biała 81;
 - Filia w Dobroszowie, Dobroszów 24;
- Miejsko-Gminna Biblioteka Publiczna w Prochowicach, ul. Rynek 5;
- Gminny Ośrodek Kultury i Sportu w Miłkowicach
 - Biblioteka w Miłkowicach, ul. II Armii Wojska Polskiego 71;
 - Filia w Rzeszotarach, ul. Legnicka 26;
 - Filia w Ulesiu, Ulesie 99;
- Gminny Ośrodek Kultury i Sportu w Kunicach
 - Biblioteka w Kunicach, ul. Słoneczna 11;
 - Biblioteka w Spalanej, ul. Legnicka 36;
 - Biblioteka w Rosochatej, Rosochata 60;
- Gminny Ośrodek Kultury i Sportu w Legnickim Polu
 - Biblioteka w Legnickim Polu, ul. Henryka Pobożnego 6;
 - Biblioteka w Koskowicach, Koskowice 68;
- Gminny Ośrodek Kultury i Sportu w Krotoszycach
 - Biblioteka w Krotoszycach, ul. M. Kopernika 9/4;
 - Biblioteka w Warmątowicach Sienkiewiczowskich, Warmątowice Sienkiewiczowskie 10;
- Biblioteka Publiczna w Rui, Ruja 18 a.

Muzea

- Muzeum Regionalne w Chojnowie,
- Muzeum Bitwy Legnickiej w Legnickim Polu,
- Muzeum Bitwy nad Kaczawą w Duninie.

Ośrodki kultury

Kultura w powiecie legnickim skupia się wokół miejskich i gminnych placówek kultury. Na terenie powiatu działają następujące placówki kultury:

- Miejski Ośrodek Kultury, Sportu i Rekreacji w Chojnowie,
- Prochowicki Ośrodek Kultury i Sportu w Prochowicach,
- Gminny Ośrodek Kultury i Sportu w Miłkowicach,
- Gminny Ośrodek Kultury i Sportu w Kunicach,
- Gminny Ośrodek Kultury i Sportu w Legnickim Polu.

Stowarzyszenia sportowe

Na terenie powiatu legnickiego czynną działalność w zakresie upowszechniania kultury fizycznej prowadzi 47 stowarzyszeń sportowych.

Infrastrukturę sportu i rekreacji tworzą:

- 2 hale sportowe,
- 4 stadiony,
- 56 boisk,
- 2 otwarte baseny kąpielowe i 9 kortów tenisowych, z czego 3 są własnością prywatną;
- Powiatowe Zrzeszenie LZS w Legnicy Pl. Słowiański 1.

⁹ <https://powiat-legnicki.eu>

5.3. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej do publicznego transportu zbrowego

Jedną z funkcji komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej.

Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się postulaty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny brane są pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, tj. przede wszystkim placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne.

Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planuje się:

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego);
- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z przebiegiem ciągów pieszych;
- eliminowanie barier poruszania się poprzez:
 - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
 - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
 - dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
 - umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu autobusów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
 - optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych.

W pkt. 9 niniejszego planu uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną w przewozach pasażerskich, infrastruktury przystankowej oraz w dziedzinie informacji pasażerskiej.

6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych



POWIAT LEGNICKI

6.1. Źródła i formy finansowania usług przewozowych

Obecnie Powiat Legnicki jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi transportu zbiorowego są obecnie realizowane przez przedsiębiorców prywatnych, a refundacja biletów ulgowych sprzedawanych przez tych przewoźników odbywa się ze środków marszałkowskich.

Powiat Legnicki będzie finansował własne usługi przewozowe w przypadku, gdy rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać na:

- pobieraniu przez operatora, któremu Powiat Legnicki powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez sam Powiat Legnicki opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów,
- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym,
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości powiatu legnickiego, o ile zostaną takie ustanowione,
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej będą w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku powiatu legnickiego;
- środki z budżetu państwa, w tym w szczególności:
 - dopłata do przewozów z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich,
 - środki z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych;
- środki pochodzące od innych jednostek samorządu terytorialnego m.in. w formie:
 - pomocy finansowej,
 - dotacji w związku z możliwymi do zawarcia porozumieniami powiatowymi;
- przychody ze sprzedaży biletów;
- środki pochodzące z krajowych lub unijnych programów wsparcia dla publicznego transportu zbiorowego o ile takowe będą dostępne a organizator będzie mógł być ich beneficjentem, w tym w szczególności dotyczące rozwoju elektromobilności.

6.2. Rentowność linii komunikacyjnych

Powiat Legnicki nie posiada w swoich zasobach wyników finansowych prywatnych przedsiębiorców realizujących usługi przewozowe na obszarze powiatu. Szacuje się jednak, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich jest dodatnia. Przewoźnicy ci, realizując usługi przewozowe, kierują się głównie aspektami ekonomicznymi prowadzonej działalności celem osiągnięcia dodatnich wyników swojej aktywności.

Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie szczytów komunikacyjnych (porannego i popołudniowego), ponieważ wtedy występują największe napełnienia pojazdów i tym samym pojawia się największa sprzedaż biletów. Mieszkańcy powiatu legnickiego dojeżdżają wtedy do szkół i do pracy, w tym w szczególności do Legnicy.

Połączenia realizowane w trakcie trwania międzyszczytu cechują się znacznie niższym popytem w porównaniu z okresem szczytu komunikacyjnego. Kursy przewidziane do realizacji w tej porze dnia prawdopodobnie nie są dla poszczególnych przewoźników wysoce rentowne. Przewoźnicy obsługują te połączenia także ze względów społecznych oraz aby móc korzystać z tzw. efektu skali występującego przy obsłudze całej sieci komunikacyjnej umożliwiającej realizację podróży w wielu kierunkach i w różnych porach dnia.

Zyski netto w branży przewozów komercyjnych pojawiają się w długofalowej perspektywie (nierzadko 10-letniej). Należy zaznaczyć, że koszty prowadzonej działalności w branży transportu zbiorowego są znaczące, a składa się na nie przede wszystkim koszt zakupu paliwa, wynagrodzenia kierowców i pracowników administracyjnych oraz utrzymanie (naprawy, remonty i modernizacje) taboru, a także inne koszty, takie jak np. obsługa finansowa zaciągniętych zobowiązań (kredyt, leasing, in.), ogólne koszty zarządu czy amortyzacja.

Mając na uwadze powyższe planuje się, iż rozkłady jazdy publicznej komunikacji zbiorowej będą ułożone w taki sposób, że planowane linie o charakterze użyteczności publicznej będą pozwalały uzyskać zysk operatorom.

7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu



POWIAT LEGNICKI

7.1. Metodologia badań

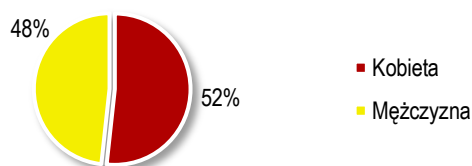
Badania ankietowe dotyczące preferencji komunikacyjnych i postulatów transportowych mieszkańców powiatu legnickiego zostały przeprowadzone w marcu 2020 r. poprzez:

- bezpośrednią rozmowę ankietera z losowo wybranym respondentem z wykorzystaniem papierowego formularza ankietowego oraz
- elektroniczną ankietę umieszczoną na stronie Starostwa Powiatowego w Legnicy (<https://powiat-legnicki.eu/>).

Ankiety były przeprowadzane głównie przy przystankach komunikacji zbiorowej oraz w pobliżu generatorów ruchu. Niniejszy rozdział został opracowany na podstawie tego badania.

7.2. Metryka respondentów

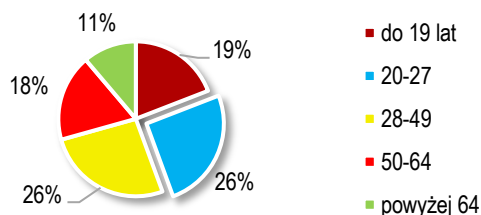
Wśród przebadanej grupy respondentów, udział kobiet stanowił 52%, zaś udział mężczyzn wyniósł 48%.



Wykres 4. Podział respondentów ze względu na płeć

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych

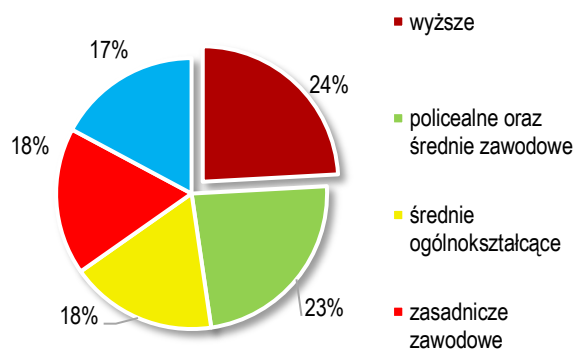
W badaniu skupiono się na tym, aby zapoznać się z opinią i preferencjami każdej grupy wiekowej powiatu legnickiego. Ponad połowę wszystkich respondentów stanowiły osoby w wieku produkcyjnym (20-49 lat). 19% ankietowanych to osoby młode, które nie ukończyły 19 lat, a 11% ankietowanych stanowiły osoby po 64 roku życia. Podział ankietowanych ze względu na wiek przedstawia poniższy wykres.



Wykres 5. Podział respondentów ze względu na wiek

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

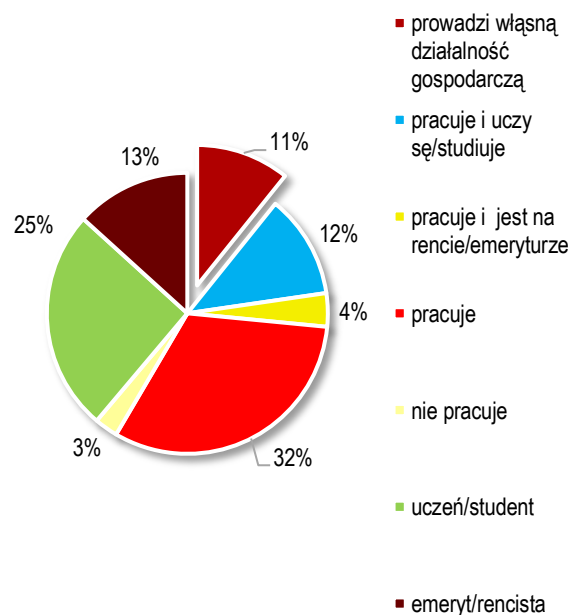
Z kolei na następnym wykresie przedstawiono podział respondentów ze względu na wykształcenie. Poziom wykształcenia respondentów rozkłada się równomiernie.



Wykres 6. Podział respondentów ze względu na poziom wykształcenia

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Zdecydowana większość ankietowanych to osoby pracujące (59%), z czego 11% prowadzi własną działalność gospodarczą. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową zaprezentowano na poniższym wykresie.

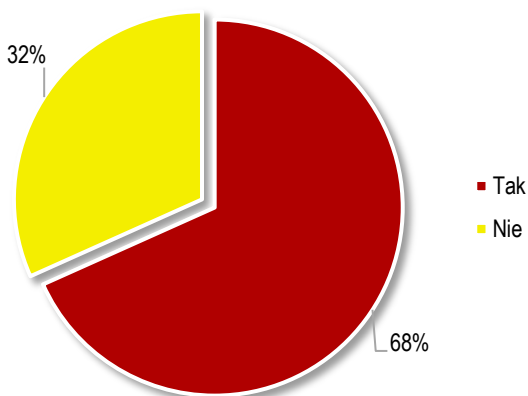


Wykres 7. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

7.3. Wyniki badań

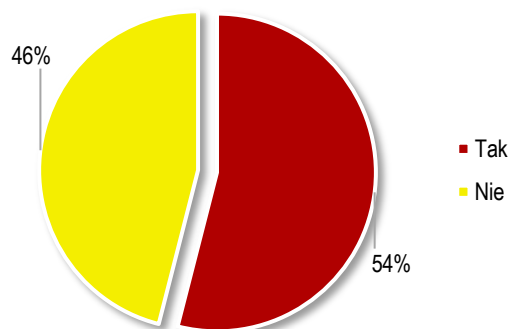
Pierwsze pytanie skierowane do ankietowanych odnosiło się do tego, czy posiadają czynne prawo jazdy. 68% z respondentów zadeklarowało, że posiada odpowiednie uprawnienia do kierowania samochodem osobowym. Rozkład odpowiedzi został przedstawiony na poniższym wykresie.



Wykres 8. Czy posiada Pan/i prawo jazdy?

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

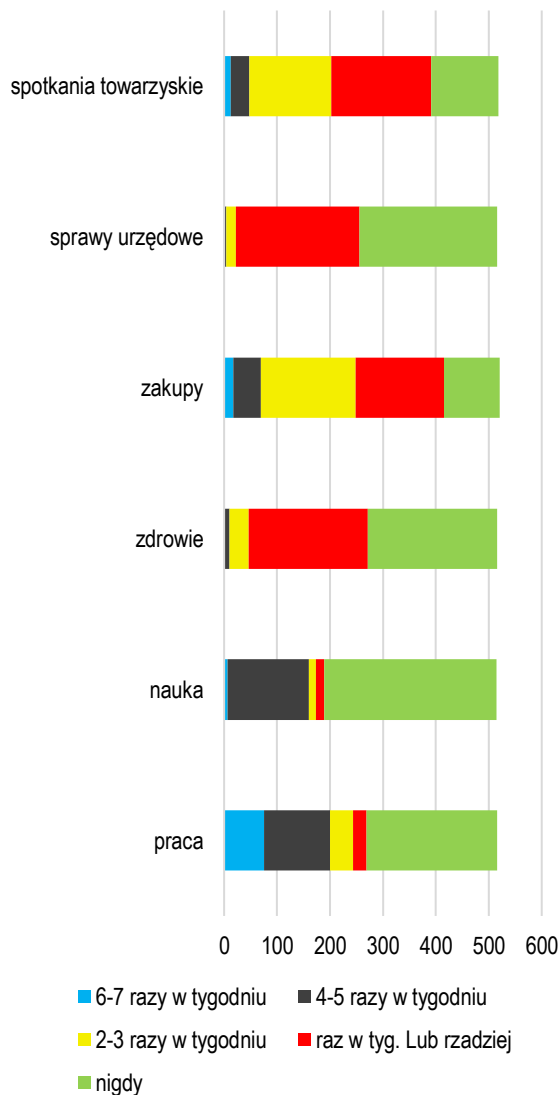
W drugim pytaniu ankietowani zostali zapytani, czy posiadają do samodzielnej, codziennej dyspozycji samochód osobowy. Rozkład odpowiedzi na to pytanie przedstawia poniższy wykres.



Wykres 9. Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji?

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

W pytaniu trzecim ankietowani zostali zapytani, jak często podróżują poza gminę zamieszkania, ale w obrębie powiatu legnickiego, w celach takich jak praca, nauka, zdrowie, zakupy, sprawy urzędowe, spotkania towarzyskie i inne. Uzyskane odpowiedzi zostały przedstawione na poniższym wykresie.



Wykres 10. Proszę wskazać, jak często podróżuje Pan/i poza gminę zamieszkania, ale w ramach powiatu legnickiego

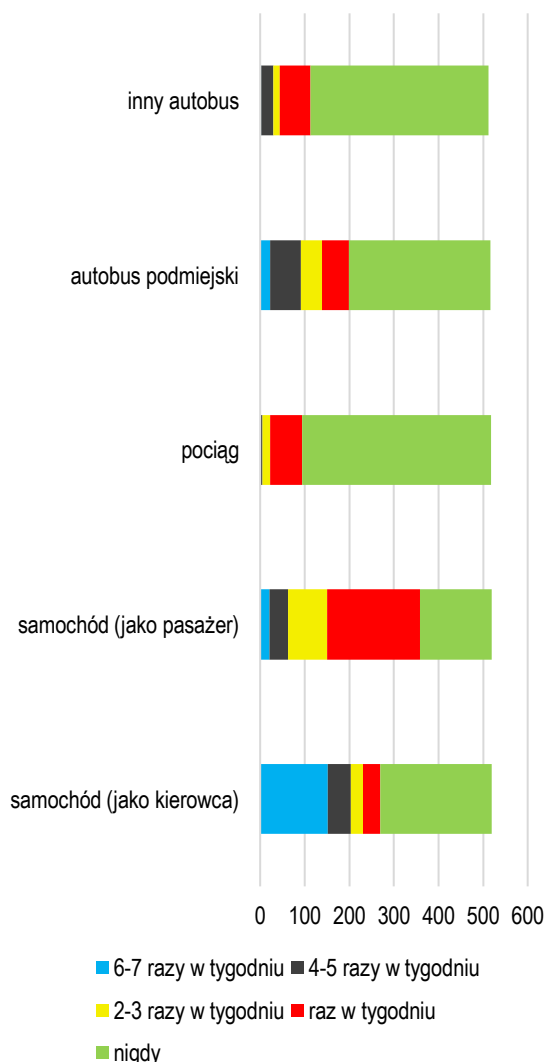
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych

Uzyskane wyniki pokazują, że główną motywacją częstych podróży powiatowych (6-7 razy w tygodniu) jest praca, a w drugiej kolejności zakupy. Są to podróże cykliczne, najczęściej w godzinach szczytów

przewozowych. Zdecydowana większość mieszkańców jednak nie odbywa częstych podróży poza swoją gminę zamieszkania. Podróże sporadyczne generują takie motywacje jak zdrowie, sprawy urzędowe czy spotkania towarzyskie.

Te najczęściej odbywają się poza szczytami komunikacyjnymi.

W pytaniu czwartym ankietowani udzielali odpowiedzi na pytanie, jak często podróżują poza gminę zamieszkania, ale w obrębie powiatu legnickiego, przy wykorzystaniu środków transportu takich jak samochód (jako kierowca), samochód (jako pasażer), pociąg, autobus podmiejski oraz inny autobus. Ankietowani mogli również udzielić odpowiedzi „inaczej” i wskazać inne formy podróży.



Wykres 11. Proszę wskazać, jak często podróżuje Pan/i poza gminę zamieszkania, ale w ramach powiatu legnickiego, korzystając z poniższych środków transportu

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych

Częste podróże powiatowe odbywane są najczęściej prywatnymi samochodami osobowymi lub autobusami komunikacji zbiorowej. Należy jednak pamiętać, że niewielki odsetek mieszkańców odbywa częste podróże powiatowe. Podobnie sytuacja wygląda w przypadku podróży sporadycznych, gdyż mieszkańcy poruszają się wówczas samochodem osobowym (jako pasażer lub kierowca). Warto zwrócić uwagę, że połączenia kolejowe wybierane są przez mieszkańców powiatu wyłącznie do podróży incydentalnych. Może to wynikać z niedostosowania sieci i oferty kolejowej do potrzeb przewozów powiatowych.

Piąte pytanie dotyczyło istotności poniższych postulatów transportowych:

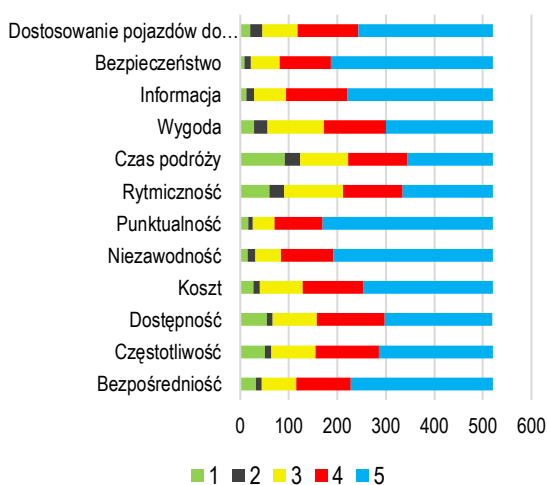
- **bezpośredniość** - możliwość przejazdu do celu bez przesiadania się;
- **częstotliwość** - odstępy czasu między odjazdami;
- **dostępność** - odległość z/do przystanku;
- **koszt** - wysokość opłaty taryfowej;
- **niezawodność** - pewność dojechania do celu;
- **punktualność** - zgodność odjazdów z rozkładem jazdy;
- **rytmiczność** - równomierny odstęp między odjazdami w tym samym kierunku;
- **czas podróży** - całkowity czas przemieszczenia się do celu;
- **wygoda** - komfort przebywania w pojeździe i oczekiwania na przystanku;
- **informacja** - dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach;
- **bezpieczeństwo** – zarówno w pojeździe jak i podczas oczekiwania na przystanku;
- **dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych.**

Ankietowani oceniali istotność dostosowania systemu transportowego w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza nieistotny, a 5 – bardzo istotny. Wyniki zostały przedstawione na wykresie nr 14.

Najistotniejszym postulatem wskazanym przez ankietowanych jest punktualność. Postulat ten otrzymał średnią ocen 4,46. Na kolejnych miejscach znalazły się: bezpieczeństwo (4,43), niezawodność (4,38), informacja (4,32), bezpośredniość (4,19) oraz dostosowanie pojazdów do przewozu osób

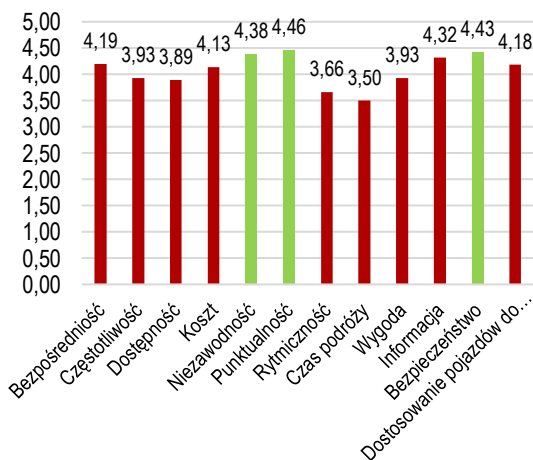
niepełnosprawnych (4,18), Najmniej istotne w ocenie ankietowanych okazała się czas podróży (3,50), rytmiczność (3,66), dostępność (3,89) oraz wygoda (3,93).

Uwagę zwraca wyższy wynik niezawodności i punktualności niż czasu podróży. Oznacza to, że pasażerowie mogą zgodzić się na dłuższą podróż pod warunkiem, że zawsze ich podróż będzie przewidywalna i skuteczna. Istotne jest również odniesienie poszczególnych wyników do rezultatu postulatu „koszt”. Według deklaracji ankietowanych są oni w stanie zapłacić więcej za bezpieczeństwo, niezawodność, bezpośredniość i punktualność, jednak już nie za rytmiczność, wygodę i czas podróży.



Wykres 12. Proszę określić istotność poszczególnych postulatów transportowych. W poniższej tabeli proszę określić istotność każdego postulatu w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza nieistotny, a 5 oznacza bardzo istotny

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych

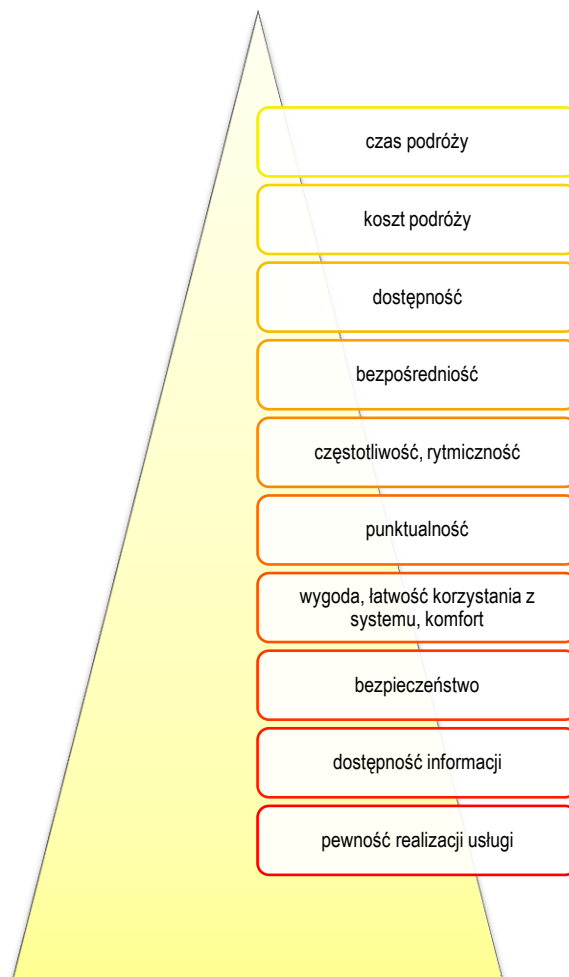


Wykres 13. Średnia ocen istotności postulatów transportowych, które zostały wskazane przez ankietowanych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych

Podsumowanie

Odpowiedzi ankietowanych z powiatu legnickiego odpowiadają ogólnym wymaganiom jakościowym stawianym przez podróżnych.



Wykres 14. Wymagania jakościowe stawiane przez podróżnych

Źródło: A. Mężyk, S. Zamkowska, Problemy transportowe miast. Stan i kierunki rozwiązań.

Warto pamiętać, iż wysoka jakość usług, która odpowiada wymaganiom i preferencjom użytkowników jest podstawowym warunkiem skutecznego oddziaływania w kierunku przejścia obsługi potrzeb mobilności przez różne formy transportu zbiorowego. Wyniki badań ankietowych wskazują także, że w przypadku planowania ofert usług przewozowych należy szczególną uwagę zwrócić na różne rodzaje aktywności człowieka, jego styl życia, status materialny, dyspozycje czasowe i inne uwarunkowania, a czasami nawet indywidualne preferencje w zakresie mobilności.

7.4. Wskaźnik motoryzacji

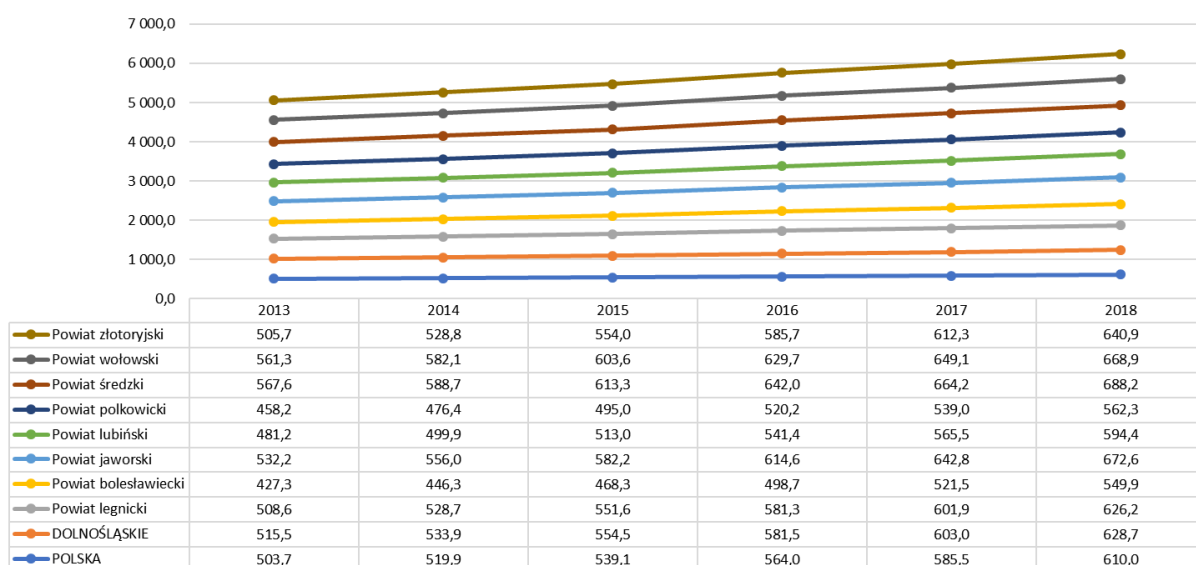
Od kilkunastu lat w Europie obserwowany jest intensywny rozwój motoryzacji. Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne są tylko niektórymi z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się życia na zurbanizowanych terenach.

Polityka zrównoważonego rozwoju ma na celu zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne między innymi od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napełnienia oraz wskaźnika motoryzacji, czyli liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców. Wskaźnik motoryzacji determinuje prowadzenie takiej polityki parkingowej w gminie, która uwzględniać będzie postulaty związane ze zrównoważonym rozwojem publicznego transportu zbiorowego.

Wskaźnik motoryzacji obliczany jest jako stosunek liczby pojazdów do ogólnej liczby ludności w poszczególnych gminach w przeliczeniu na 1000 osób.

$$wsk. \text{ motoryzacji} = \frac{\text{liczba pojazdów}}{\text{liczba ludności}} * 1000$$



Wykres 15. Wskaźnik motoryzacji w latach 2013-2018

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Na wykresie nr 17 przedstawiony został wskaźnik motoryzacji w Polsce, w województwie dolnośląskim i powiatach sąsiednich dla powiatu legnickiego.

W każdym przeanalizowanym roku wartość wskaźnika motoryzacji w powiecie legnickim rosła, lecz plasowała się poniżej wskaźnika motoryzacji w województwie dolnośląskim i nieznacznie powyżej wskaźnika dla całego kraju. Rosnący wskaźnik motoryzacji oznacza, że **w powiecie przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego**. Mieszkańcy powiatu mają coraz łatwiejszy dostęp do komunikacji indywidualnej.

Wskaźnik motoryzacji określony na podstawie danych dotyczących liczby samochodów w mieście wynosił ponad 508 samochodów na 1000 mieszkańców w 2013 roku, ponad 550 w 2015 roku, a w 2018 wynosił już ponad 626. Opisane powyżej zjawisko stanowi oczywiste wyzwanie dla transportu publicznego w powiecie, ponieważ mobilność mieszkańców będzie wzrastać wraz z posiadaniem samochodu. **Działania powinny być skierowane na poprawę jakości transportu publicznego, czyli nowy tabor, częstotliwość kursowania czy skomunikowanie z innymi środkami transportu, takimi jak pociąg czy autobusy dalekobieżne oraz na podniesienie atrakcyjności finansowej transportu publicznego, chociażby poprzez wprowadzenie kolejnych stref płatnego parkowania w całym centrum miasta.**

8. Zasady organizacji rynku przewozów



POWIAT LEGNICKI

8.1. Powiat Legnicki jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Przepisy prawa zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

- planowania rozwoju transportu,
- organizowania publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Na obszarze powiatu legnickiego organizatorem jest powiat, a wynikające z tego zadania wykonuje starosta. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi obejmującymi co najmniej dwie gminy, ale niewykraczającymi poza granice powiatu.

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest 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.**

W ramach organizacji rynku przewozów powiatowych Powiat Legnicki dopuszcza wdrożenie modelu zakładającego partycypację finansową gmin z terenu powiatu legnickiego w finansowaniu publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.

Model organizacji publicznego transportu zbiorowego możliwy jest w jednym z dwóch wariantów opisanych poniżej.

Model nr I

Zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu legnickiego wykonuje powiat w następującym modelu:

- Organizator: Powiat Legnicki.
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i pkt. 7.2. niniejszego planu.
- Współpraca powiat – gmina lub powiat - powiat: w oparciu o dotację otrzymywaną z gminy (powiatu powierzającego) przez Powiat Legnicki na podstawie stosownych uchwał oraz umowy dot. wydatkowania dotacji.
- Charakter przewozów: powiatowe przewozy o charakterze użyteczności publicznej.
- Finansowanie przewozów:
 - refundacja ulg ustawowych – w zakresie linii powiatowych o charakterze użyteczności publicznej określonych w niniejszym planie;
 - wpływy z biletów – ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowiąc będą przychód operatora;
 - pomoc finansowa gmin w trybie art. 220 ustawy; o finansach publicznych¹⁰;
 - budżet powiatu – art. 51 ust. 1 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

¹⁰ Dz.U.2019 poz. 869 t.j.

Model nr II

Zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu legnickiego wykonuje związek powiatu legnickiego i jego gmin w następującym modelu:

- Organizator: związek powiatowo – gminny.
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ i pkt. 7.2. niniejszego planu¹¹.
- Współpraca powiat – gminy: możliwość trwałego sformalizowania zasad współpracy w oparciu o statut związku powiatowo – gminnego.
- Charakter przewozów: powiatowo – gminne przewozy o charakterze użyteczności publicznej.
- Finansowanie przewozów:
 - refundacja ulg ustawowych – w zakresie linii powiatowo – gminnych o charakterze użyteczności publicznej określonych w powiatowo – gminnym planie transportowym uchwalanym przez zgromadzenie związku powiatowo – gminnego;
 - wpływy z biletów – ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowiąc będą przychód operatora;
 - budżet związku powiatowo – gminnego – art. 51 ust. 1 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

¹¹ Dz. U. 2019 poz. 2475 t.j.

8.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

W przypadku, gdy Powiat Legnicki rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. 2019 poz. 1843 t.j.);
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. 2019 poz. 1528 t.j.);
- w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo
 - świadczenie usług w publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
 - świadczenie usług w publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 *udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych* ust. 2, 3a i 4–6 rozporządzenia (WE) nr 1370 / 2007, z zastrzeżeniem art. 22a *wyłączenie stosowania przepisów rozporządzenia*, albo
 - wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 *wybór operatora publicznego transportu zbiorowego* ust. 1 pkt 1 i 2.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi powiatu.

Mając na uwadze powyższe oraz przy uwzględnieniu planowanej sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, iż **preferowanym trybem będzie tryb koncesyjny**, niezależnie od formy zawarcia umowy, tj.:

- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. 2019 poz. 1528 t.j.);
- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, umowa także będzie mieć charakter umowy koncesji.

Powyższe pozwoli w optymalny sposób wykorzystać zasoby finansowe organizatora uwzględniając rentowność poszczególnych linii lub całej sieci określonej w pkt. 3.1 niniejszego dokumentu.

8.3. Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Legnicki

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury.

Zgodnie z art. 2 ust. 13 ustawy prawo o ruchu drogowym¹² za przystanek uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Ważnym elementem zarządzania i organizowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu legnickiego jest prowadzenie wspólnej i spójnej polityki zarządzania przystankami.

Na terenie powiatu legnickiego Zarząd Powiatu odpowiada za 338 przystanków obsługujących linie publicznego transportu zbiorowego (stan na 31.01.2020 r.). Wykaz przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Legnicki, udostępnionych operatorom i przewoźnikom wykonującym przewozy regularne osób w publicznym transporcie zbiorowym zawiera załącznik nr 4 do niniejszego dokumentu.

¹² Ustawa Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2020 poz. 110 t.j.)

**9. Pożądany
standard usług
przewozowych
w przewozach
o charakterze
użyteczności
publicznej**



POWIAT LEGNICKI

9.1. Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie – użytkownicy transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 10. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów powiatowej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie; tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków; likwidacja progów na drodze dojazdu do przystanków.
niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze.
koszt	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organizatora.
prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż

Źródło: opracowanie własne

Planując podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich należy pamiętać i uwzględniać również:

- ochronę środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

9.2. Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną

9.2.1. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględniane będą potrzeby osób niepełnosprawnych oraz

o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy budowie, remoncie bądź modernizacji infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowana jest eliminacja wszelkich typów barier.

Powiat Legnicki dostosowuje modernizowane i nowo budowane przystanki komunikacyjne tak, aby charakteryzowały się przede wszystkim:

- utwardzonym, odpowiednio szerokim peronem - ułatwianie wsiadania osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- wyznaczeniem pasów płyt chodnikowych o wyróżniających się względem nawierzchni peronu barwą i fakturą (np. z tzw. guzkami) – postulat ułatwiający korzystanie z przystanków komunikacyjnych osobom niedowidzącym,
- brakiem progów na drodze dojazdu – różnice wysokości będą niwelowane rampami,
- lokalizowaniem przystanków komunikacyjnych możliwie blisko źródeł i celów podróży ze szczególnym uwzględnieniem miejsc będących potencjalnym źródłem bądź celem podróży osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- lokalizowaniem przystanków komunikacyjnych w obrębie ciągów pieszych,
- umożliwieniem, poprzez konstrukcję przystanku, zbliżenia pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej.

Dostępność infrastruktury przystankowej określana jest na podstawie czasu potrzebnego do dotarcia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W warunkach krajowych za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się obszar o promieniu 500 – 1000 m, co odpowiada czasowi dojazdu rzędu 6 do 12 minut zakładając, iż średnia szybkość pieszego wynosi 5 km/h.

Na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego lub niskopodłogowego,
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia dla pasażerów,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje,
- wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróż osobom niedosłyszącym.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną - dlatego będą wybierać komunikację zbiorową.

9.2.2. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NOX),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO.

Innymi niż zaostrzenie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych.

W przypadku obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej przez tabor używany, dopuszcza się pojazdy nie spełniające najwyższych norm spalin, jednak do końca roku 2020 powinny one spełniać co najmniej normę Euro 4. Przy wykorzystaniu do obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej pojazdów fabrycznie nowych wymaga się, aby spełniały one normę Euro 6.

Promocja zeroemisyjnych lub niskoemisyjnych pojazdów

Nie można całkowicie wyeliminować ruchu silnikowego na rzecz transportu niezmotoryzowanego. Warto jednak dążyć do takiego stanu, w którym emituje on minimalną ilość zanieczyszczeń. W tym celu warto wprowadzać pojazdy zeroemisyjne lub przynajmniej niskoemisyjne – zarówno promując ich wybór indywidualny (np. zarządzając ulgi w strefach parkowania dla samochodów z wysokimi normami EURO), ale też stwarzając system komunikacji publicznej oparty na taborze zeroemisyjnym.

Wdrożenie nowych wzorców użytkowania

- Zwiększanie świadomości ekologicznej społeczeństwa poprzez wydarzenia lokalne, promocyjne i edukację, pozwoli na kształtowanie ekologicznych nawyków i zwiększenie poziomu odpowiedzialności społecznej za stan otoczenia.
- Zastosowanie idei carpoolingu, czyli tzw. podwozów sąsiedzkich, pozwoli zmniejszyć liczbę samochodów na drogach.
- Promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie, tzw. ecodriving.
- Propagowanie alternatywnych środków transportu – komunikacji zbiorowej, rowerowej, co doprowadzi do zmniejszenia zanieczyszczenia pyłem i hałasem, a pośrednio pozwoli na zmniejszenie uszczuplenia pokładów surowców naturalnych.

9.3. Odnowa taboru i infrastruktury

Już na etapie projektowania infrastruktury komunikacyjnej uwzględniane są potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy budowie, remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących, planowana jest eliminacja wszelkich typów barier m.in. na drodze dojścia do przystanku komunikacyjnego i w miejscach przekraczania ciągów komunikacyjnych oraz lokowania przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu.

W fazie projektowania komunikacji zbiorowej powinno się respektować także potrzeby bezpieczeństwa i komfortu osób starszych zwłaszcza w czasach przemian struktury demograficznej społeczeństwa, która jest związana ze spadkiem liczby urodzeń, a wzrostem liczby osób w wieku poprodukcyjnym.

Planuje się dążyć do całkowitej eliminacji barier poruszania się poprzez:

- likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
- wprowadzenie podwyższanych przystanków lub peronów, które ułatwiają wsiadania do pojazdu,
- lokalizowanie przystanków komunikacyjnych możliwie blisko źródeł i celów podróży ze szczególnym uwzględnieniem miejsc będących potencjalnym źródłem bądź celem podróży osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- lokalizowanie przystanków komunikacyjnych w obrębie ciągów pieszych,
- umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanku, zbliżenia pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
- zlikwidowanie wszelkich barier na drodze dojścia od źródła podróży do przystanku i od przystanku do celu podróży.

Docelowy standard przystanków komunikacyjnych

Powiat Legnicki, w miarę posiadanych środków finansowych, dążyć będzie do zapewnienia możliwie najwyższego standardu przystanków komunikacyjnych, odpowiadającego potrzebom powiatowych przewozów pasażerskich.

W trakcie przebudowy dróg powiatowych oraz – w uzasadnionych przypadkach i w miarę posiadanych funduszy – autonomicznie względem procesu inwestycyjnego na sieci dróg powiatowych – Powiat Legnicki ujednotoci standard przystanków komunikacyjnych, uwzględniając przy tym:

- pełnią funkcję dominującą (przystanek głównie dla wsiadających/wysiadających),
- liczbę pasażerów korzystających z przystanku,
- dostosowanie przystanku do odprawy osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- natężenie ruchu na drodze wzdłuż której zlokalizowany jest przystanek.

W poniższej tabeli zestawiony został docelowy standard przystanków komunikacyjnych.

Tabela 11. Docelowy standard przystanków komunikacji zbiorowej

Obszar	Elementy	Standard minimalny	Standard optymalny
Oznaczenie przystanku	Tabliczka D-15 „przystanek autobusowy” Znak drogowy umieszczony na słupku lub stanowiący element wiaty przystankowej	✓	✓
	Nazwa i numer przystanku Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku	✓	✓
	Oznaczenie statusu przystanku („dla wysiadających”, „na żądanie”) Tabliczka informująca o statusie przystanku	✓	✓
	Piktogram informujący o zakazie palenia	✓	✓
	Informacja o zarządcy przystanku Informacja umieszczona na odwrocie znaku D-15 albo na tablicy informacyjnej	✓	✓

Informacja pasażerska	Tabliczka z rozkładem jazdy	✓	✓
	Schemat sieci połączeń	(przystanki węzłowe)	(wszystkie przystanki)
	Skrócona taryfa przewozowa	✓ (przystanki węzłowe)	✓ (wszystkie przystanki)
Miejsce oczekiwania	Ławka	✓ (wszystkie przystanki wyposażone w wiaty)	✓
	Wiatra przystankowa Z przezroczystymi ścianami	✓ (przy dużej liczbie wsiadających)	✓ (nowe i modernizowane przystanki)
Peron	Nawierzchnia peronu	✓ (utwardzona)	✓ (np. z kostki betonowej)
	Wysokość peronu ponad nawierzchnią drogi	✓	✓
	Płyty wskaźnikowe i prowadzące Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami	✓	✓
Inne	Stojak rowerowy	-	✓
	Słup ogłoszeniowy	-	✓
	Śmietnik	✓	✓

W procesie wymiany taboru na nowy planuje się uwzględnić potrzeby osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej poprzez wybór takich autobusów, których konstrukcja będzie ułatwiać podróżowanie osobom z dysfunkcjami.

Pożądane są pojazdy:

- niskopodłogowe o podłodze bez skosów i stopni,
- odpowiednio szerokich drzwiach,
- posiadające rampę umożliwiającą wjazd oraz wjazd wózka inwalidzkiego,
- wydzielone w swoim wnętrzu specjalne miejsce dla wózka inwalidzkiego,
- wyposażone w czytelny system informacji dźwiękowo-wizualnej wewnątrz pojazdów jak i na zewnątrz,
- wyposażone w tzw. przyklęk,
- wyposażone w uchwyty i poręcze chroniące przez upadkiem,
- wyposażone w klimatyzację.

Dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności poznawczo - sensorycznej szczególnie ważny jest sprawny system informacji dla pasażera, który będzie wspierać odbywanie podróży na każdym jej etapie.

Na system ten składają się przede wszystkim:

- informacja dźwiękowa pozwalająca osobom ociemniałym i niedowidzącym na zidentyfikowanie autobusu i kierunku jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku komunikacyjnym;
- informacja dźwiękowa pozwalająca osobom ociemniałym i niedowidzącym na zidentyfikowanie w czasie podróży następnego przystanku, na którym autobus aktualnie się znajduje oraz informująca o zamykaniu drzwi pojazdu;
- informacja wizualna ułatwiająca odbywanie podróży przez osoby niedosłyszące.

Wszystkie wymienione powyżej czynniki wpływają pozytywnie na standard oferowanych usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Ponadto, podwyższają one ocenę publicznej komunikacji zbiorowej, także wśród pasażerów pełnosprawnych, szczególnie tych w podeszłym wieku.

9.4. Rozwój elektromobilności w zakresie podwyższenia standardu świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego

W dzisiejszych czasach transport drogowy odpowiada za znaczną część zanieczyszczeń emitowanych do powietrza oraz za degradację środowiska naturalnego. W skali Unii Europejskiej jest on źródłem niemal 54% całkowitej emisji tlenków azotu, 45% tlenku węgla, 23% niemetanowych lotnych związków organicznych (NMLZO) oraz 23% pyłów PM10 i 28% pyłów PM2.5. Transport drogowy jest odpowiedzialny także za 41% emisji prekursorów ozonu troposferycznego oraz 23% emisji CO₂ i niemal 20% innych gazów cieplarnianych.

Nie można całkowicie wyeliminować ruchu silnikowego na rzecz transportu niezmotoryzowanego. Warto jednak dążyć do takiego stanu, w którym emituje on minimalną ilość zanieczyszczeń. W tym celu warto wprowadzać pojazdy zeroemisyjne lub przynajmniej niskoemisyjne – zarówno promując ich wybór indywidualny (np. zarządzając ulgi w strefach parkowania dla samochodów z wysokimi normami EURO), ale też stwarzając system komunikacji publicznej oparty na taborze zeroemisyjnym.

Eksploracja pojazdów zeroemisyjnych na terenie powiatu legnickiego pozwoli na lepszą ochronę środowiska naturalnego. Wzrost liczby floty zeroemisyjnej przyczyni się zmniejszenia emisji szkodliwych substancji, w tym CO₂, do powietrza. Co więcej, przyczynić się to może do ograniczenia emisji dźwięku, który jest wytwarzany przez środki transportu.

Dnia 22 lutego 2018 roku weszła w życie ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która zgodnie z założeniami ma stworzyć warunki do upowszechnienia transportu elektrycznego w Polsce. Możliwości zaproponowane w ustawie mają przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego kraju, natomiast rozwój rynku paliw alternatywnych w transporcie może znacząco wpłynąć na poprawę jakości powietrza w miastach. Według tej ustawy gminy i powiaty powyżej 50 000 mieszkańców powinny zapewnić co najmniej 30% pojazdów elektrycznych w użytkowanej flocie pojazdów.

Art. 68. punkt 2 ww. Ustawy wskazuje, że jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, powinna zapewnić, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów, od dnia 1 stycznia 2022 r. wyniósł co najmniej 10%. Jednostka ta powinna zlecać wykonanie zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie użytkowanych pojazdów wynosi minimum 10%, i jednostka ta powinna dodatkowo zapewnić udział autobusów zeroemisyjnych w użytkowanej flocie pojazdów co najmniej:

- 5% - od 1 stycznia 2021 r.;
- 10% - od 1 stycznia 2023 r.;
- 20% - od 1 stycznia 2025 r.

9.5. Autobusy elektryczne w powiecie legnickim

Operator wykonujący usługi w zakresie przewozów użyteczności publicznej na jednym z trzech wariantów planowanej sieci komunikacyjnej w powiecie legnickim będzie dysponował taborem:

- mieszanym (autobusy spalinowe i zeroemisyjne) lub
- spalinowym (spełniającym najwyższe normy emisji spalin EURO 6).

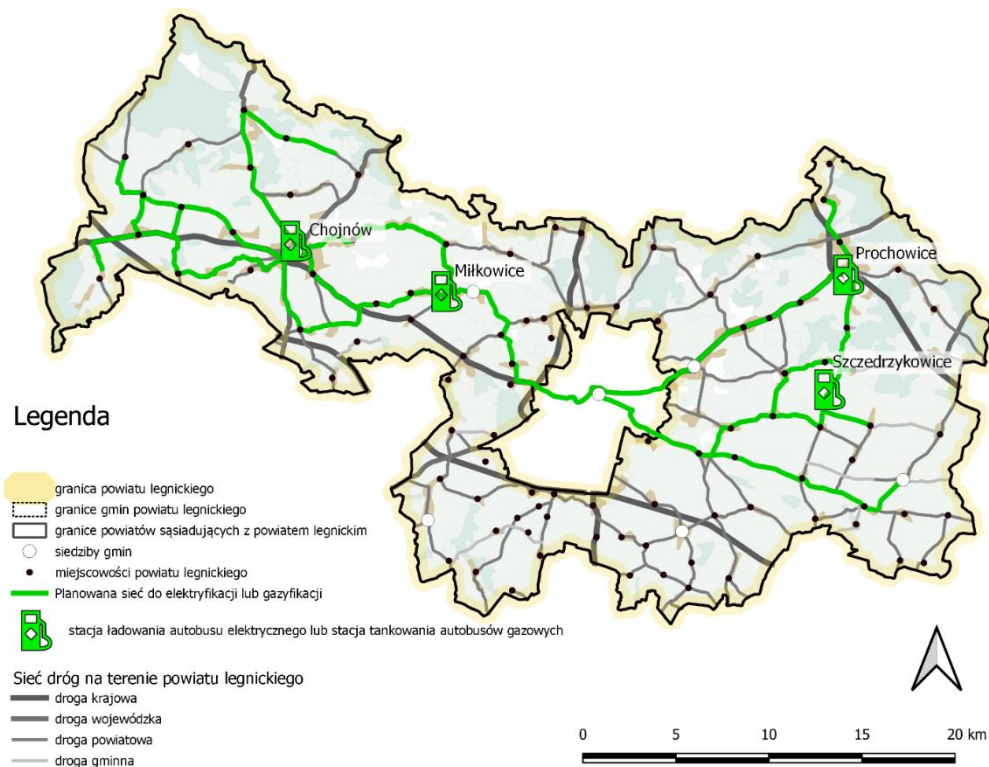
W przypadku realizacji usług w zakresie przewozów użyteczności publicznej na terenie powiatu legnickiego tabor składającym się zarówno z autobusów spalinowych jak i zeroemisyjnych Powiat Legnicki zobowiązany jest do wskazania miejsc ładowania autobusów elektrycznych lub tankowania autobusów napędzanych gazem ziemnym.

Poniżej przedstawione zostały przebiegi linii komunikacyjnych na których świadczenie usług taborem zeroemisyjnym byłoby najbardziej optymalne i korzystne z punktu widzenia specyfiki tego rodzaju pojazdów.

Wprowadzając tabor zeroemisyjny do obsługi przewozów użyteczności publicznej na terenie powiatu legnickiego planuje się wyposażenie lokalnych węzłów przesiadkowych w stacje ładowania autobusów o napędzie elektrycznym lub stacje tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub stacje tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

Takie stacje powstałyby w następujących lokalizacjach:

- w Chojnowie (Dworzec PKP);
- w Prochowicach (pętla);
- w Szczedrzykowicach (stacja PKP);
- w Miłkowicach (stacja PKP).



Rysunek 17. Proponowany przebieg linii obsługiwanych przez autobusy zeroemisyjne

Źródło: opracowanie własne.

**10. Przewidywany
sposób
organizowania
systemu
informacji
pasażerskiej**



POWIAT LEGNICKI

Jednym z zadań sprawnego systemu informacji dla pasażerów jest podwyższanie jakości oferty transportu zbiorowego i integrowanie sieci komunikacyjnej. Kompleksowy i rozbudowany system informacji pasażerskiej sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako przemyślany, spójny oraz łatwo dostępny. Przygotowany nieodpowiednio uważany jest za chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany oraz nieuwzględniający potrzeb przewoźnych mieszkańców.

Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów może stać się przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i szeroko dostępne informacje dla podróżnych.

Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Zapewnienie systemu informacji dla pasażera jest zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada obowiązki:

- podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy na wszystkich przystankach oraz dworcach,
- podawania cennika opłat w pojazdach i na dworcach wraz z uprawnieniami do przejazdów ulgowych,
- podawania regulaminów przewozu na dworcach i wyciągu z regulaminu w pojazdach.

Ponadto kwestie związane z informacją pasażerską porusza także Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy. Uszczegóławia ono informacje rozkładowe jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych oraz reguluje kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. W myśl zapisów w/w rozporządzenia przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób zobowiązany jest podać rozkład jazdy do publicznej wiadomości poprzez:

- zamieszczenie go na swojej stronie internetowej;

- przekazanie rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera;
- przekazanie rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie;
- zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na wszystkich przystankach komunikacyjnych lub dworcach wymienionych w rozkładzie jazdy.

W przypadku, kiedy Powiat Legnicki rozpocznie pełnienie funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego, planowane jest podjęcie działań mających na celu rozpoczęcie współpracy z województwem dolnośląskim w zakresie integracji informacji pasażerskiej.

Planowany system informacji pasażerskiej

Informacja pasażerska będzie dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się, tj.:

- w momencie wystąpienia potrzeby przewoźowej,
- w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej,
- w czasie odbywania podróży środkami transportu zbiorowego.

Informacje istotne z punktu widzenia podróżnego będą publikować:

- w pojazdach komunikacji powiatowej,
- na przystankach,
- w Internecie,
- w przyszłości poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom.

W poniższej tabeli zestawiono planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji.

Tabela 12. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji

Miejsce publikacji	Zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	<ul style="list-style-type: none"> Numer linii i/lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu). Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). Regulamin przewozów.
Przystanki komunikacyjne	<ul style="list-style-type: none"> Nazwa i numer przystanku. Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie). Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku albo informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy. Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim. Rozkład jazdy zawierający: <ul style="list-style-type: none"> numer linii komunikacyjnej i/lub kierunek jazdy autobusów, wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiodzie dalsza część trasy, godziny odjazdów autobusów, nazwę przewoźnika/operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację i obsługę linii, okres obowiązywania rozkładu jazdy, legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia. Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Węzeł przesiadkowy	<ul style="list-style-type: none"> Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych. Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących powiat legnicki. Schemat węzła przesiadkowego wraz z zaznaczeniem kierunków odjazdów autobusów w zależności od peronu – ułatwienie przesiadek. Tablica ze zbiorczym rozkładem jazdy - zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń.
Internet	<ul style="list-style-type: none"> Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). Informacje o zarządcach przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nimi. Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie. Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Aplikacje mobilne	<ul style="list-style-type: none"> Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży. Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Źródło: opracowanie własne.

11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w powiecie



POWIAT LEGNICKI

Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu legnickiego jest integracja przewozów powiatowych oraz integracja na różnych szczeblach organizatorów. Aspektami integracji będą rozkłady jazdy koordynowane w węzłach przesiadkowych i na głównych przystankach, ujednoczane standardy wyposażenia i oznakowania pojazdów, a w przyszłości także integracja taryfy i biletów.

Kierunkiem rozwoju jest także zwiększanie zasięgu oddziaływania transportu publicznego poprzez:

- zwiększanie liczby kursów (warunkowane stosownym finansowaniem),
- zwiększanie liczby tras,
- organizacji systemów dowozowych: Park&Ride oraz Bike&Ride,
- promocji usług transportu publicznego.

Planuje się po uruchomieniu połączeń użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym okresowo (np. co 3 lata) wykonywać kompleksowe pomiary nappełnień na liniach oraz ankietowanie podróżnych (w celu ustalenia zachowań komunikacyjnych – źródeł i celów podróży, środka transportu, satysfakcji z usług itp.). Pierwsze takie badanie planuje się zorganizować po pierwszym roku organizowania przewozów.

Badania cykliczne będą prowadzone na podstawie ustandaryzowanych procedur (precyzujących zakres i czas badań), tak aby możliwe było porównywanie uzyskanych danych.

Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne czy kongestię. Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny.

Do osiągnięcia powyższych celów konieczny jest racjonalny podział zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Na terenach o niskiej gęstości zaludnienia niemożliwe jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty powiatowego transportu publicznego, dlatego tam istotną rolę będzie pełnić transport indywidualny, głównie samochodowy, a transport zbiorowy będzie pełnił jedynie funkcję uzupełniającą. Osoby niemające możliwości skorzystania z transportu indywidualnego (ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn) muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej. Obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu.

Kreowanie oferty transportowej na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, a w szczególności na głównych ciągach komunikacyjnych, na których można uzyskać satysfakcjonujący bilans ekonomiczny, będzie się opierać na innych zasadach. To właśnie tu do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia i wpływu na środowisko naturalne. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu oraz do zajmowania przestrzeni przez parkingi. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom powiatu atrakcyjną komunikację publiczną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego oraz zapewnić odpowiedni standard usług. Uatrakcyjnienie oferty może się odbyć poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu.

W celu zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu legnickiego, jak i poszczególnych gmin dopuszcza się zawieranie przez Powiat Legnicki porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

**12. Weryfikacja
i aktualizacja
planu
zrównoważonego
rozwoju
publicznego
transportu
zbiorowego dla
Powiatu
Legnickiego**



POWIAT LEGNICKI

Artykuł 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Legnickiego.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że **dokonywana będzie rokroczna weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu** i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Legnickiego, a uprzednio przeprowadzenia 21-dniowych konsultacji społecznych.

Wykaz tabel

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie legnickim w podziale na gminy	13
Tabela 2. Prognoza liczby ludności w powiecie legnickim do 2025 r. według GUS (z 2014 r.)	13
Tabela 3. Wykaz linii i przewoźników, którym zostało wydane zezwolenie przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego na wykonywanie przewozów regularnych i specjalnych po terenie objętym opracowaniem planu transportowego	21
Tabela 4. Wykaz linii i przewoźników, którym zostało wydane zezwolenie przez Prezydenta Miasta Legnicy na wykonywanie przewozów regularnych po terenie objętym opracowaniem	22
Tabela 5. Wykaz aktualnych linii powiatowych	23
Tabela 6. Linie komunikacyjne – wariant podstawowy	27
Tabela 7. Linie komunikacyjne – wariant uzupełniający I	29
Tabela 8. Linie komunikacyjne – wariant uzupełniający II	31
Tabela 9. Wykaz placówek oświatowych na terenie powiatu legnickiego	36
Tabela 10. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji	58
Tabela 11. Docelowy standard przystanków komunikacji zbiorowej	61
Tabela 12. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji	67

Wykaz wykresów

Wykres 1. Zmiany liczby ludności na przestrzeni 18 lat	13
Wykres 2. Prognozowany spadek liczby ludności w powiecie legnickim do 2050 r.	14
Wykres 4. Zmiany struktury ludności według grup ekonomicznych w powiecie legnickim	14
Wykres 3. Stan bezrobocia w powiecie legnickim w latach 2010-2018	14
Wykres 5. Łączna liczba uczniów w placówkach szkolnych na terenie powiatu legnickiego w latach 2010-2018	37
Wykres 6. Podział respondentów ze względu na płeć	47
Wykres 7. Podział respondentów ze względu na wiek	47
Wykres 8. Podział respondentów ze względu na poziom wykształcenia	47
Wykres 9. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową	47
Wykres 10. Czy posiada Pan/i prawo jazdy?	48
Wykres 11. Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji?	48
Wykres 12. Proszę wskazać, jak często podróżuje Pan/i poza gminę zamieszkania, ale w ramach powiatu legnickiego	48
Wykres 13. Proszę wskazać, jak często podróżuje Pan/i poza gminę zamieszkania, ale w ramach powiatu legnickiego, korzystając z poniższych środków transportu	49
Wykres 14. Proszę określić istotność poszczególnych postulatów transportowych. W poniższej tabeli proszę określić istotność każdego postulatu w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza nieistotny, a 5 oznacza bardzo istotny	50
Wykres 15. Średnia ocen istotności postulatów transportowych, które zostały wskazane przez ankietowanych	50
Wykres 16. Wymagania jakościowe stawiane przez podróżnych. 50	
Wykres 17. Wskaźnik motoryzacji w latach 2013-2018	51

Wykaz rysunków

Rysunek 1. Mapa powiatu legnickiego	10
Rysunek 2. Obszar objęty planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego powiatu legnickiego	15
Rysunek 3. Klasyfikacja dróg w powiecie legnickim według kategorii drogi	17
Rysunek 4. Klasyfikacja dróg w powiecie legnickim według zarządcy	17
Rysunek 5. Sieć linii kolejowych, stacji i przystanków kolejowych na terenie powiatu legnickiego	19
Rysunek 6. Linie komunikacyjne na obszarze powiatu legnickiego według wydanych zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych osób w Wydziale Komunikacji i Transportu Drogowego Starostwa Powiatowego w Legnicy (stan na 01.01.2020)	23
Rysunek 7. Sieć komunikacyjna – wariant podstawowy	28
Rysunek 8. Sieć komunikacyjna – wariant uzupełniający I	30
Rysunek 9. Sieć komunikacyjna – wariant uzupełniający II	31
Rysunek 10. Schemat planowanej sieci transportowej w powiecie legnickim	32
Rysunek 11. Sieć komunikacyjna obsługiwana w ramach komunikacji miejskiej w Legnicy	35
Rysunek 12. Rozmieszczenie obiektów edukacyjnych na obszarze powiatu legnickiego	37
Rysunek 13. Rozmieszczenie najważniejszych instytucji publicznych na terenie powiatu legnickiego	38
Rysunek 14. Rozmieszczenie najważniejszych obiektów ochrony zdrowia publicznego na terenie powiatu legnickiego	39
Rysunek 15. Udział osób wyjeżdżających do pracy w gminach powiatu legnickiego	40
Rysunek 16. Dojazd do pracy do Legnicy	40
Rysunek 17. Proponowany przebieg linii obsługiwanych przez autobusy zeroemisyjne	64

Wykaz załączników

Załącznik 1. Wykaz dróg powiatowych według gmin	73
Załącznik 2. Planowana minimalna liczba kursów w dni robocze, w dni nauki szkolnej, soboty, niedziele i święta	77
Załącznik 3. Mapa planowanej sieci komunikacyjnej	80
Załącznik 4. Wykaz przystanków zlokalizowany na drogach będących pod zarządem powiatu legnickiego	82

Załącznik 1. Wykaz dróg powiatowych według gmin**1. Gmina Chojnów**

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (km)
1.	1232D	Karczewiska – Jaroszówka	0,498
2.	2194D	Rzeszotary – Chojnów	7,763
3.	2269D	Gromadka – Krzywa	10,000
4.	2268D	Witkówek – Gamczary	2,478
5.	2211D	Jaroszówka – Rokitki	7,265
6.	2212D	dr. nr 335 – dr. Nr 328	5,600
7.	2213D	Chojnów – Biała	2,124
8.	2214D	Niedzwiedzice – Miłkowice	1,614
9.	2215D	Gołocin – Michów	2,764
10.	2216D	Budziwojów – Miłkowice	6,196
11.	2217D	Dobroszów – Żerków	3,280
12.	2267D	dr. nr 328 – Podolany	5,050
13.	2631D	Modlikowice – dr. Nr 328	0,600
14.	2266D	Okmiany – Kol. Radziechów	3,121
15.	2218D	Konradówka – Osetnica	4,743
16.	2219D	Chojnów – Osetnica	6,050
17.	2220D	dr. nr 335 – Stary Łom	6,461
18.	2221D	Rokitki – Groble	7,182
19.	2270D	Krzyżowa – Stary Łom	2,250
		Ogółem	85,039

2. Miasto Chojnów

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (km)
1.	2225D	ul. Chmielna	0,335
2.	2194D	ul. Goleszańska	0,805
3.	2226D	ul. Kolejowa	0,400
4.	2225D	ul. Legnicka	0,425
5.	2225D	ul. Piotra Skargi	0,210
		Ogółem	2,175

3. Gmina Legnickie Pole

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (km)
1.	2192D	Koskowice - Dębice	5,400
2.	2177D	Legnica – Ujazd Górny	9,500
3.	2198D	Golanka Górna – dr 2177D	1,962
4.	2185D	Mikołajowice – dr. Nr 364	1,500
5.	2186D	Koskowice - Snowidza	8,260
6.	2188D	Snowidza – Ogonowice	0,872
7.	2176D	Legnica - Jawor	10,424
8.	2202D	Biskupice – Taczalin	6,310
9.	2189D	dr. nr 2187D– Maluszów	1,748
10.	2187D	Nowa Wieś Legnicka – Mierczyce	9,050
11.	2203D	Nowa Wieś Legnicka – Czerwony Kościół	0,700
		Ogółem	55,726

4. Gmina Kunice

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (km)
1.	2180D	Piekary Stare – Lisowice	8,112
2.	2195D	Golanka Dolna – Jaśkowice	1,539
3.	2196D	Rosochata- Ruja	3,625
4.	1250D	Legnica – Raszowa Duża	6,090
5.	2179D	Miłogostowice – Spalona	6,936
6.	2198D	Golanka Górna – dr. Nr 2177D	9,200
7.	2178D	Piekary Wielkie – Grzybiany	4,292
8.	2199D	Kunice – Ziemnice	2,300
9.	2179D	Piekary Stare – Malczyce	7,500
10.	2184D	Jawor – Prochowice	2,925
11.	2200D	dr. nr 308 – dr. Nr 307	1,300
		Ogółem	53,819

5. Gmina Miłkowice

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (km)
1.	2194D	Rzeszotary – Chojnów	9,687
2.	1227D	Kochlice – Lisiec	2,250
3.	1250D	Legnica – Raszowa Duża	2,110
4.	2174D	Legnica – Pątnówek	2,741
5.	2209D	Lipce – Jezierzany	3,575
6.	2210D	Rzeszotary – Studnica	12,213
7.	2611D	Łukaszów – Jezierzany	5,134
8.	2214D	Niedźwiedzice – Miłkowice	1,153
9.	2216D	Budziwojów – Miłkowice	3,226
		Ogółem	42,089

6. Gmina Ruja

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (km)
1.	2192D	Koskowice – Dębice	9,600
2.	2184D	Jawor – Prochowice	5,019
3.	2196D	Rosochata – Ruja	4,213
4.	2200D	dr. nr 308 – dr nr 307	5,240
5.	2068D	Tyniec Legnicki – Mazurowice	7,500
6.	2183D	Dzierżkowice – Kosiska	3,300
7.	2069D	Usza – Chelm	1,198
8.	2201D	Tyniec Legnicki – Polanka	2,650
9.	2182D	Postolice – Strzałkowice	2,851
		Ogółem	41,571

7. Gmina Krotoszyce

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość drogi
1.	2175D	Przybków – Małuszów	3,949
2.	2190D	Wilczyce – Sichów	4,935
3.	2203D	Nowa Wieś Legnicka – Wilczyce	10,819
4.	2206D	Babin – Słup	8,431
5.	2181D	Lipce – Pawłowice	2,600
6.	2618D	Kozów – Krotoszyce	0,798
7.	2786D	Bogaczów – Stary Jawor	1,250
8.	2204D	dr. nr 364 – Czerwony Kościół	3,596
		Ogółem	36,378

8. Gmina Prochowice

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (km)
1.	2191D	Prochowice – Malczyce	7,319
2.	2184D	Jawor – Prochowice	4,406
3.	2180D	Piekary Stare – Lisowice	2,825
4.	1244D	Lisowice – Wielowieś	6,100
5.	2195D	Golanka Dolna – Jaśkowice Legnickie	1,800
6.	2179D	Piekary Stare – Malczyce	9,961
		Ogółem	32,411

9. Miasto Prochowice

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (km)
1.	2223D	ul. Reymonta	0,120
2.	2191D	ul. Jagiellońska	1,775
3.	2184D	ul. Jaworowska	2,240
4.	2223D	ul. Miarki	0,150
5.	2223D	ul. Kopernika	0,195
6.	2222D	ul. Wrocławska	0,970
		Ogółem	5,450

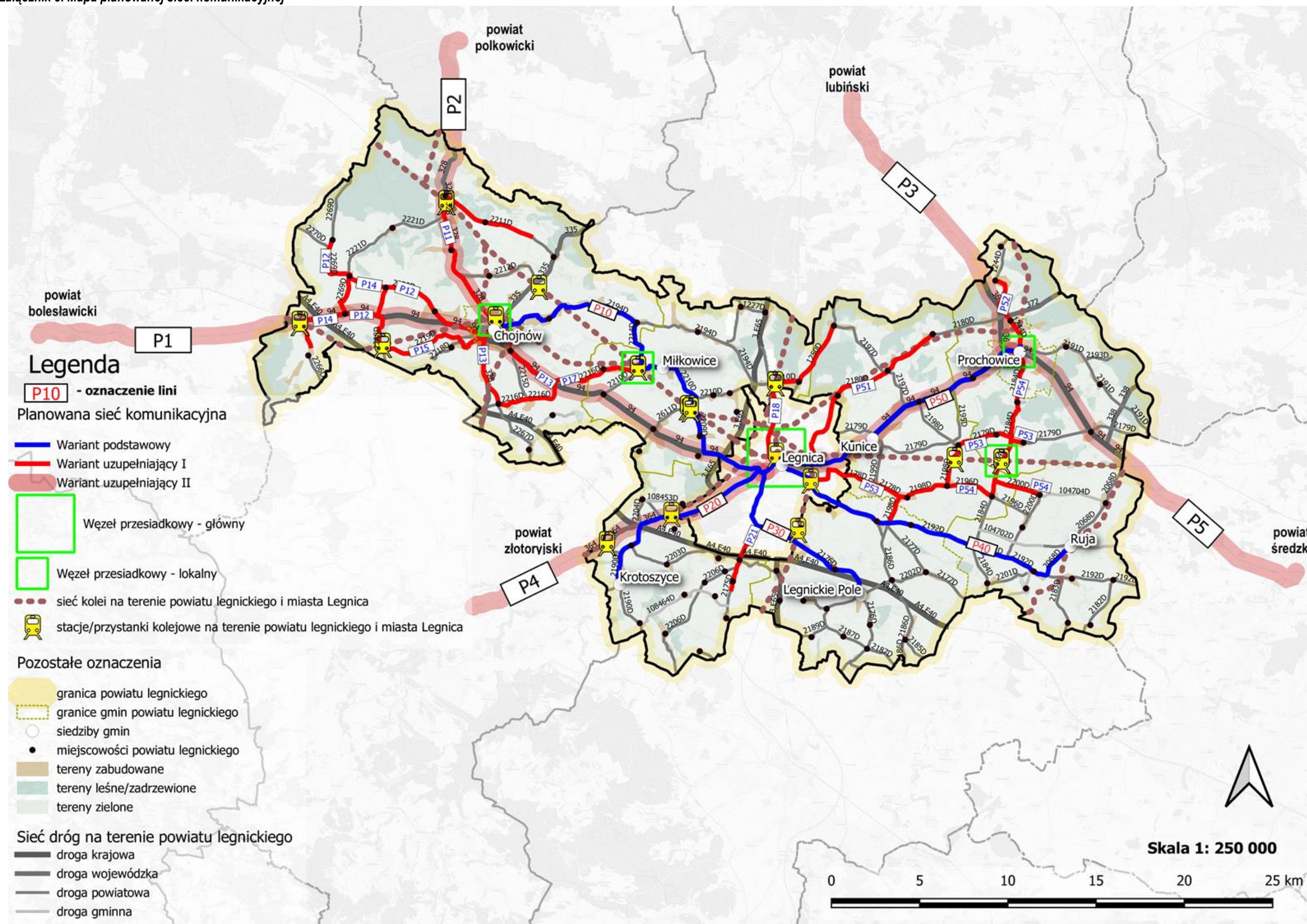
Załącznik 2. Planowana minimalna liczba kursów w dni robocze, w dni nauki szkolnej soboty, niedziele i święta

Nr linii	Przebieg	Przybliżona liczba wozokilometrów wykonanych w ciągu doby na danej trasie [km]	Częstotliwość kursowania					
			05:00-07:00	07:00-08:00	08:00-13:30	13:30-16:00	16:00-20:00	20:00-23:00
P10	Legnica – Ulesie – Jezierzany-Milkowice – Niedźwiedzice – Goliszów - Chojnów	367,35	2	2	3	4	3	1
		489,80	2	4	4	5	4	2
		146,94	-	1	2	2	1	-
P20	Legnica – Wilczyce - Krotoszyce	138,6	1	2	2	3	3	1
		161,70	1	3	3	3	3	1
		69,30	-	1	2	2	1	-
P30	Legnica – Gniewomierz – Legnickie Pole	130,68	1	2	2	3	3	1
		152,46	1	3	3	3	3	1
		54,45	-	1	1	2	1	-
P40	Legnica – Koskowice – Kłębanowice – Rogoźnik – Tyniec Legnicki - Ruja	246,48	1	2	2	3	3	1
		287,56	1	3	3	3	3	1
		102,70	-	1	1	2	1	-
P50	Legnica – Kunice – Spalona – Golanka Górna – Golanka Dolna - Prochowice	253,95	2	2	2	2	2	1
		338,6	2	3	3	3	3	2
		101,58	-	1	2	2	1	1
P11	Chojnów – Czernikowice – Rokitki – Zamienice	129,96	1	1	2	2	2	1
		129,96	1	2	2	2	2	1
		57,76	-	1	1	1	1	-
P12	Chojnów – Jerzmanowice – Witków – Krzywa	103,95	1	1	2	2	2	1
		103,95	1	2	2	2	2	1

	- Groble – Stary Łom	46,20	-	1	1	1	1	-
P13	Chojnów – Michów – Dobroszów – Budziwojów – Chojnów	146,34	1	1	2	2	2	1
		146,34	1	2	2	2	2	1
		65,04	-	1	1	1	1	-
P14	Chojnów – Jerzmanowice – Witków – Groble – Krzywa – Okmiany	150,66	1	1	2	2	2	1
		150,66	1	2	2	2	2	1
		66,96	-	1	1	1	1	-
P15	Chojnów – Osetnica – Krzywa	120,69	1	1	2	2	2	1
		120,69	1	2	2	2	2	1
		53,64	-	1	1	1	1	-
P16	Chojnów – Jerzmanowice – Witków – Groble – Stary łom	122,94	1	1	2	2	2	1
		122,94	1	2	2	2	2	1
		54,64	-	1	1	1	1	-
P17	Miłkowice – Siedliska – Dobroszów	28,32	1	1	1	1	1	1
		28,32	1	1	1	1	1	1
		14,16	-	-	1	1	1	-
P18	Legnica – Rzeszotary – Dobrzejów - Miłogostowice	28,26	1	1	1	1	1	1
		28,26	1	1	1	1	1	1
		14,13	-	-	1	1	1	-
P21	Legnica – Złotniki - Kościelec	72,45	1	1	2	2	2	1
		72,45	1	2	2	2	2	1
		32,20	-	1	1	1	1	-
P51	Legnica – Pątnów Legnicki – Bieniowice –	49,98	1	1	1	1	1	1
		49,98	1	1	1	1	1	1

	Szczytniki nad Kaczawą	24,99	-	-	1	1	1	-
P52	Prochowice – Lisowice – Mierzowice	41,85	1	1	2	2	2	1
		41,85	1	2	2	2	2	1
		18,60	-	1	1	1	1	-
P53	Legnica – Ziemnice – Grzybiany – Rosochata – Jaškowice Legnickie – Szczedrzykowice – Dąbie	117,30	1	1	1	1	1	1
		117,30	1	1	1	1	1	1
		58,65	-	-	1	1	1	-
P54	Legnica – Koskowice – Grzybiany – Rosochata – Piotrówek – Wągodno – Dąbie – Motyczyn - Prochowice	274,59	1	1	2	2	2	1
		274,59	1	2	2	2	2	1
		122,04	-	1	1	1	1	-
<p>Legenda:</p> <p>Kolor czerwony oznacza proponowaną minimalną liczbę kursów w dni robocze;</p> <p>Kolor żółty oznacza proponowaną minimalną liczbę kursów w dni nauki szkolnej;</p> <p>Kolor czarny oznacza proponowaną minimalną liczbę kursów w soboty, niedziele i święta.</p>								

Załącznik 3. Mapa planowanej sieci komunikacyjnej



Nr linii	Przebieg	Dystans [km]
P10	Legnica – Ulesie – Jezierzany- Miłkowice – Niedzwiedzice – Goliszów - Chojnów	24,49
P20	Legnica – Wilczyce - Krotoszyce	11,55
P30	Legnica – Gniewomierz – Legnickie Pole	10,89
P40	Legnica – Koskowice – Kłębanowice – Rogoźnik – Tyniec Legnicki - Ruja	20,54
P50	Legnica – Kunice – Spalona – Golanka Górna – Golanka Dolna - Prochowice	16,93
P11	Chojnów – Czernikowice – Rokitki – Zamienice	14,44
P12	Chojnów – Jerzmanowice – Witków – Krzywa - Groble – Stary Łom	11,55
P13	Chojnów – Michów – Dobroszów – Budziwojów – Chojnów	16,26
P14	Chojnów – Jerzmanowice – Witków – Groble – Krzywa – Okmiany	16,74
P15	Chojnów – Osetnica – Krzywa	13,41
P16	Chojnów – Jerzmanowice – Witków – Groble – Stary łom	13,66
P17	Miłkowice – Siedliska – Dobroszów	4,72
P18	Legnica – Rzeszotary – Dobrzejów - Miłogostowice	11,00
P21	Legnica – Złotniki - Kościelec	8,05
P51	Legnica – Pątnów Legnicki – Bieniowice – Szczytniki nad Kaczawą	8,33
P52	Prochowice – Lisowice – Mierzowice	4,65
P53	Legnica – Ziemnice – Grzybiany – Rosochata – Jaśkowice Legnickie – Szczedrzykowice – Dąbie	19,55
P54	Legnica – Koskowice – Grzybiany – Rosochata – Piotrówek – Wągradno – Dąbie – Motyczyn - Prochowice	30,51
P1	Legnica – Gniewomirowice – Studnica – Michów – Chojnów - Krzywa – Wilczy Las – Kruszyn - Bolesławiec	44,59
P2	Legnica - Gniewomirowice – Studnica – Michów – Chojnów - Czernikowice – Rokitki - Chocianów	38,12
P3	Legnica - Złotoryja	18,35
P4	Legnica - Kunice – Spalona – Golanka Górna – Golanka Dolna – Prochowice – Gogołowice - Lubin	17,75
P5	Legnica – Kunice – Spalona – Golanka Górna – Golanka Dolna – Prochowice – Kawice – Mazurowice – Rusko – Środa Śląska	38,45

Załącznik 4. Wykaz przystanków zlokalizowanych na drogach będących pod zarządem powiatu legnickiego

L.p.	Nr drogi	Nazwa przystanku		nr przystanku
		nazwa miejscowości	określenie miejsca usytuowania	
1	1227D	KOCHLICE	SKRZYŻOWANIE	3
2	1227D	KOCHLICE	SKRZYŻOWANIE	4
3	1227D	GŁUCHOWICE	NR 10	2
4	1227D	GŁUCHOWICE	NR 10	1
5	1244D	GROMADZYŃ	PĘTLA	1
6	1244D	MIERZOWICE	PĘTLA	2
7	1244D	MIERZOWICE	NR 15	3
8	1244D	MIERZOWICE	NR 15	4
9	1244D	LISOWICE	KOŚCIÓŁ	5
10	1244D	LISOWICE	SKŁAD OPAŁU	7
11	1244D	LISOWICE	SKŁAD OPAŁU	6
12	1250D	MIŁOGOSTOWICE	NR 4D	2
13	1250D	MIŁOGOSTOWICE	NR 4D	1
14	1250D	DOBRZEJÓW	NR 9	3
15	1250D	DOBRZEJÓW	NR 9	4
16	1250D	DOBRZEJÓW	NR19	6
17	1250D	DOBRZEJÓW	NR2	5
18	1250D	GŁUCHOWICE	NR 1A, 1B	7
19	1250D	GŁUCHOWICE	NR 39, 40	8
20	2068D	LASOWICE	BLOKI	2
21	2068D	LASOWICE	BLOKI	1
22	2068D	LASOWICE	SKLEP	3
23	2068D	LASOWICE	SKLEP	4
24	2068D	RUJA	NR 52/1	6
25	2068D	RUJA	NR 52/1	5
26	2068D	RUJA	URZĄD GMINY	7
27	2068D	RUJA	URZĄD GMINY	8
28	2175D	ZŁOTNIKI	CERBUD	2
29	2175D	ZŁOTNIKI	CERBUD	1
30	2175D	KOŚCIELEC	KOŚCIÓŁ	4
31	2175D	KOŚCIELEC	KOŚCIÓŁ	3
32	2175D	KOŚCIELEC	PRZYCHODNIA	6
33	2175D	KOŚCIELEC	PRZYCHODNIA	5
34	2175D	WARMAŃTOWICE SIENKIEWICZOWSKIE	PAŁAC	8
35	2175D	WARMAŃTOWICE SIENKIEWICZOWSKIE	PAŁAC	7
36	2176D	N.W. LEGNICKA	VOSS	1
37	2176D	N.W. LEGNICKA	VOSS	2
38	2176D	N.W. LEGNICKA	OSIEDLE	3
39	2176D	N.W. LEGNICKA	OSIEDLE	4
40	2176D	GNIEWOMIERZ	NR 56B	5
41	2176D	GNIEWOMIERZ	NR 56B	6
42	2176D	GNIEWOMIERZ	KRZYŻ	7

43	2176D	GNIEWOMIERZ	KRZYŻ	8
44	2176D	LEGNICKIE POLE	OSIEDLE "POD LIPAMI"	11
45	2176D	LEGNICKIE POLE	BANK	12
46	2176D	OGONOWICE	NR 19	10
47	2176D	OGONOWICE	NR 17	9
48	2177D	KOSKOWICE	NR 52	1
49	2177D	KOSKOWICE	NR 65	2
50	2177D	KOSKOWICE	KOŚCIÓŁ	3
51	2177D	KOSKOWICE	NR 27	4
52	2177D	KOSKOWICE	NR 27	5
53	2177D	TACZALIN	NR 20	7
54	2177D	TACZALIN	NR 48	6
55	2178D	ZIEMNICE	WETERYNARIA	1
56	2178D	ZIEMNICE	POM	2
57	2178D	ZIEMNICE	DZIAŁKI	4
58	2178D	ZIEMNICE	DZIAŁKI	3
59	2178D	ZIEMNICE	OSIEDLE	6
60	2178D	ZIEMNICE	OSIEDLE	5
61	2178D	GRZYBIANY	DZIAŁKI	7
62	2178D	GRZYBIANY	DZIAŁKI	8
63	2179D	JAŚKOWICE LEG.	NR 19A	2
64	2179D	JAŚKOWICE LEG.	NR 19A	1
65	2179D	SZCZEDRZYKOWICE	PGR	3
66	2179D	SZCZEDRZYKOWICE	PGR	4
67	2179D	DĄBIE	SZKOŁA	6
68	2179D	DĄBIE	SZKOŁA	5
69	2179D	DĄBIE	NR 18	7
70	2179D	DĄBIE	NR 18	8
71	2179D	DĄBIE	SKLEP	13
72	2179D	DĄBIE	SKRYŻOWANIE	14
73	2179D	CICHOBÓRZ	BOISKO	10
74	2179D	CICHOBÓRZ	BOISKO	9
75	2179D	KAWICE	NR 16	11
76	2179D	KAWICE	NR 16	12
77	2180D	PĄTNÓW LEGNICKI	NR 5	2
78	2180D	PĄTNÓW LEGNICKI	NR 5	1
79	2180D	BIENIOWICE	SZKOŁA	4
80	2180D	BIENIOWICE	SZKOŁA	3
81	2180D	BIENIOWICE	NR 29	13
82	2180D	BIENIOWICE	NR 29	12
83	2180D	SZCZYTNIKI NAD KACZAWĄ	NR 2B	5
84	2180D	SZCZYTNIKI NAD KACZAWĄ	NR 2B	6
85	2180D	SZCZYTNIKI NAD KACZAWĄ	NR 4	7
86	2180D	SZCZYTNIKI NAD KACZAWĄ	NR 4	8
87	2180D	SZCZYTNIKI NAD KACZAWĄ	ŚWIETLICA	9
88	2180D	SZCZYTNIKI NAD KACZAWĄ	ŚWIETLICA	10
89	2180D	SZCZYTNIKI NAD KACZAWĄ	NR 36	11

90	2182D	USZA	PĘTLA	1
91	2183D	JANOWICE	STACJA GAZ.	2
92	2183D	JANOWICE	STACJA GAZ.	3
93	2184D	PROCHOWICE		7
94	2184D	PROCHOWICE	UL. JAWOROWSKA	8
95	2184D	CHWAŁKOWICE	TRANSFORMATOR	2
96	2184D	CHWAŁKOWICE	TRANSFORMATOR	1
97	2184D	MOTYCZYN	NR 5	3
98	2184D	MOTYCZYN	NR 23	4
99	2184D	SZCZEDRZYKOWICE	STACJA	6
100	2184D	SZCZEDRZYKOWICE	STACJA	5
101	2186D	MIKOŁAJOWICE	NR 40	1
102	2186D	MIKOŁAJOWICE	NR 40	2
103	2186D	MIKOŁAJOWICE	KOŚCIÓŁ	3
104	2186D	MIKOŁAJOWICE	KOŚCIÓŁ	4
105	2187D	RACZKOWA	NR 5	1
106	2187D	RACZKOWA	NR 7	2
107	2187D	RACZKOWA	KRZYŻ	4
108	2187D	RACZKOWA	NR 28	3
109	2187D	BISKUPICE	NR 5 PĘTLA	5
110	2187D	LUBIEŃ	KRZYŻ	7
111	2187D	LUBIEŃ	KRZYŻ	6
112	2189D	CZARNKÓW	NR 2	1
113	2189D	CZARNKÓW	NR 2	2
114	2190D	KROTOSZYCE	NR 74	1
115	2190D	KROTOSZYCE	NR 74	2
116	2190D	KROTOSZYCE	SZKOŁA	4
117	2190D	KROTOSZYCE	SZKOŁA	3
118	2190D	KROTOSZYCE	SKRZYŻOWANIE	5
119	2190D	KROTOSZYCE	SKRZYŻOWANIE	6
120	2190D	KRAJÓW	SKLEP	8
121	2190D	KRAJÓW	SKLEP	7
122	2191D	KWIATKOWICE	KRZYŻ	1
123	2191D	KWIATKOWICE	KRZYŻ	2
124	2191D	KWIATKOWICE	TARTAK	3
125	2191D	KWIATKOWICE	TARTAK	4
126	2191D	KWIATKOWICE	KAPLICZKA	5
127	2191D	KWIATKOWICE	KAPLICZKA	6
128	2191D	ROGÓW	WYTWÓTNIA PASZ	7
129	2191D	ROGÓW	WYTWÓTNIA PASZ	8
130	2191D	ROGÓW	NR 31	10
131	2191D	ROGÓW	NR 31	9
132	2191D	ROGÓW	KRZYŻ	11
133	2191D	ROGÓW	KRZYŻ	12
134	2191D	ROGÓW	PĘTLA	13
135	2192D	KŁĘBANOWICE	KOŚCIÓŁ	2
136	2192D	KŁĘBANOWICE	NR 14	1

137	2192D	ROGOŹNIK	PARK	4
138	2192D	ROGOŹNIK	PARK	3
139	2192D	ROGOŹNIK	SKLEP	5
140	2192D	ROGOŹNIK	SKLEP	6
141	2192D	TYNIEC LEGNICKI	NR 23A	7
142	2192D	TYNIEC LEGNICKI	NR 23A	8
143	2192D	TYNIEC LEGNICKI	REMIZA OSP	10
144	2192D	TYNIEC LEGNICKI	REMIZA OSP	9
145	2192D	TYNIEC LEGNICKI	NR 54B	11
146	2192D	TYNIEC LEGNICKI	NR 54B	12
147	2192D	DZIERŻKOWICE	KAPLICA	13
148	2192D	DZIERŻKOWICE	KAPLICA	14
149	2192D	DZIERŻKOWICE	OSIEDLE	15
150	2192D	DZIERŻKOWICE	OSIEDLE	16
151	2192D	STRZAŁKOWICE	KAPLICZKA	18
152	2192D	STRZAŁKOWICE	KAPLICZKA	17
153	2194D	CHOJNÓW UL. GOLESZAŃSKA	PRZEJAZD PKP	2
154	2194D	CHOJNÓW UL. GOLESZAŃSKA	PRZEJAZD PKP	1
155	2194D	GOLISZÓW	NR 2A	31
156	2194D	GOLISZÓW	NR 2A	32
157	2194D	GOLISZÓW	NR 70A	33
158	2194D	GOLISZÓW	NR 70A	34
159	2194D	GOLISZÓW	NR 87	4
160	2194D	GOLISZÓW	NR 87	3
161	2194D	GOLISZÓW	PRZEJAZD PKP	6
162	2194D	GOLISZÓW	PRZEJAZD PKP	5
163	2194D	NIEDŹWIEDZICE	SZKOŁA	8
164	2194D	NIEDŹWIEDZICE	SZKOŁA	7
165	2194D	NIEDŹWIEDZICE	PAŁAC (PGR)	10
166	2194D	NIEDŹWIEDZICE	PAŁAC (PGR)	9
167	2194D	NIEDŹWIEDZICE	MOST	12
168	2194D	NIEDŹWIEDZICE	MOST	11
169	2194D	GRZYMALIN	NR 94	14
170	2194D	GRZYMALIN	NR 94	13
171	2194D	GRZYMALIN	NR 80	16
172	2194D	GRZYMALIN	KOŚCIÓŁ	15
173	2194D	GRZYMALIN	NR 34	17
174	2194D	GRZYMALIN	NR 34	18
175	2194D	GRZYMALIN	REMIZA	20
176	2194D	GRZYMALIN	REMIZA	19
177	2194D	GRZYMALIN	NR 11A	22
178	2194D	GRZYMALIN	NR 11A	21
179	2194D	RZESZOTARY	NR 8	24
180	2194D	RZESZOTARY	NR 8	23
181	2194D	RZESZOTARY	UL. MŁYŃSKA	26
182	2194D	RZESZOTARY	UL. MŁYŃSKA	25
183	2194D	RZESZOTARY	SZKOŁA	28

184	2194D	RZESZOTARY	SZKOŁA	27
185	2194D	RZESZOTARY	NR 96	30
186	2194D	RZESZOTARY	NR 96	29
187	2196D	ROSOCHATA	SZKOŁA	2
188	2196D	ROSOCHATA	SZKOŁA	1
189	2196D	PIOTRÓWEK	SKLEP	4
190	2196D	PIOTRÓWEK	SKLEP	3
191	2197D	MIŁOGOSTOWICE	NR 39	1
192	2197D	MIŁOGOSTOWICE	NR 39	2
193	2197D	MIŁOGOSTOWICE	KOŚCIÓŁ	3
194	2197D	MIŁOGOSTOWICE	KOŚCIÓŁ	4
195	2198D	JAŚKOWICE LEG.	NR 19A	1
196	2198D	JAŚKOWICE LEG.	NR 19A	2
197	2198D	JAŚKOWICE LEG.	BOISKO	3
198	2198D	JAŚKOWICE LEG.	JEZIORO	4
199	2198D	JAŚKOWICE LEG.	JEZIORO	5
200	2198D	ROSOCHATA	OSIEDLE	6
201	2198D	ROSOCHATA	OSIEDLE	7
202	2198D	ROSOCHATA	KOŚCIÓŁ	8
203	2198D	ROSOCHATA	KOŚCIÓŁ	9
204	2198D	GRZYBIANY	NR 51	11
205	2198D	GRZYBIANY	NR 51	10
206	2198D	GRZYBIANY	KOŚCIÓŁ	13
207	2198D	GRZYBIANY	KOŚCIÓŁ	12
208	2200D	WĄGRODNO	KOŚCIÓŁ	2
209	2200D	WĄGRODNO	KOŚCIÓŁ	1
210	2200D	KOMORNIKI	FIRMA ANWA	3
211	2200D	KOMORNIKI	FIRMA ANWA	4
212	2200D	KOMORNIKI	ŚWIETLICA	5
213	2200D	KOMORNIKI	ŚWIETLICA	6
214	2201D	POLANKA	KRZYŻ	2
215	2201D	POLANKA	KRZYŻ	1
216	2201D	BRENNIK	DPS "PRZAŚNIK"	3
218	2201D	BRENNIK	DPS "PRZAŚNIK"	4
219	2202D	BISKUPICE	KRZYŻ PĘTLA	1
220	2202D	LEGNICKIE POLE	KOŚCIÓŁ	3
221	2202D	LEGNICKIE POLE	KOŚCIÓŁ	2
222	2202D	KSIĘGINICE	SAD	5
223	2202D	KSIĘGINICE	PĘTLA	4
224	2203D	DUNINO	SKLEP	1
225	2203D	DUNINO	SKLEP	2
226	2203D	DUNINO	NR 28	3
227	2203D	DUNINO	NR 28	4
228	2203D	PROSTYNIA	KAPLICZKA-PĘTLA	5
229	2204D	WILCZYCE	NR 31	2
230	2204D	WILCZYCE	NR 31	1
231	2206D	BABIN	NR 10	2

232	2206D	BABIN	NR 10	1
233	2206D	KOZICE	NR 2	4
234	2206D	KOZICE	NR 2	3
235	2206D	WINNICA	SKLEP	6
236	2206D	WINNICA	SKLEP	5
237	2206D	WINNICA	SKRZYŻOWANIE	8
238	2206D	WINNICA	SKRZYŻOWANIE	7
239	2209D	ULESIE	NR 28	1
240	2209D	ULESIE	KOLUMNA ŁEZ	2
241	2210D	MIŁKOWICE	POCZTA	2
242	2210D	MIŁKOWICE	POCZTA	1
243	2210D	MIŁKOWICE	SZKOŁA	4
244	2210D	MIŁKOWICE	SZKOŁA	3
245	2210D	MIŁKOWICE	ŚWIETLICA	6
246	2210D	MIŁKOWICE	ŚWIETLICA	5
247	2210D	MIŁKOWICE	NR 4	8
248	2210D	MIŁKOWICE	NR 4	7
249	2210D	MIŁKOWICE	NR 30	10
250	2210D	MIŁKOWICE	NR 30	9
251	2210D	JEZIERZANY	NR 3	12
252	2210D	JEZIERZANY	NR 3	11
253	2210D	JAKUSZÓW	NR 45	14
254	2210D	JAKUSZÓW	NR 45	13
255	2210D	PĄTNÓWEK	NR 22	15
256	2210D	PĄTNÓWEK	NR 9	16
257	2210D	PĄTNÓWEK	NR 2	18
258	2210D	PĄTNÓWEK	NR 2	17
259	2210D	RZESZOTARY	SKRZYŻOWANIE	20
260	2210D	RZESZOTARY	SKRZYŻOWANIE	19
261	2211D	ROKITKI	POCZTA	2
262	2211D	ROKITKI	POCZTA	1
263	2211D	ZAMIENICE	STAWY	4
264	2211D	ZAMIENICE	STAWY	3
265	2211D	ZAMIENICE	KOŚCIÓŁ	6
266	2211D	ZAMIENICE	KOŚCIÓŁ	5
267	2211D	JAROSZÓWKA	CZECZOTKA	8
268	2211D	JAROSZÓWKA	CZECZOTKA	7
269	2212D	BIAŁA	NR 3	2
270	2212D	BIAŁA	NR 3	1
271	2212D	BIAŁA	NR 32	4
272	2212D	BIAŁA	NR 35	3
273	2212D	BIAŁA	NR 83	6
274	2212D	BIAŁA	NR 83	5
275	2212D	BIAŁA	NR 104	7
276	2212D	BIAŁA	NR 106	8
277	2216D	BUDZIWOJÓW	KRZYŻ	2
278	2216D	BUDZIWOJÓW	KRZYŻ	1

279	2216D	BUDZIWOJÓW	NR 14A	4
280	2216D	BUDZIWOJÓW	NR 14A	3
281	2216D	GOŁOCIN	NR 6	6
282	2216D	GOŁOCIN	NR 6	5
283	2216D	DOBROSZÓW	ŚWIETLICA	7
284	2216D	DOBROSZÓW	ŚWIETLICA	8
285	2217D	PAWLIKOWICE	PĘTLA	1
286	2218D	KONRADÓWKA	PĘTLA	1
287	2218D	KONRADÓWKA	KOŚCIÓŁ	2
288	2218D	KONRADÓWKA	KOŚCIÓŁ	3
289	2218D	KONRADÓWKA	NR 46	5
290	2218D	KONRADÓWKA	NR 48	4
291	2219D	OSETNICA	NR 39	2
292	2219D	OSETNICA	NR 39	1
293	2219D	OSETNICA	OSIEDLE	4
294	2219D	OSETNICA	OSIEDLE	3
295	2219D	OSETNICA	NR 12	9
296	2219D	OSETNICA	NR 4	10
297	2219D	PIOTROWICE	ODR	6
298	2219D	PIOTROWICE	ODR	5
299	2219D	PIOTROWICE	UL. SAMORZĄDOWA	8
300	2219D	PIOTROWICE	UL. SAMORZĄDOWA	7
301	2220D	WITKÓW	SKLEP	2
302	2220D	WITKÓW	ŚWIETLICA	1
303	2220D	WITKÓW	KRZYŻ	4
304	2220D	WITKÓW	KRZYŻ	3
305	2220D	JERZMANOWICE	SKRZYŻOWANIE	6
306	2220D	JERZMANOWICE	SKRZYŻOWANIE	5
307	2221D	BISKUPIN	PĘTLA	1
308	2221D	BISKUPIN	NR 61	2
309	2221D	BISKUPIN	NR 61	3
310	2266D	OKMIANY	PRZEJAZD PKP	2
311	2266D	OKMIANY	PRZEJAZD PKP	1
312	2266D	OKMIANY	KOŚCIÓŁ	4
313	2266D	OKMIANY	KOŚCIÓŁ	3
314	2267D	BUDZIWOJÓW	SKRZYŻ. Z 2216D	2
315	2267D	BUDZIWOJÓW	SKRZYŻ. Z 2216D	1
316	2267D	DZWONÓW	STAW	4
317	2267D	DZWONÓW	STAW	3
318	2267D	DZWONÓW	SKRZYŻ. Z 2217D	7
319	2267D	DZWONÓW	SKRZYŻ Z 2217D	8
320	2267D	STRUPICE	BEZ NAZWY	6
321	2267D	STRUPICE	BEZ NAZWY	5
322	2267D	STRUPICE	KOLONIA	9
323	2267D	STRUPICE	KOLONIA	10
324	2269D	STARY ŁOM	NR 72	2
325	2269D	STARY ŁOM	NR 65A	1

326	2269D	STARY ŁOM	SZKOŁA	4
327	2269D	STARY ŁOM	SZKOŁA	3
328	2269D	STARY ŁOM	OSŁA	6
329	2269D	STARY ŁOM	OSŁA	5
330	2269D	STARY ŁOM	NR 4	8
331	2269D	STARY ŁOM	NR 4	7
332	2269D	GROBLE	ŚWIETLICA	10
333	2269D	GROBLE	ŚWIETLICA	9
334	2269D	KRZYWA	SZKOŁA	11
335	2269D	KRZYWA	SZKOŁA	12
336	2611D	GNIEWOMIROWICE	NR 30	1
337	2611D	GNIEWOMIROWICE	NR 14A	2
338	2611D	GOŚLINÓW	NR 40	3