

Projekt

z dnia 20 stycznia 2014 r.
Zatwierdzony przez

**UCHWAŁA
RADY POWIATU BRZESKIEGO**

z dnia 2014 r.

w sprawie planu transportowego

Na podstawie art. 9 ust. 1 pkt 3 lit. a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie drogowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 i Nr 228, poz. 1368) uchwała się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się w załączniku plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy) dla powiatu brzeskiego.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Brzeskiego.

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

Załącznik do uchwały
Rady Powiatu Brzeskiego
z dnia..... 2014 r.

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy)
dla powiatu brzeskiego**

przygotowany przez BLUE OCEAN BUSINESS CONSULTING sp. z o.o.

SPIS TREŚCI

1. Wstęp
 - 1.1. Czym jest Plan Transportowy
 - 1.2. Słownik pojęć używanych w dokumencie
2. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym
3. Sieć połączeń drogowych w powiecie
 - 3.1. Inwestycje drogowe
 - 3.2. Przewoźnicy autobusowi w powiecie brzeskim
 - 3.3. Sieć komunikacji autobusowej
 - 3.4. Analiza zezwoleń
4. Charakterystyka taboru
5. Linie o największym natężeniu podróży
 - 5.1. Określenie potencjału poszczególnych linii
 - 5.2. Określenie obszarów wymagających interwencji
6. Infrastruktura przystankowa w powiecie
7. Sieć kolejowa w powiecie
8. Zapotrzebowanie na przewozy o charakterze użyteczności publicznej w perspektywie do 2025 roku
 - 8.1 Sieć komunikacyjna powiatu brzeskiego na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej
9. Analiza badań ankietowych
10. Badania napełnień w powiecie brzeskim
11. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych
12. Strategiczne węzły przesiadkowe
13. Organizacja rynku przewozów
 - 13.1. Rola organizatora transportu publicznego
 - 13.2. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego
 - 13.3. Standaryzacja systemu pobierania opłat za bilety
14. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych
15. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera
16. Ochrona środowiska naturalnego w powiecie brzeskim
17. Przewidywane finansowanie usług przewozowych
 - 17.1. Źródła finansowania
 - 17.2. Źródła finansowania inwestycji

1. Wstęp

1.1. Czym jest Plan Transportowy

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

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

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

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

1. Gmina:
 - a. licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - b. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
2. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
3. Powiat:
 - a. liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
4. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
5. Województwo:
 - a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,

- b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
6. Minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

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

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

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

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

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

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

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

- Cel 1. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
- Cel 2. **Poprawa efektywności** funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczeniem kosztów

- Cel 3. **Integracja systemu transportowego** – w układzie gałęziowym i terytorialnym
- Cel 4. **Wspieranie konkurencyjności gospodarki** obszaru - instrument rozwoju gospodarczego
- Cel 5. **Poprawa bezpieczeństwa** - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
- Cel 6. **Ograniczenie negatywnego wpływu** transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

1.2. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

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

2. Charakterystyka obszaru objętego Planem Transportowym

2.1. Powiat Brzeski

W poniższej tabeli podsumowano podstawowe informacje statystyczne.

Tabela 2. Powierzchnia i ludność powiatu

Powierzchnia w km ²	% województwa	% podregionu	Ludność	% województwa	% podregionu	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
876	9%	21%	92 455	9%	23%	106

W kolejnej tabeli podsumowano drogi na terenie Powiatu.

Tabela 3. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Brzeskiego

Drogi	Powiatowe	% Województwa	Gminne	% Województwa
Długość (km)	282,4	8 %	144,2	6 %

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

Procesy demograficzne stanowią główną determinantę rozwoju społeczno-gospodarczego. Zmiany liczby i struktury ludności odgrywają znaczącą rolę w procesach zmian gospodarczych i społecznych.

Powiat brzeski ze względu na strukturę osadniczą jest powiatem miejsko-wiejskim. Gęstość zaludnienia wynosi 106 osób/km². Natomiast w województwie opolskim gęstość zaludnienia wynosi 107 osób/km².

Tabela 4. Ludność w powiecie brzeskim

Lata	Powiat Brzeski		
	ogółem	w miastach	na wsi
2011	92455	52252	40203
2012	92345	52250	40095

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Na podstawie tabeli można zaobserwować minimalny spadek liczby ludności w powiecie. Warto zauważyć, że spadek liczby ludności na wsiach jest większy niż w miastach.

Powiat brzeski jest w średnim stopniu zurbanizowany, wskaźnik zurbanizowania wynosi 56,6%. Województwo Opolskie charakteryzuje się wskaźnikiem na poziomie 63,5%.

Tabela 5. Ludność w miastach w % ogółu ludności

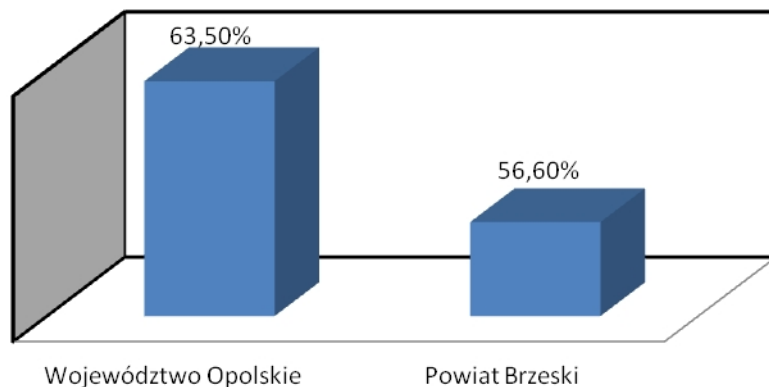
Jednostka terytorialna	Ludność w miastach w % ogółu ludności
Województwo Opolskie	63,5%
Powiat Brzeski	56,6%

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Średni wskaźnik zurbanizowania określa charakter struktury osadniczej, jako rozproszony i jednocześnie równomierny. Determinuje ona określony typ popytu na usługi transportu zbiorowego, jako średniointensywny i niskokoncentrowany.

Rysunek 1. Ludność w miastach w % ogółu ludności

Ludność w miastach w % ogółu ludności



Analiza rynku przewozów transportu publicznego musi uwzględniać tendencje w zakresie liczby mieszkańców, jego struktury oraz naturalnego ruchu. Nieznaczny spadek liczby mieszkańców w powiecie, przewaga liczby kobiet nad mężczyznami a także ujemne saldo migracji wewnętrznych dają podstawę do przekonania, że popyt na transport publiczny będzie mały.

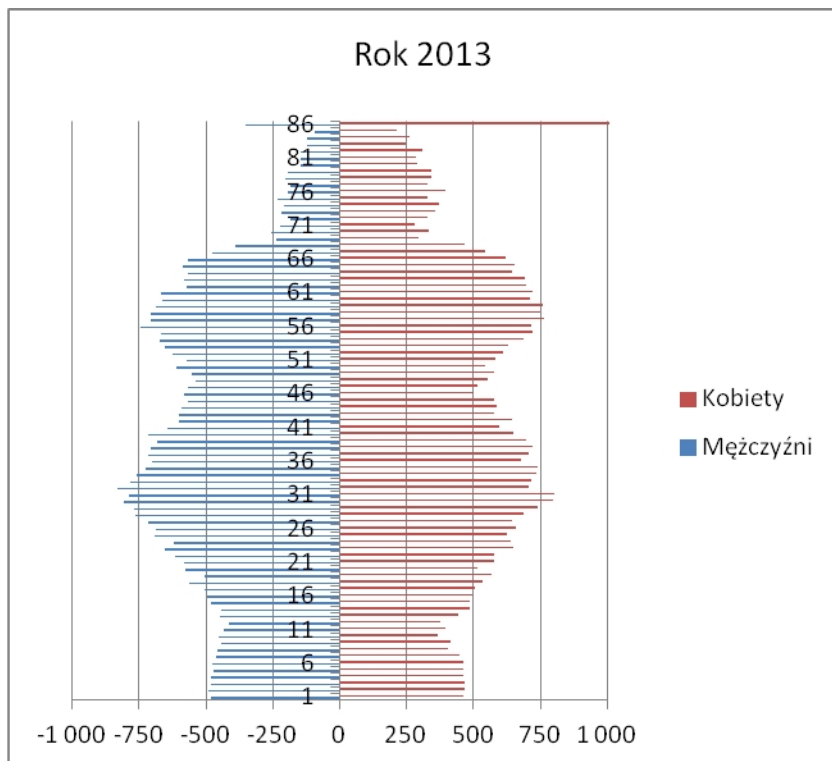
Tabela 6. Migracje w województwie opolskim i powiecie brzeskim

Jednostka terytorialna	Zakres przedmiotowy	Liczba osób
OPOLSKIE	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	5887
Powiat brzeski	migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	466
OPOLSKIE	migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	17997
Powiat brzeski	migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	6324

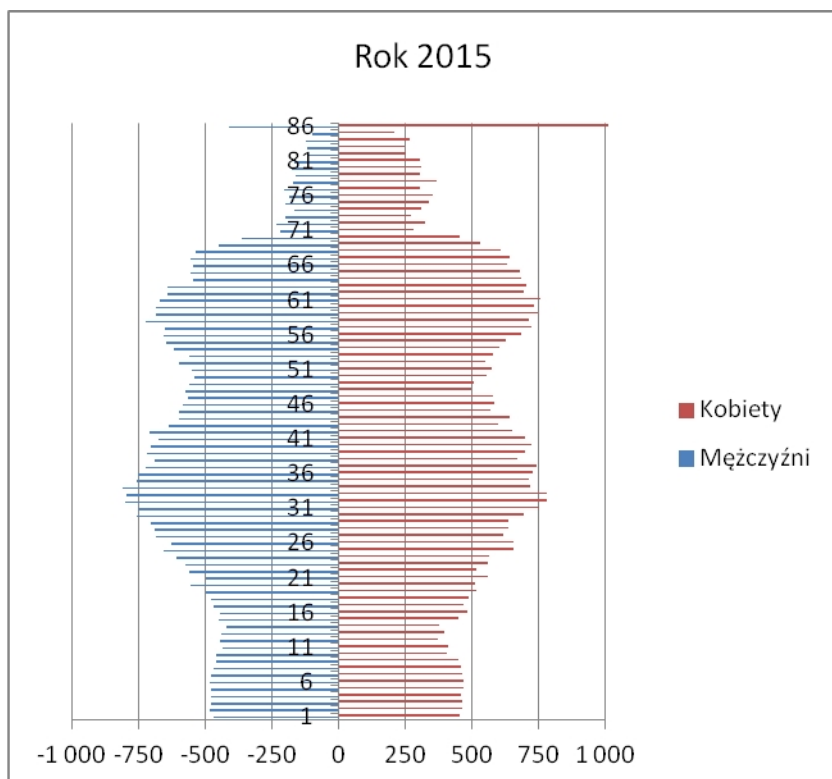
Źródło: Bank Danych Lokalnych

2.2. Prognoza demograficzna

Rysunek 2. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2013)



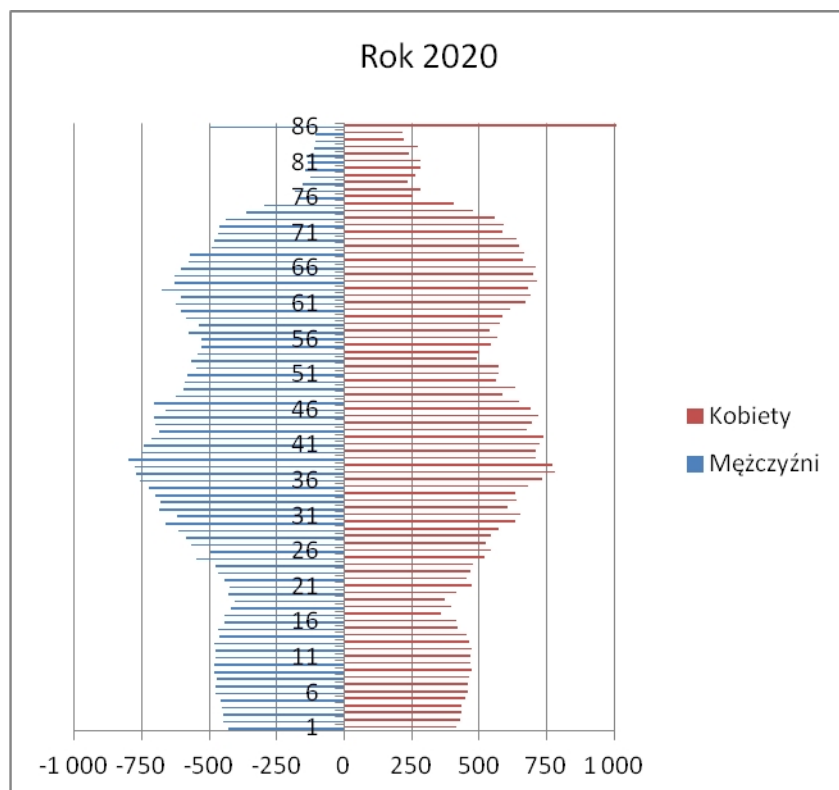
Rysunek 3. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2015)



Na podstawie powyższych prognoz demograficznych można zauważyć, że liczba ludności w Powiecie Brzeskim w roku 2015 ulegnie spadkowi. Liczba mężczyzn w wieku 0-17 będzie wynosiła 8 324, co stanowi spadek o 191 osób w stosunku do roku 2013. Podobnie ma się sytuacja jeśli chodzi o liczbę kobiet, która zmniejszy się o 235 osób. W 2015 kobiet w wieku 0-17 będzie zaledwie 7 996. Liczba mężczyzn w wieku 18-44 spadnie o 404 osoby i będzie wynosić 18 156. Natomiast liczba kobiet dla tej samej grupy wiekowej spadnie zaledwie o 239 i będzie wynosić 17 565. Dla grupy wiekowej 45-64 wśród mężczyzn spadek wyniesie 395. Liczba mężczyzn w roku 2015 będzie wynosić 12 650. Liczba kobiet dla tej samej grupy wiekowej spadnie o 635 i w roku 2015 będzie wynosić 9 239. Liczba mężczyzn w

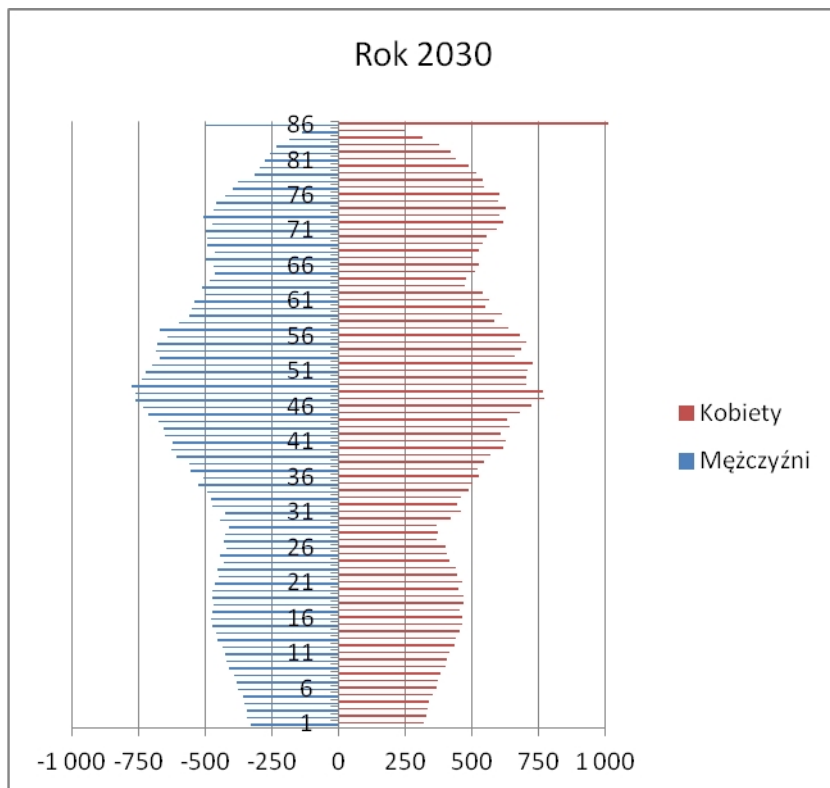
wieku 65+ wzrośnie o 791 osób i w roku 2015 będzie wynosić 5 408 osób. Wzrost nastąpi również wśród grupy kobiet w wieku 60+ i będzie on równy 829. Liczba wszystkich kobiet w tym wieku będzie wynosić 11 972. Już na podstawie dwóch pierwszych prognoza można zauważyć postępujące starzenie się społeczeństwa, a także ponad dwukrotną przewagę kobiet w wieku 60+ nad mężczyznami.

Rysunek 4. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2020)



Zgodnie z powyższą prognozą w 2020 teren powiatu będzie zamieszkiwany przez 90 028 osób. Można zauważyć spadek w porównaniu do roku 2012 o 2 427 osób. Liczba mężczyzn w wieku 0-17 będzie wynosić 8 299, co stanowi spadek o 2,6% natomiast liczba kobiet w tym samym wieku będzie równa 7 920, co stanowi spadek o 3,7%. Dla grupy wiekowej 18-44 liczba mężczyzn będzie wynosiła 16 915, a kobiet 16 446, co stanowi kolejno spadek o 8,8% i 7,6%. Liczba mężczyzn i kobiet dla grupy wiekowej 45-64 i 45/59 będzie kolejno wynosić 11 929 i 8 681, co stanowi następująco spadek o 5,7% i 12%. Liczba mężczyzn w wieku 65+ będzie wynosić 6 627, a liczba kobiet w wieku 60+ będzie równa 13 211. Obydwe wartości stanowią kolejno wzrost o 43,5% i 18,5%. Na podstawie tej prognozy jeszcze wyraźniej można zaobserwować zachodzący tu proces starzenia się społeczeństwa.

Rysunek 5. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2030)



Prognoza na rok 2030 przewiduje spadek liczby mężczyzn w wieku 0-17 o 13,2% w porównaniu do roku 2012 i dla tej samej grupy wiekowej spadek liczby kobiet o 12,7%. Spadek jest prognozowany również dla grupy mężczyzn o 25% i grupy kobiet o 25,2% w wieku 18-44. Dla liczby mężczyzn w wieku 45-64 przewiduje się wzrost o 0,8%, a dla liczby kobiet w wieku 45-59 przewidywany wzrost wyniesie 3,3%. Prognoza dla grupy mężczyzn w wieku 65+ zapowiada wzrost o 80,1%, natomiast dla grupy kobiet w wieku 60+ przewiduje się wzrost o 24,8%. W porównaniu do roku 2012 średni wzrost osób w wieku 60+/65+ wyniesie 52,4% co będzie skutkowało zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych.

Bardzo duży wpływ na sytuację transportu publicznego ma zjawisko bezrobocia. Według najnowszych danych Powiatowego Urzędu Pracy w Brzegu liczba bezrobotnych wzrosła do poziomu 5 769 mieszkańców, co stanowi wzrost o 9,41%. Warto zaznaczyć, że stopa bezrobocia dla powiatu wynosi 20,9% i jest wyższa 7,3% od stopy bezrobocia w województwie opolskim. W lipcu 2010 osób bezrobotnych na terenie powiatu było 5 879.

Tabela 7. Bezrobocie w powiecie brzeskim

Powiat	Liczba bezrobotnych	
	lipiec 2012 r.	lipiec 2013 r.
Brzeski	5 978	6 541

Źródło: Powiatowy Urząd Pracy w Brzegu

Dla porównania liczba bezrobotnych w województwie opolskim w lipcu 2013 roku wyniosła 49 562 osoby, a stopa bezrobocia ukształtowała się na poziomie 13,6%

2.3. Gmina Brzeg

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle Powiatu Brzeskiego.

Mapa 2. Gmina Brzeg



mapa załączona przez Blue Ocean Business Consulting sp. z o.o.

Gmina Brzeg jest to jedyna gmina miejska w powiecie brzeskim. Znajduje się na Nizinie Śląskiej. Położona jest w centralnej części powiatu. Sąsiaduje z gminami Skarbimierz i Lubusza. Gmina znajduje się na lewym brzegu rzeki Odry.

Zajmuje stosunkowo niewielką powierzchnię tj. 15 km², zamieszkuje ją 37 261 osób. Poniższa tabela przedstawia powierzchnie jaką zajmują poszczególne grunty znajdujące się na terenie Brzegu.

Tabela 8. Powierzchnia gminy Brzeg w podziale na poszczególne grunty

Użytki rolne ogółem	384 ha
Grunty orne	296 ha
Łąki i pastwiska	75 ha
Lasy	4 ha
Drogi	41 km
Grunty będące własnością gminy w tym tereny zabudowane	593,7 ha
Grunty skarbu państwa	600 ha

Rzeźba terenu jest stosunkowo mało zróżnicowana. Występują niewielkie pofalowania. Dopiero na skraju doliny Odry różnica w wysokości terenu dochodzi do ponad 10m. Najniższa część Brzegu znajdują się w rejonie ul. Oławskiej i terenów zalewowych znajdujących się u ujścia rzeki Potok Kościelna. Natomiast najwyższa część miasta to obszar Parku Wolności im. Juliusza Peppela. Warto wspomnieć, że Brzeg znajduje się w obrębie tzw. monokliny przed- sudeckiej. Na obszarze gminy Brzeg znajdują się gleby pylaste i gliniaste, a w dolnie Odry mady rzeczne.

W 2012 gminę zamieszkiwało 37 261 osób, w tym 19 566 kobiet. Liczba ludności systematycznie spada, co obrazuje

poniższa tabela. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spadała do 2011, jednakże w 2012 nastąpił wzrost o 33 osoby. Natomiast liczba ludności w wieku produkcyjnym spada, co przy wzroście liczby ludności w wieku poprodukcyjnym niekorzystnie rokuje na przyszłość i będzie skutkować szybkim starzeniem się społeczeństwa. Przyrost naturalny i saldo migracji są ujemne.

Tabela 9. Struktura ludności Gminy Brzeg wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	37609	37528	37329	37261
Wiek przedprodukcyjny	6517	6408	6249	6282
Wiek produkcyjny	24461	24253	23969	23604
Wiek poprodukcyjny	6631	6867	7111	7375

Głównym nurtem gospodarki gminy jest przemysł elektromaszynowy i spożywczy. Do znaczących podmiotów gospodarczych zaliczyć można również Brzeskie Centrum Handlowe *Marko*, „ZT Kruszwica”, „Meprozet Sp. z o.o.”, „Besel S.A.”, „Grupa Kapitałowa Unia” (dawny „Agromet”) czy „PWC Odra S.A.” – Grupa Kapitałowa Otmuchów S.A.. W grupie mniejszych zakładów wytwórczych wyróżnić można m.in. zakład produkujący podnośniki samochodowe PPHU GABIGA odznaczający się dużą innowacyjnością oraz posiadanym rynkiem zbytu na terenie kraju oraz poza jego granicami. Na terenie gminy miasta znajduje się 5135 podmiotów gospodarczych. Warto zauważyć, że brak przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 1000 osób. Najwięcej jest zakładów zatrudniających od 0 do 9 pracowników, co obrazuje poniższy wykres. Najmniej natomiast jest zakładów dużych zatrudniających od 250 do 999 pracowników. Warto wspomnieć, że dużą liczbę osób zatrudniają podmioty użyteczności publicznej mieszczące się na terenie gminy.

Rysunek 6. Podział przedsiębiorstw w gminie Brzeg ze względu na liczbę pracowników



Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Przedszkole Publiczne Nr 1
2. Przedszkole Publiczne Nr 2
3. Przedszkole Publiczne Nr 3
4. Przedszkole Publiczne Nr 4
5. Przedszkole Publiczne Nr 5
6. Przedszkole Publiczne Nr 6
7. Publiczne Przedszkole Nr 7 Integracyjne

8. Przedszkole Publiczne Nr 8
9. Przedszkole Publiczne Nr 10
10. Przedszkole Publiczne Nr 11
11. Publiczna Szkoła Podstawowa Nr 1 im. Stefana Żeromskiego
12. Publiczna Szkoła Podstawowa Nr 3 im. Jana Kochanowskiego
13. Publiczna Szkoła Podstawowa Nr 5 im. Mikołaja Kopernika
14. Publiczne Gimnazjum Nr 1 im. Józefa Piłsudskiego
15. Publiczne Gimnazjum Nr 3 im. Orłąt Lwowskich
16. Zespół Szkół Nr 1 z Oddziałami Sportowymi
17. Zespół Szkół Nr 2 z Oddziałami Integracyjnymi
18. Żłobek Miejski "Tęczowy Świat"
19. Brzeskie Centrum Kultury
20. Miejska Biblioteka Publiczna im. Księcia Ludwika I
21. Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej
22. Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji
23. Zarząd Nieruchomości Miejskich

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 39 i 94
- Połączenie kolejowe – międzynarodowa magistrala kolejowa E – 33

W bliskiej odległości od Brzegu znajduje się autostrada A4 (zjazd 190 – węzeł Przylesie).

2.4. Gmina Grodków

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle Powiatu Brzeskiego.

Mapa 3. Gmina Grodków



mapa załączona przez Blue Ocean Business Consulting sp. z o.o.

Gmina Grodków to gmina miejsko-wiejska położona w południowo-zachodniej części powiatu brzeskiego. Sąsiaduje z gminami Kamiennik, Niemodlin, Olszanka, Pakosławice, Przeworno, Skoroszyce, Wiązów.

Zajmuje obszar 286 km², w tym miasto 9 km². Gminę zamieszkuje 19 826 osób.

Jest to gmina typowo rolnicza. Użytki rolne stanowią 77% całkowitej powierzchni obszaru, a lasy 14%. Gleby na terenie gminy są zróżnicowane, przeważają klasy: IVA i IVb. Natomiast w części zachodniej występują gleby klasy II i III, a w części południowej klasy V i VI. Największą powierzchnię gruntów ornych zajmują uprawy takie jak: pszenica ozima, jęczmień ozimy, jęczmień jary, kukurydza na ziarno jako rośliny towarowe, oraz żyto, pszenżyto i mieszanki zbożowe z przeznaczeniem na paszę. Z upraw przemysłowych przeważa rzepak ozimy i buraki cukrowe.

W 2012 gminę zamieszkiwało 19 826 osób, w tym 10 103 kobiety. Liczba ludności od 2009 wzrosła o 154 osoby. Następnie od 2011 zmalała o 28 osób. Tak samo ma się sytuacja w przypadku ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym, wzrost następuje w 2010, a w kolejnych latach zaczyna spadać. Natomiast liczba ludności w wieku poprodukcyjnym ciągle wzrasta, co niekorzystnie rokuje na przyszłość. Przyrost naturalny jest dodatni. Saldo migracji kształtuje się na poziomie ujemnym.

Tabela 10. Struktura ludności Gminy Grodków wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	19700	19854	19852	19826
Wiek przedprodukcyjny	3894	3902	3862	3822

Wiek produkcyjny	12905	12990	12893	12804
Wiek poprodukcyjny	2901	2962	3097	3200

Gmina Grodków jest gminą rolniczo-przemysłową. Gospodarka opiera się głównie na produkcji wyrobów metalowych, piekarnictwie, a także produkcji i przetwórstwie artykułów spożywczych. Większość zakładów zlokalizowana jest na terenie miasta lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Warto zauważyć, że ludność wiejska, utrzymująca się głównie z pracy we własnym gospodarstwie rolnym, a ludność miejska, z pracy w miejscowych zakładach. W działalności usługowej dominują usługi budowlane, instalacyjne, metalowe, transportowe, komunalne i motoryzacyjne. Większość z nich zlokalizowana jest na terenach miejskich. Największe zakłady w gminie to: Animex (sektor spożywczy) i Grodkowskie Zakłady Wyrobów Metalowych (sektor metalowy).

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Ośrodek Kultury i Rekreacji w Grodkowie
2. Miejska i Gmina Biblioteka Publiczna Grodkowie - z filiami w Kopicach, Gnojnej, Jędrzejowie i Kolnicy
3. Gminny Zarząd Szkół i Przedszkoli w Grodkowie
4. Gimnazjum Publiczne Nr 1 w Grodkowie
5. Gimnazjum Publiczne Nr 2 w Grodkowie
6. Publiczny Zespół Szkół w Jędrzejowie
7. Publiczna Szkoła Podstawowa Nr 3 w Grodkowie
8. Publiczna Szkoła Podstawowa w Lipowej
9. Publiczna Szkoła Podstawowa w Kolnicy
10. Publiczna Szkoła Podstawowa w Kopicach
11. Publiczna Szkoła Podstawowa w Gnojnej
12. Przedszkole Publiczne Nr 2 w Grodkowie
13. Przedszkole Publiczne w Kopicach
14. Przedszkole Publiczne w Wierzbniku
15. Ośrodek Pomocy Społecznej w Grodkowie

Siedzibą gminy jest miasto Grodków. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Bąków, Bogdanów, Gałączyce, Gierów, Głębocko, Gnojna, Gola Grodkowska, Jaszów, Jeszkotle, Jędrzejów, Kobiela, Kolnica, Lipowa, Lubcz, Mikołajowa, Młodoszowice, Nowa Wieś Mała, Osiek Grodkowski, Polana, Przylesie Dolne, Rogów, Starowice Dolne, Strzegów, Sulisław, Tarnów Grodkowski, Wierzbnik, Wierzbna, Więcmierzycy, Wojsław, Wojnowiczki, Wójtowice, Zielonkowice, Żarów, Żelazna.

Przez teren gminy przebiega:

- Autostrada A4 (odległość 8km)
- Droga Wojewódzka Nr 378, 385, 401
- Linia kolejowa Nr 321

2.5. Lewin Brzeski

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle Powiatu Brzeskiego.

Mapa 4. Gmina Lewin Brzeski



mapa załączona przez Blue Ocean Business Consulting sp. z o.o.

Lewin Brzeski to gmina miejsko-wiejska położona w południowo-wschodniej części powiatu brzeskiego. Sąsiaduje z gminami Dąbrowa, Niemodlin, Olszanka, Popielów, Skarbimierz.

Zajmuje obszar 160 m², w tym miasto 12 km². Gminę zamieszkują 13 594 osoby.

Jest to gmina o charakterze rolniczo-usługowym. Użytki rolne zajmują 77,3% powierzchni, a lasy 9%. Gleby na terenie gminy są zróżnicowane. Przeważają gleby IV i III klasy bonitacyjnej. Rolnictwo na terenie gminy jest wysoko intensywne, dominuje uprawa pszenicy. Pozostałe uprawy to żyto, jęczmień, pszenżyto, ziemniaki, buraki cukrowe, rzepak i kukurydza. Stosunkowo słabiej rozwinięta jest hodowla bydła i trzody chlewnej.

W 2012 gminę zamieszkiwały 13 594 osoby, w tym 6965 kobiet. Liczba ludności wzrosła w 2010, następnie zmalała i od 2011 utrzymuje się na stałym poziomie. Systematycznie spada liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym. Liczba ludności w wieku produkcyjnym utrzymuje się na stałym poziomie. Wzrasta natomiast liczba ludności w wieku poprodukcyjnym, co przy ujemnym przyroście naturalnym i saldzie migracji niekorzystnie rokuje na przyszłość.

Tabela 11. Struktura ludności Gminy Lewin Brzeski wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	13587	13630	13594	13594
Wiek przedprodukcyjny	2826	2782	2728	2675
Wiek produkcyjny	8755	8818	8781	8787
Wiek poprodukcyjny	2006	2030	2085	2132

Gospodarka gminy opiera się na rolnictwie, usługach i produkcji. Dominują usługi budowlane, instalacyjne, metalowe, transportowe, komunalne, motoryzacyjne i kamieniarskie. Ponadto: krawiectwo, fryzjerstwo, wideofilmowanie, naprawy sprzętu AGD i RTV, rachunkowość, usługi geodezyjne oraz projektowanie i nadzór budowlany. Wśród działalności produkcyjnej dominuje stolarstwo, piekarnictwo, eksploatacja kruszyw naturalnych, produkcja i przetwórstwo artykułów spożywczych, produkcja wyrobów metalowych i wytwórnia wód gazowanych.

Duże zakłady na terenie miasta i gminy to:

1. Opolskie Kopalnie Surowców Mineralnych – odkrywkowe wydobycie kruszyw budowlanych;
2. SEGA – produkcja urządzeń rozdzielczych i sterowniczych niskiego napięcia;
3. REMOTEX – konstrukcje schodowe;
4. VIPAK – produkcja opakowań foliowych;
5. MONTAGETECHNIK Sp. z o.o. – produkcja i obróbka materiałów metalowych;
6. PPH Chemia – Bomar – produkcja płynów eksploatacyjnych do samochodów i produkcja pojemników do przechowywania kwasów;
7. ELMAN – wykonywanie pomiarów elektrycznych, wycena robót, instalacje elektryczne i wodno – kanalizacyjne;
8. J.D. Trade sp. z o. o. – kopalnia kruszyw;
9. OPTIMUS S.A.

Warto wspomnieć, że gmina posiada dużą liczbę połączeń autobusowych do Opola. Mieszkańcy podróżują do stolicy województwa w celach edukacyjnych i zarobkowych.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Miejska i Gminna Biblioteka Publiczna w Lewinie Brzeskim
2. Miejsko-Gminny Dom Kultury w Lewinie Brzeskim
3. Rada Samorządu Mieszkańców
4. Gimnazjum w Lewinie Brzeskim
5. Gimnazjum w Łosiowie
6. Gimnazjum w Skorogoszczy
7. Publiczna Szkoła Podstawowa w Lewinie Brzeskim
8. Publiczna Szkoła Podstawowa w Łosiowie
9. Publiczna Szkoła Podstawowa w Skorogoszczy
10. Przedszkole Publiczne Nr 1 w Lewinie Brzeskim
11. Przedszkole Publiczne Nr 1 w Łosiowie
12. Przedszkole Publiczne Nr 2 w Lewinie Brzeskim
13. Przedszkole Publiczne w Przeczu
14. Przedszkole Publiczne w Skorogoszczy
15. Biuro Obsługi Finansowej Placówek Oświatowo-Wychowawczych w Lewinie Brzeskim
16. Świetlica Terapeutyczna w Lewinie Brzeskim
17. Spółka z o.o. Usługi Wodno - Kanalizacyjne HYDRO - LEW
18. Zarząd Mienia Komunalnego - Lewin Brzeski sp. z o.o.
19. Miejsko - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Lewinie Brzeskim

Siedzibą gminy jest miasto Lewin Brzeski. W skład gminy wchodzi 20 sołectw: Borkowice, Buszyce, Błazejowice, Chróścina, Golczowice, Jasiona, Kantorowice, Leśniczówka, Łosiów, Mikolin, Nowa Wieś Mała, Oldrzychowice, Przecza, Ptakowice, Różyna, Sarny Małe, Strzelniki, Stroszowice, Skorogoszcz, Wronów.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa Nr 94
- Droga wojewódzka Nr 462, 459, 458

- Autostrada A4 przebiega przy południowo- zachodniej granicy gminy
- Linia Kolejowa Nr 132

2.6. Gmina Lubsza

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle Powiatu Brzeskiego.

Mapa 5. Gmina Lubsza



mapa załączona przez Blue Ocean Business Consulting sp. z o.o.

Gmina Lubsza to gmina wiejska położona w północno- wschodniej części powiatu brzeskiego. Sąsiaduje z gminami Brzeg, Jelcz-Laskowice, Namysłów, Oława, Popielów, Skarbimierz, Świerczów.

Zajmuje obszar 178 km² i liczy 9004 osoby.

Lubsza to gmina rolnicza. Grunty rolne zajmują 45,5% powierzchni, a lasy 46%. Około 1/3 wszystkich gleb stanowią dobre gleby klas I - III, pozostała część, zwłaszcza na północy gminy to gleby piaszczyste i mało urodzajne, klas IV - VI. Przeważają gospodarstwa rolne o małej powierzchni.

W 2012 gminę zamieszkiwały 9004 osoby, w tym 4501 kobiet. Liczba ludności utrzymuje się na stałym poziomie. Spadek liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym nastąpił dopiero w 2012. Liczba ludności w wieku produkcyjnym utrzymuje się na stałym poziomie. Natomiast liczba ludności w wieku poprodukcyjnym wzrasta od 2011. Saldo migracji jest dodatnie, a przyrost naturalny ujemny.

Tabela 12. Struktura ludności Gminy Lubsza wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	8892	8982	9036	9004
Wiek przedprodukcyjny	1640	1705	1707	1679

Wiek produkcyjny	5836	5886	5923	5886
Wiek poprodukcyjny	1416	1391	1406	1439

Gospodarka gminy opiera się na rolnictwie. Na terenie gminy nie występuje przemysł. Istnieją małe i słabo rozwinięte gospodarstwa rolne nie będące głównym źródłem utrzymania mieszkańców. Kultura rolna niektórych gospodarstw jest niska. Gospodarstwa są zróżnicowane pod względem dochodów. Przetwórstwo rolno spożywcze nie występuje. Działalność gospodarcza mieszkańców jest słabo rozwinięta.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Ośrodek Pomocy Społecznej w Lubszy
2. Gminny Ośrodek Kultury w Lubszy
3. Zakład Gospodarki Komunalnej w Lubszy z/s w Śmiechowicach
4. Publiczne Gimnazjum im. Tadeusza Kościuszki w Kościerzycach
5. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Mąkoszycach Publiczna Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Mąkoszycach
6. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Czepielowicach Publiczna Szkoła Podstawowa im. Bohaterów II wojny światowej w Czepielowicach
7. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Lubszy Publiczna Szkoła Podstawowa im. Marii Skłodowskiej-Curie w Dobrzyniu
8. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Lubszy Publiczna Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Lubszy
9. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Lubszy Publiczne Przedszkole w Lubszy
10. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Mąkoszycach Publiczne Przedszkole w Mąkoszycach
11. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Czepielowicach Publiczne Przedszkole w Kościerzycach

Siedziba gminy jest miejscowość Lubsza. W skład gminy wchodzi 21 sołectw: Błota, Borucice, Czepielowice, Dobrzyń, Garbów, Kościerzycy, Lubicz, Lubsza, Mąkoszyce, Myślaborzyce, Michałowice, Nowy Świat, Nowe Kolnie, Piastowice, Pisarzowice, Raciszów, Rogalice, Roszkowice, Szydłowice, Śmiechowice, Tarnowiec.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa Nr 39
- Droga wojewódzka Nr 457
- W północno-wschodniej części gminy przebiega linia kolejowa Opole - Wrocław - Nadodrze ze stacjami kolejowymi w Mąkoszycach i Rogalicach

2.7. Gmina Olszanka

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle Powiatu Brzeskiego.

Mapa 6. Gmina Olszanka



mapa załączona przez Blue Ocean Business Consulting sp. z o.o.

Gmina Olszanka to gmina wiejska położona w środkowej części powiatu brzeskiego. Sąsiaduje z gminami Grodków, Lewin Brzeski, Niemodlin, Skarbimierz, Wiązów.

Zajmuje obszar 93 km² i liczy 5008 mieszkańców.

Jest to gmina typowo rolnicza. Użytki rolne zajmują 86%, a lasy zaledwie 5%. Najczęściej uprawianą rośliną jest rzepak. Warto zauważyć, że indywidualni rolnicy odступują od produkcji zbóż czy uprawy buraków. Następuje też zmiana profilu produkcji na warzywno-owocową. Gospodarstwa na terenie gminy charakteryzują się wysoką kulturą rolną, wydajnością i innowacyjnością.

W 2012 gminę zamieszkiwało 5008 osób, w tym 2493 kobiety. W 2010 nastąpił wzrost liczby ludności i do chwili obecnej utrzymuje się na stałym poziomie. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym wzrosła w 2010, a w kolejnych latach nastąpił spadek i postępuje do chwili obecnej. Liczba ludności w wieku produkcyjnym utrzymuje się na stałym poziomie i ma tendencje wzrostową, najwyższa była w 2012. Natomiast stale rośnie liczba ludności w wieku poprodukcyjnym. Przyrost naturalny, jak również saldo migracji kształtuje się na poziomie ujemnym.

Tabela 13. Struktura ludności Gminy Olszanka wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	4944	5017	5011	5008
Wiek przedprodukcyjny	983	1014	1010	967
Wiek produkcyjny	3179	3215	3198	3221
Wiek poprodukcyjny	782	788	803	820

Gospodarka gminy opiera się głównie na rolnictwie. Poza tym dominującą formą działalnością wśród mieszkańców jest handel i drobne usługi. Do najważniejszych firm i przedsiębiorstw znajdujących się na terenie gminy należą:

1. PW Kozicki Zbigniew oraz OW „Junior” w Krzyżowicach, świadczące usługi w zakresie budownictwa i

transportu.

2. Zakład Kamieniarski „Kambet – Granit” z Przylesia świadczący usługi związane z obróbką kamienia.
3. Piekarnia Lipianin z siedzibą w Przylesiu i Piekarnia Barbara działające na obszarze całego Dolnego i Górnego Śląska.
4. Geowit w Czeskiej Wsi przedsiębiorstwo wykonujące usługi wiertnicze.
5. Przedsiębiorstwo transportowe Bednarski Marek w Michałowie oraz Transport samochodowy Mirosław Bałamut w Jankowicach Wielkich wykonujące usługi w transporcie drogowym krajowym i zagranicznym.
6. Magmar sp. z o.o. w Pogorzeli zajmująca się produkcją zniczy.
7. Centrala Nasienna ze Środy Śląskiej i PHP Agro Efekt sp. z o.o. z siedzibą w Olszance oraz Krzysztof Ambroży z siedzibą w Przylesiu prowadzą działalność związaną ze skupem i sprzedażą płodów rolnych i środków produkcji rolniczej.
8. PPHU POL-VIN wytwarzające rury i kształtki.
9. PHUP BIS Skwarczyńska Elżbieta w Jankowicach Wielkich zajmujące się usługami krawieckimi i szyciem odzieży dla firm odzieżowych.
10. "Ga Wag" sc. Wiesław Gac w Jankowicach Wielkich zajmującą się naprawą i wytwarzaniem wag.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Publiczna Szkoła Podstawowa w Przylesiu
2. Publiczna Szkoła Podstawowa w Jankowicach Wielkich
3. Publiczna Szkoła Podstawowa w Michałowie
4. Publiczne Przedszkole w Przylesiu
5. Publiczne Przedszkole w Jankowicach Wielkich
6. Gminny Zespół Ekonomiczno Administracyjny Szkół i Przedszkoli w Olszance
7. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Olszance
8. Gminny Ośrodek Kultury i Sportu w Olszance
9. Zakład Gospodarki Komunalnej w Olszance

Siedzibą gminy jest miejscowość Olszanka. W skład gminy wchodzi 10 sołectw: Czeska Wieś, Gierszowice, Janów, Krzyżowice, Jankowice Wielkie, Michałów, Obórki, Olszanka, Pogorzela, Przylesie.

Przez teren gminy przebiega:

- Autostrada A4
- Droga wojewódzka Nr 401, 458, 462
- Linia kolejowa Brzeg – Grodków - Nysa

2.8. Gmina Skarbimierz

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle Powiatu Brzeskiego.

Mapa 7. Gmina Skarbimierz



mapa załączona przez Blue Ocean Business Consulting sp. z o.o.

Gmina Skarbmierz to gmina wiejska położona w północno- zachodniej części powiatu brzeskiego. Sąsiaduje z gminami Lewin Brzeski, Lubsza, Olszanka, Oława, Popielów, Brzeg, Wiązów.

Zajmuje obszar 110 km² i liczy 7652 mieszkańców.

Jest to gmina rolnicza. Panujące na jej terenie warunki klimatyczne sprzyjają wzrostowi roślin. Użytki rolne zajmują 76% powierzchni, zaś lasy 4%. W uprawach dominują zboża, ziemniaki, buraki cukrowe, rzepak. Występuje tu również hodowla bydła mlecznego i trzody chlewnej.

W 2012 gminę zamieszkiwały 7652 osoby, w tym 3828 kobiet. Liczba ludności systematycznie wzrasta. Spada natomiast liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym. Liczba ludności w wieku produkcyjnym wzrasta. Wzrasta też liczba ludności w wieku poprodukcyjnym. Przyrost naturalny i saldo migracji kształtują się na poziomie dodatnim, co korzystnie rokuje na przyszłość.

Tabela 14. Struktura ludności Gminy Skarbmierz wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	7456	7576	7633	7652
Wiek przedprodukcyjny	1716	1716	1658	1630
Wiek produkcyjny	4806	4903	4978	4997
Wiek poprodukcyjny	934	957	997	1025

Gospodarka gminy oparta jest na rolnictwie i przemyśle. 55% ludności czynnej zawodowo pracuje w sektorze rolniczym. 877 gospodarstw indywidualnych zajmuje się produkcją rolniczą. Najważniejsze z nich to: Rolnicza Spółdzielnia Produkcyjna, AGA - AGRO Sp. z o.o. w Łukowicach Brzeskich, Przedsiębiorstwo Produkcyjne AGRO - TIM Brzezina, Przedsiębiorstwo Agrotechniczne IR - POL Sp. z o.o. w Żłobiznie, Przedsiębiorstwo Rolno - Usługowe KOM - ROL Sp. z o.o. w Zwanowicach. Największe zakłady przemysłowe zlokalizowane są w okolicach Skarbmierza Osiedle

na terenie byłego lotniska. Funkcjonują tu: Cadbury / Kraft - fabryka czekolady i gumy do żucia, Keiper - produkcja siedzeń samochodowych, FPS - Fabryka Puszek Stalowych, Jeronimo Martins Dystrybucja - centrum dystrybucyjne sieci Biedronka. Jest tu też kilkanaście mniejszych zakładów produkcyjnych oraz bazy transportowe.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
2. Gminna Biblioteka Publiczna
3. Gminny Zespół Przedszkoli Publicznych w Skarbimierzu Osiedle
4. Gminna Szkoła Podstawowa w Skarbimierzu Osiedle
5. "EKO - Skarbimierz Sp. z o.o. w Skarbimierzu Osiedle

Siedzibą gminy jest miejscowość Skarbimierz. W skład gminy wchodzi 15 sołectw: Bierzów, Brzezina, Kopanie, Kruszyna, Lipki, Łukowice Brzeskie, Małujowice, Pawłów, Pępice, Prędocin, Skarbimierz, Zielęcice, Zwanowice, Żłobizna, Skarbimierz Osiedle.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa Nr 39
- Droga wojewódzka Nr 401, 403, 460
- Linia kolejowa Nr 304
- Bliskość autostrady A4

3. Sieć połączeń drogowych w powiecie

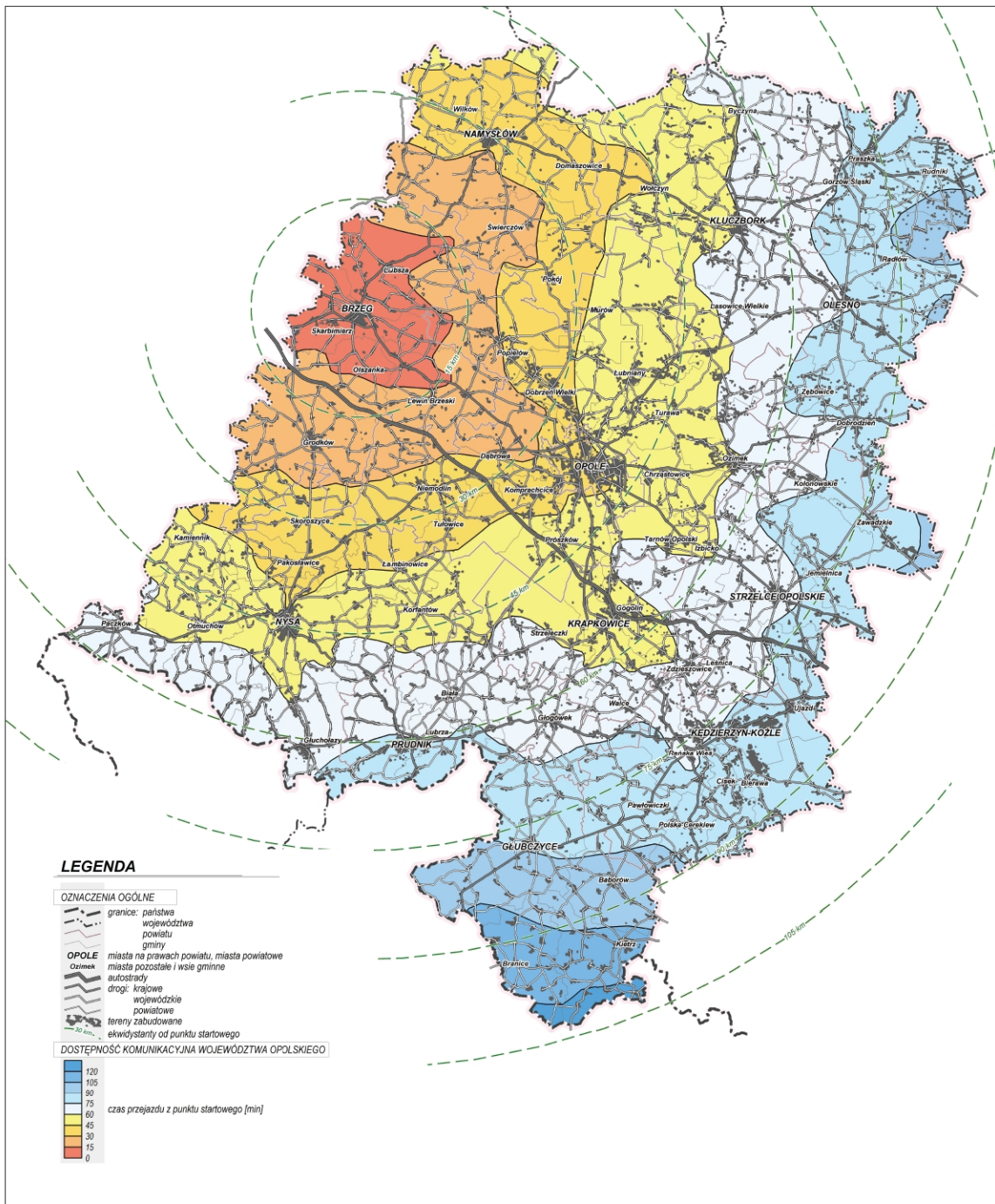
Liczba samochodów osobowych w Powiecie Brzeskim w przeliczeniu na 1000 mieszkańców jest o 2% wyższa niż w całym Województwie Opolskim i wynosi 520,7, zaś łączna liczba zarejestrowanych samochodów wynosi 48 142.

Przez powiat przechodzą następujące drogi:

- Krajowe: A4, 39, 94
- Wojewódzkie: 378, 385, 401, 403, 457, 458, 459, 460, 462

Zgodnie z opracowaniem pt. „*DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA GŁÓWNYCH MIAST WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO*”, przygotowanym przez Urząd Marszałkowski w 2012 roku, Brzeg posiada następującą obecną dostępność komunikacyjną dla ruchu drogowego.

Mapa 8. Dostępność drogowa Brzegu



Źródło: Opracowanie „Dostępność komunikacyjna głównych miast województwa opolskiego”, Departament Polityki Regionalnej i Przestrzennej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego, 2012 r.

Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się według przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz.U. 2013.37.260 z dnia 30 stycznia 2013 r.) na następujące kategorie:

- drogi krajowe,
- drogi wojewódzkie,
- drogi powiatowe,
- drogi gminne.

Do **dróg krajowych** zalicza się:

- autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągu do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych,
- drogi międzynarodowe,
- drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych,
- drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch międzynarodowy osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów),
- drogi alternatywne dla autostrad płatnych,
- drogi stanowiące ciągi obwodnic dużych aglomeracji miejskich,
- drogi o znaczeniu obronnym.

Zaliczenie do kategorii dróg krajowych następuje w drodze rozporządzenia Ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej.

Do **dróg wojewódzkich** zalicza się drogi inne niż podano wyżej, stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych. Zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu oraz obrony narodowej.

Do **dróg powiatowych** zalicza się drogi inne niż podano wcześniej, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą. Zaliczenie do kategorii dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu w porozumieniu z zarządem województwa.

Do **dróg gminnych** zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych. Zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu.

Do **dróg o nawierzchni twardej** zalicza się drogi o nawierzchni twardej ulepszonej (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, z płyt kamienno-betonowych, bitumu) oraz drogi o nawierzchni nieulepszonej (o nawierzchni tłuczniowej i brukowej).

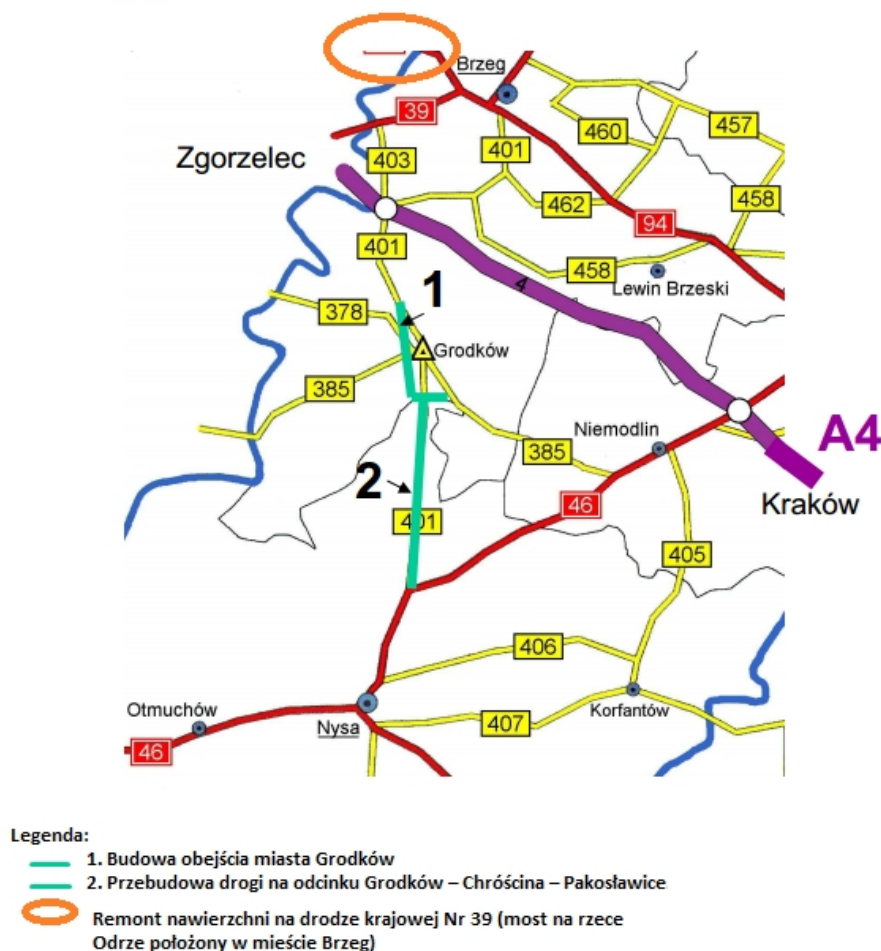
Do **dróg o nawierzchni gruntowej** zalicza się drogi o nawierzchni z gruntu rodzimego oraz utrwalone w wyniku specjalnych zabiegów i preparacji gruntu rodzimego przy pomocy mieszanin wykonanych z gliny, żwiru, żużla, itp.

3.1. Inwestycje drogowe

Zgodnie z Strategią Rozwoju Infrastruktury Transportowej w województwie Opolskim w latach 2008-2013 planowana są dwie inwestycje, które w sposób bezpośredni dotyczą Powiatu Brzeskiego.

- Remont nawierzchni na drodze krajowej Nr 39. Budowa ta ma dotyczyć mostu na rzece Odrze, który położony jest w mieście Brzeg.
- W latach 2009-2012 wykonano inwestycje na drodze wojewódzkiej Nr 401. Polegała ona na wybudowaniu obejścia miasta Grodków, a także przebudowie drogi na odcinku Grodków – Chróścina – Pakosławice.

Rysunek 7. Inwestycje drogowe na terenie Powiatu Brzeskiego



Źródło: funduszeuropejskie.gov.pl

3.2. Przewoźnicy autobusowi w Powiecie Brzeskim

Na terenie Powiatu Brzeskiego działa kilku przewoźników autobusowych, którym zezwolenia na prowadzenie działalności transportowej wydały różne organy:

- Starosta Brzeski

- Marszałek Województwa Opolskiego

Siatka połączeń jest dość niestabilna – w związku ze stosunkowo łatwym dostępem do rynku, przewoźnicy często dokonują zmian w istniejących połączeniach – reagując elastycznie, w odpowiedzi na zmieniające się warunki, potrzeby podróżnych, na zachowania konkurencji – uruchamiają nowe lub rezygnują z obsługi istniejących połączeń komunikacyjnych.

3.3. Sieć komunikacji autobusowej

Linia autobusowa jest stałym połączeniem drogowym dwóch krańcowych miejscowości oraz wybranych miejscowości pośrednich przy użyciu jednego lub kilku autobusów regularnie kursujących między tymi miejscowościami według ogłoszonego rozkładu.

Linie regularnej komunikacji autobusowej można ogólnie podzielić następująco:

- linie miejskie, tj. linie w obrębie miast z ewentualnym przekroczeniem granic miasta do najbliższej strefy ciężenia o długości od 5 do 10 km,
- linie podmiejskie, tj. linie w granicach do 50–60 km łączące osiedla wiejskie z ośrodkami gminnymi powiatowymi i wojewódzkimi,
- linie regionalne, tj. linie w granicach od 50–60 km do 160 km obejmujące obszar kilku stycznych województw, łączące ośrodki gminne i mniejsze miasta z ważniejszymi ośrodkami miejsko-przemysłowymi regionu,
- linie dalekobieżne, tj. linie powyżej 160 km obejmujące swym zasięgiem obszar dwóch lub więcej regionów, łączące miasta wojewódzkie oraz ważniejsze ośrodki przemysłowe, kulturalne i turystyczno-uzdrowiskowe z dużymi aglomeracjami miejsko-przemysłowymi kraju,
- linie międzynarodowe, tj. linie wybiegające poza granice państwa.

3.4. Analiza zezwoleń

Analiza zezwoleń wydanych przez Starostę Brzeskiego

W poniższej tabeli przedstawiono szczegółowe dane sieci komunikacyjnej przewoźników autobusowych.

Tabela 15. Kursy przewoźników autobusowych przebiegające przez teren Powiatu Brzeskiego

Nr zezw	Od	Do	Przez	Przybliżona długość jednego kursu w km	Liczba kursów w ciągu doby	Średni czas przejazdu	Przewoźnik
32/1	Brzeg D.A.	Sarny Małe	Gierszowice-Olszanka	11	6	00:17	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
33/1	Brzeg D.A.	Grodków P.DW	Bąków	34	4	00:40	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
42	Brzeg cmentarz	Lipki Pętla	Brzeg D.A.	17,5	2	00:43	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
16/1	Brzeg D.A.	Grodków P.DW	Pępice-Bąków	33	6	01:00	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
20/1	Brzeg D.A.	Różyna	Prędocin DL	20	10	00:35	PKS Sp. z o.o. w Brzegu

26/1	Brzeg D.A.	Lubicz		15	4	00:25	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
6/1	Brzeg D.A.	Lubsza szkoła	Błota	21	1	00:35	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
12/1	Brzeg D.A.	Borucice	Rogalice skrzyż.	23	1	00:33	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
43	Brzeg D.A.	Lipki Szkoła	Brzezin Pętla	12		00:19	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
11/1	Brzeg D.A.	Borucice	Mąkoszyce	28	7	00:43	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
7/1	Brzeg D.A.	Brzeg D.A.	Dobrzyń	28		00:45	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
48	Brzeg D.A.	Brzeg D.A.	Dobrzyń- Błota	30	3	00:50	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
8/1	Brzeg D.A.	Roszkowice	Mąkoszyce	27	4	00:39	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
18/1	Brzeg D.A.	Grodków P.DW	Lipowa	27	8	00:40	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
21/1	Brzeg D.A.	Skorogoszcz	Wronów	24	2	00:35	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
14/1	Brzeg D.A.	Lewin Brzeski	Gierszowice-Olszanka szk.-Michałów	29	4	00:45	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
31/1	Brzeg D.A.	Lewin Brzeski	Michałów	27	5	00:40	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
27/1	Brzeg D.A.	Różyna	Prędocin DL	20	2	00:37	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
15/1	Brzeg D.A.	Lewin Brzeski	Olszanka-Michałów	27	2	00:45	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
17/1	Brzeg D.A.	Przylesie	Pępice	11	1	00:15	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
51	Brzeg D.A.	Bierzów	Zielęcice	14	1	00:24	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
52	Brzeg D.A.	Kościerzycy PPHU "Dorota"		7	1	00:10	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
53	Brzeg D.A.	Lipki Pętla		12	1	00:20	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
56	Pawłów	Skarbimierz Osiedle ul. Akac. pętla	Skarbimierz Biedronka	11,1	6	00:30	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
44	Brzeg D.A.	Raciszów	Mąkoszyce	26	1	00:40	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
45	Brzeg D.A.	Brzeg D.A.	Lubsza szkoła-Piastowice	22	1	00:45	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
47	Brzeg D.A.	Borkowice	Skorogoszcz	24	1	00:40	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
46	Brzeg D.A.	Roszkowice	Piastowice	28	1	00:45	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
49	Brzeg D.A.	Kościerzycy szk.	Błota- Leśna Woda- Garbów	32	1	00:57	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
55	Michałów	Przecza	Ptakowice kol.	14	1	00:25	PKS Sp. z o.o. w Brzegu

54	Lewin Brz. Szkoła	Michałów	Nowa Wieś Mała	14	1	00:28	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
59	Lipki 2	Brzeg ul. Mossora- Zesp. Szk.Sp		42	5	01:05	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
60	Pawłów	Skarbimierz Osiedle ul. Akac. pętla	Brzeg D.A.	9,5	59	00:45	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
1/2	Pępice	Kościelnyce PGR	Brzeg D.A.	16	22	00:25	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
4/2	Brzeg cmentarz	Bierzów	Zielęcice	17,2	33	00:40	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
5/2	Brzeg cmentarz	Lipki Pętla	Brzezina pętla	16,5	20	00:40	PKS Sp. z o.o. w Brzegu

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Brzegu

Analiza zezwoleń wydanych przez sąsiednie organy

W poniższej tabeli przedstawiono szczegółowe dane sieci komunikacyjnej przewoźników autobusowych, opracowane na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Opolskiego.

Tabela 16. Kursy przewoźników autobusowych przebiegające przez teren Powiatu Brzeskiego

Nr zezw	Od	Do	Przez	Przybliżona długość jednego kursu [km]	Liczba kursów w ciągu doby	Średni czas przejazdu [godz: min]	Przybliżona prędkość techniczna [km/h]	Czy wybiega poza teren województwa (T/N)	Przewoźnik
630	Opole	Mikolin	Narok	29	11	00:45		N	Opolskie PKS SA
631	Opole	Skorogoszcz	Karczów	25	16	00:35	42,9	N	Opolskie PKS SA
801	Opole	Mąkoszyce	Chróścice-Lubienie	52	3	01:20		N	Opolskie PKS SA
829	Opole	Mąkoszyce	Chróścice-Karłowice	43	2	01:06	40,6	N	Opolskie PKS SA
598	Brzeg	Bąkowice	Mąkoszyce	26	6	00:40		N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
626	Brzeg	Brzeg	Leśna Woda-Bystrzyca	36	3	01:00		N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
628	Brzeg	Nysa	Lipowa-Skoroszyce	53	2	01:20		N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
663	Brzeg	Nysa	Bąków-Grodków-Biechów	67	1	01:45		N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
664	Brzeg	Nysa	Kolnica-Skoroszyce	54	1	01:25		N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
665	Brzeg	Strzelin	Lipowa-Grodków-Wawrzyszów	55	3	01:30		T	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
667	Brzeg	Strzelin	Baryłówek-Wiązów-Głęboka	40	1	01:05		T	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
668	Brzeg	Strzelin	Bierzów-Bryłówek-Wiązów-Gułów	41	3	01:05		T	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
669	Brzeg	Wiązów	Owczary	23	3	00:37		T	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
670	Brzeg	Wiązów	Bierzów	26	1	00:42		T	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
671	Brzeg	Wiązów	Skarbimierz	25	2	00:40		T	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
673	Brzeg	Przeworno	Przylesie Dolne-Grodków-Gałęczycze	54	2	01:22		T	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
675	Grodków	Giełczyce	Kopice-	22	6	00:36		N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu

			Brzeziny-Skoroszyce						Brzegu
682	Brzeg	Popielów	Czepielowice-Rybna	31	6	00:50		N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
686	Brzeg	Karpacz	Wrocław-Jelenia Góra	186	2	04:15		T	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
687	Brzeg	Popielów	Stobrawa	25	2	00:40		N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
690	Brzeg	Kuźnica	Śmiechowice	27	12	00:40		N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
888	Brzeg	Bąkowice	Roszkowice	37	1	00:59		N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
975	Grodków	Skoroszyce	Chróścina	13	2	00:22		N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
978	Brzeg	Świerczów	Mąkoszyce-Bąkowice	29	1	00:45	40,5	N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
981	Grodków	Tułowice	Tarnica-Niemodlin	32	2	00:50	40,7	N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
982	Brzeg	Raciszów	Wójcice-Borucice	33	2	00:50	41,7	N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
983	Brzeg	Świerczów	Śmiechowice-Mąkoszyce-Bąkowice	36	1	00:55	41,1	N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
984	Grodków	Opole	Gracze-Niemodlin	58	2	01:28	43,4	N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
994	Grodków	Skoroszyce	Chróścina	9	2	00:16		N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
980	Nysa	Wrocław	Grodków	86	4	01:40		T	Przewóz Osób Euro-Bus Bogdan Kurowski
991	Nysa	Wrocław	Grodków	84	14	01:30		T	Auto-Fan Zbigniew Dąbrowski
730	Nysa	Brzeg	Grodków-Młodoszowice	56	4	01:00	46	N	PKS w Nysie Sp. z o.o.
731	Nysa	Brzeg	Biechów	50	5	01:05		N	PKS w Nysie Sp. z o.o.
733	Głuchołazy	Wrocław	Nysa-Grodków-Oława	88	14	01:00	50	T	PKS w Nysie Sp. z o.o.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego w Opolu

W poniższej tabeli przedstawiono dane sieci komunikacyjnej przewoźników autobusowych, opracowane na podstawie zezwoleń wydanych przez Burmistrza Miasta Grodkowa.

Tabela 17. Kursy przewoźników autobusowych przebiegające przez teren Powiatu Brzeskiego

Nr zezw	Od	Do	Przez	Przewoźnik
1/2010	Grodków	Bąków	Wojślaw, Kolnica, Młodoszowice	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
1/2008	Grodków	Grodków	Wójtowice, Wierzbna, Mikołajowa, Gałęczycze, Sulisław, Wójtowice	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
2/2008	Grodków	Grodków	Żelazna, Golka, Osiek Grodkowski, Lipowa, Gola Grodkowska, Tarnów Grodkowski	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
3/2008	Grodków	Kobiela	Wójtowice, Jędrzejów, Starowice, Strzegów, Wojnowiczki	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
4/2008	Grodków	Kobiela	Wójtowice, Jędrzejów, Strzegów	PKS Sp. z o.o. w Brzegu

1/2011	Grodków	Jeszkotle	Lubcz, Gnojna	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
1/2012	Grodków	Grodków	Tarnów Grodkowski, Gola Grodkowska, Lipowa, Osiek Grodkowski, Lipowa, Przylesie Dolne, Wierzbnik, Polana	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
673	Brzeg	Przeworno	Żłobizna, Krzyżowice, Obórki, Sulisław, Gałaczycze, Mikołajowa, Wierzbnia, Gierów, Karków	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
665	Brzeg	Strzelin	Żłobizna, Krzyżowice, Obórki, Jankowice Wielkie, Wierzbnik, Przylesie Dolne, Lipowa, Gola Grodkowska, Tranów Grodkowski, Grodków, Lubcz, Gnojna, Zielonkowice, Wawrzyszów, Łojowice, Karszówek, Muchowiec, Biedrzychów	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
9/2013	Skorogoszcz	Błajejowice		Opolskie PKS S.A.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Burmistrza Miasta Grodkowa

Ostatnie zezwolenie zostało wydane przez Burmistrza miasta Lewina Brzeskiego

4. Charakterystyka taboru

Dominującym przewoźnikiem autobusowym operującym w Powiecie Brzeskim jest PKS Sp. z o.o. w Brzegu którego tabor jest przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 18. Charakterystyka taboru autobusowego

Lp	Przewoźnik	Marka	Model	Liczba miejsc siedzących	Liczba miejsc stojących	Wiek pojazdu (lat)	Czy dostosowany do przewozu osób Niepełnosprawnych (T/N)
1	PKS Brzeg	Autosan	H9-21	40	12	17	N
2	PKS Brzeg	Autosan	H9-21	40	12	21	N
3	PKS Brzeg	Autosan	H9-20	40	12	24	N
4	PKS Brzeg	Autosan	H9-21.41	40	12	12	N
5	PKS Brzeg	Autosan	H9-21.41	41	11	12	N
6	PKS Brzeg	Autosan	H9-21.41	40	12	16	N
7	PKS Brzeg	Autosan	H9-35	31	40	23	N
8	PKS Brzeg	Autosan	H9-35	36	16	18	N
9	PKS Brzeg	Autosan	H9-35	36	21	23	N
10	PKS Brzeg	Autosan	A0909L	40	16	12	N
11	PKS Brzeg	Autosan	A0909L	40	17	6	N
12	PKS Brzeg	Autosan	A0909L	40	17	6	N
13	PKS Brzeg	Autosan	A0909L	40	17	6	N
14	PKS Brzeg	Autosan	A0909L	40	17	6	N
15	PKS Brzeg	Autosan	A0909L	42	-	8	N
16	PKS Brzeg	Cacciamali	Thesi6515	29	3	8	N

17	PKS Brzeg	Cacciamali	Iveco100Tema	38	3	6	N
18	PKS Brzeg	Cacciamali	IvecoThesi15	30	-	11	N
19	PKS Brzeg	Irisbus	Midirider395E	42	14	6	N
20	PKS Brzeg	Fiat	Ducato 2.8	13	-	8	T
21	PKS Brzeg	Fiat	Ducato18 2.8	12	-	8	N
22	PKS Brzeg	Jelcz	LO90M	43	-	12	N
23	PKS Brzeg	Jelcz	LO90M	43	-	12	N
24	PKS Brzeg	Jelcz	LO90M/S	44	-	10	N
25	PKS Brzeg	Jelcz	LO90M/	43	-	11	N
26	PKS Brzeg	Man	A72-SU283	46	15	10	N
27	PKS Brzeg	Man	UEL 272	50	50	20	N
28	PKS Brzeg	Man	UEL 292	50	40	21	N
29	PKS Brzeg	Man	UEL 292	54	46	22	N
30	PKS Brzeg	Man	892	50	50	19	N
31	PKS Brzeg	Man	SUE 242	50	53	19	N
32	PKS Brzeg	Man	SUE 242	50	53	19	N
33	PKS Brzeg	Man	SU 272	54	47	19	N
34	PKS Brzeg	Man	SU 272	54	47	19	N
35	PKS Brzeg	Mercedes-Benz	412 D Sprinter	20	4	14	N
36	PKS Brzeg	Mercedes-Benz	O 407	49	19	17	N
37	PKS Brzeg	Mercedes-Benz	O 407	49	19	17	N
38	PKS Brzeg	Mercedes-Benz	O 407	50	19	15	N
39	PKS Brzeg	Mercedes-Benz	O 550UE	47	25	13	N
40	PKS Brzeg	Neoplan	N 318	66	-	15	N
41	PKS Brzeg	Setra	Kaessbohrer215HD	51	-	20	N
42	PKS Brzeg	Setra	S 215 RL	54	17	19	N
43	PKS Brzeg	Setra	315 UL	50	22	15	N
44	PKS Brzeg	Solbus	C 9,5	36	26	10	N
45	PKS Brzeg	Solbus	C 9,5	36	26	10	N
46	PKS Brzeg	Solbus	C 9,5	35	26	10	N
47	PKS Brzeg	Solbus	C 9,5	35	26	10	N
48	PKS Brzeg	Solbus	SL 11-47	48	27	5	N
49	PKS Brzeg	Volvo	B -12	51	-	11	N
50	PKS Brzeg	Volvo	B 10M	47	23	13	N
51	PKS Brzeg	Cacciamali	Iveco 65 C-Urbanino	15	18	12	N
52	PKS Brzeg	Man	11.220 HOCL	24	30	13	N
53	PKS Brzeg	Mercedes-Benz	Ewobus	14	43	14	N
54	PKS Brzeg	Mercedes-Benz	O 405 N	44	55	20	N
55	PKS Brzeg	Mercedes-Benz	O 405 N	44	27	20	N
56	PKS Brzeg	Mercedes-Benz	O 405 N	44	27	20	N
57	PKS Brzeg	Mercedes-Benz	O 405 N	41	13	19	N
58	PKS Brzeg	Mercedes-Benz	O 405 N	42	33	16	N
59	PKS Brzeg	Mercedes-Benz	O 405 NU	42	33	16	N
60	PKS Brzeg	Mercedes-Benz	O 530 Citaro	31	37	13	N
61	PKS Brzeg	Mercedes-Benz	O 530 Citaro	31	37	13	N
62	PKS Brzeg	Mercedes-Benz	O 530 Citaro	31	37	13	N
63	PKS Brzeg	Solbus	B 9,5	31	37	19	N
64	PKS Brzeg	Solbus	B 9,5	25	62	17	N
65	PKS Brzeg	Volvo	B 6	22	12	18	N

Udział autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych

Tabela 19. Autobusy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych

	Ilość	%
przystosowane	1	1,5%
nieprzystosowane	64	98,5%
Razem	65	100,0%

Rysunek 8. Autobusy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych



Należy zwrócić uwagę, że tylko 1 autobus z całego taboru jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych. Warto podkreślić w tym miejscu jak ważnym elementem jest dostosowanie komunikacji do zapotrzebowania wszystkich pasażerów po to by osoby niepełnosprawne mogły aktywnie realizować swoje potrzeby, co przełoży się na przeciwdziałanie ich wykluczeniu i pozwoli im na uzyskanie zaradności osobistej i samodzielności.

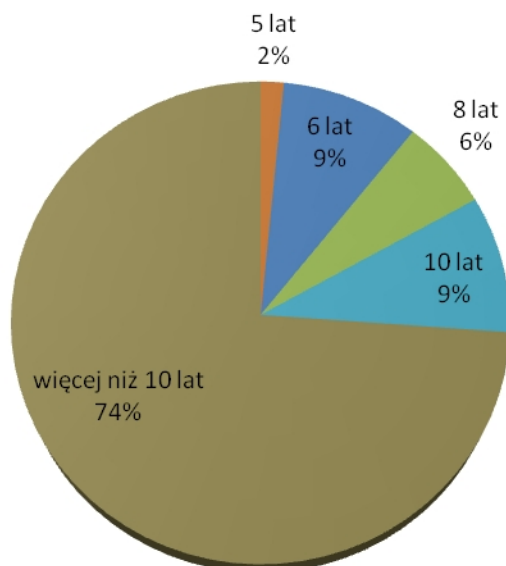
Rozkład wieku autobusów

Tabela 20. Rozkład wieku autobusów

Wiek autobusu	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	10+	Razem
Liczba sztuk	0	0	0	0	0	1	6	0	4	0	6	48	65

Rysunek 9. Rozkład wieku autobusów

Rozkład wieku autobusów



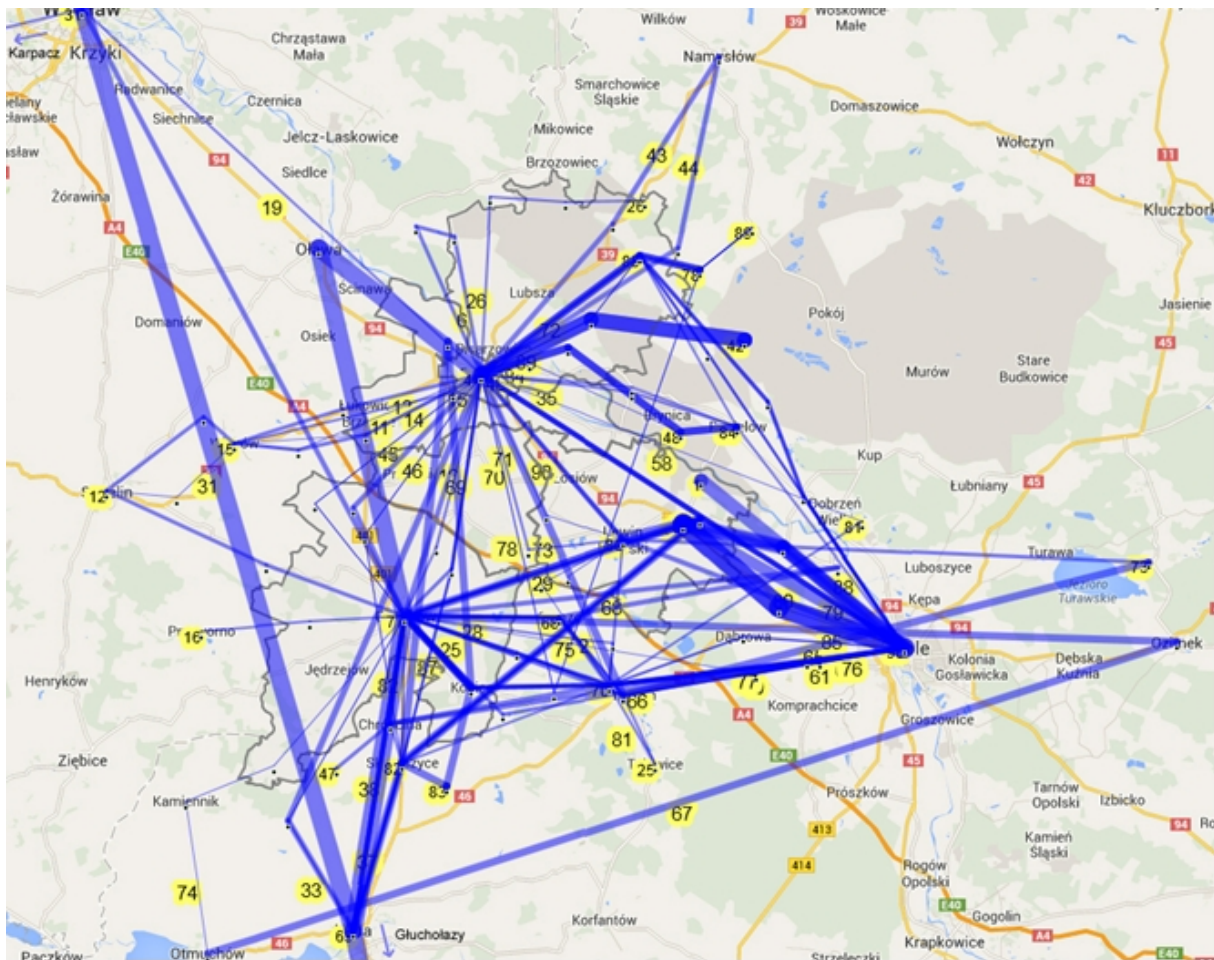
Na podstawie zamieszczonej charakterystyki taboru autobusowego można podzielić autobusy pod względem wieku:

- Autobusy do lat 5 włącznie: **1**
- Autobusy od 6 do 10 lat włącznie: **16**
- Autobusy od 11 do 15 lat włącznie: **20**
- Autobusy 16 do 20 lat włącznie: **22**
- Autobusy powyżej 20 lat: **6**

Warto zwrócić uwagę, że autobusy mające więcej niż 10 lat stanowią 74% całego taboru. Autobusy stosunkowo nowe czyli te do lat 5 stanowią zaledwie 2% taboru.

Tabela 21. Udział autobusów wg norm spalania EURO

Normy EURO	Rok	Ilość
BRAK		6
EURO 1	1993	15
EURO 2	1996	12
EURO 3	2000	21
EURO 4	2005	11
EURO 5	2009	0
Razem		65



Legenda:

natężenie podróży na poszczególnych liniach.

Źródło: opracowanie własne dostarczone przez Blue Ocean Business Consulting sp. z o.o.

Na podstawie analizy zezwoleń wydanych przez Starostę Brzeskiego i Marszałka Województwa Opolskiego, a także ilości kursów realizowanych przez poszczególne autobusy można określić linie o największym natężeniu podróży.

A mianowicie:

- **Linia: Pępice- Pisarzowice- Kościerzycy PGR**

Natężenie podróży na tej linii jest spowodowane przebiegiem trasy przez stolicę powiatu tj. miasto Brzeg, w którym to zlokalizowany jest Urząd Miasta jak i Starostwo Powiatowe. W mieście rozwinięty jest sektor usług, co powoduje, że jest to linia uczęszczana przez osoby mieszkające zarówno w okolicznych miejscowościach jak i na terenie miasta. Należy pamiętać, że na terenie Brzegu zlokalizowanych jest 7 szkół i 10 przedszkoli, które stanowią cel podróży uczniów i nauczycieli. Początkowym przystankiem na trasie tej linii jest duża wieś Pępice. Natomiast końcowym przystankiem jest miejscowość Kościerzycy, w której zlokalizowane jest Publiczne Gimnazjum i przedszkole. Wyżej wymienione czynniki warunkują dużą liczbę podróży na linii.

- **Linia: Brzeg cmentarz- Brzezina pętla- Lipki pętla**

Duża liczba podróży na tej linii jest wynikiem bezpośredniego połączenia, które przebiega przez dwie

miejsowości powiatu tj. Lipki i Brzezinę i łączy je z największym miastem znajdującym się na terenie powiatu tj. Brzegiem. Linia ta jest oblegana przez respondentów, którzy dojeżdżają nią do pracy, gdyż w obydwu miejscowościach głównym środkiem utrzymania jest praca w gospodarstwach rolnych. Należy pamiętać też, że dużą część podróżujących na tej linii stanowią uczniowie dojeżdżający do szkół średnich zlokalizowanych na terenie Brzegu, ponieważ w miejscowości Lipki znajduje się tylko przedszkole i szkoła podstawowa.

- **Linia: Brzeg cmentarz- Zielęcice- Bierzów**

Na tej linii podobnie jak na wcześniej wskazanej Brzeg cmentarz- Brzezina pętla- Lipki pętla, duża liczba podróżnych jest wynikiem bezpośredniego połączenia, które przebiega przez cztery miejscowości gminy Skarbimierz i łączy je z największym miastem znajdującym się na terenie powiatu tj. Brzegiem. Linia ta jest oblegana przez respondentów, którzy dojeżdżają nią do zakładów pracy zlokalizowanych na terenie miasta. Należy pamiętać też, że dużą część podróżujących na tej linii stanowią uczniowie dojeżdżający do szkół zlokalizowanych na terenie Brzegu.

- **Linia: Pawłów- Brzeg- Skarbimierz Osiedle**

Natężenie podróżnych na tej linii spowodowane jest bezpośrednim połączeniem pomiędzy największym miastem powiatu tj. Brzegiem, a Osiedlem Skarbimierz, które jest siedziba gminy o tej samej nazwie. Dużą liczbę podróżnych na tej trasie stanowią pracownicy dojeżdżający do zakładów pracy zlokalizowanych na terenie byłego lotniska tj. Cadbury-Wedel - fabryka czekolady i gumy do żucia, Keiper - produkcja siedzeń samochodowych, FPS - Fabryka Puszek Stalowych, Jeronimo Martins Dystrybucja - centrum dystrybucyjne sieci Biedronka, a także uczniowie dojeżdżający do szkół zlokalizowanych na terenie Brzegu.

5.1. Określenie potencjału poszczególnych linii

Potencjał poszczególnych linii można określić jako popyt i podzielić go na efektywny i potencjalny.

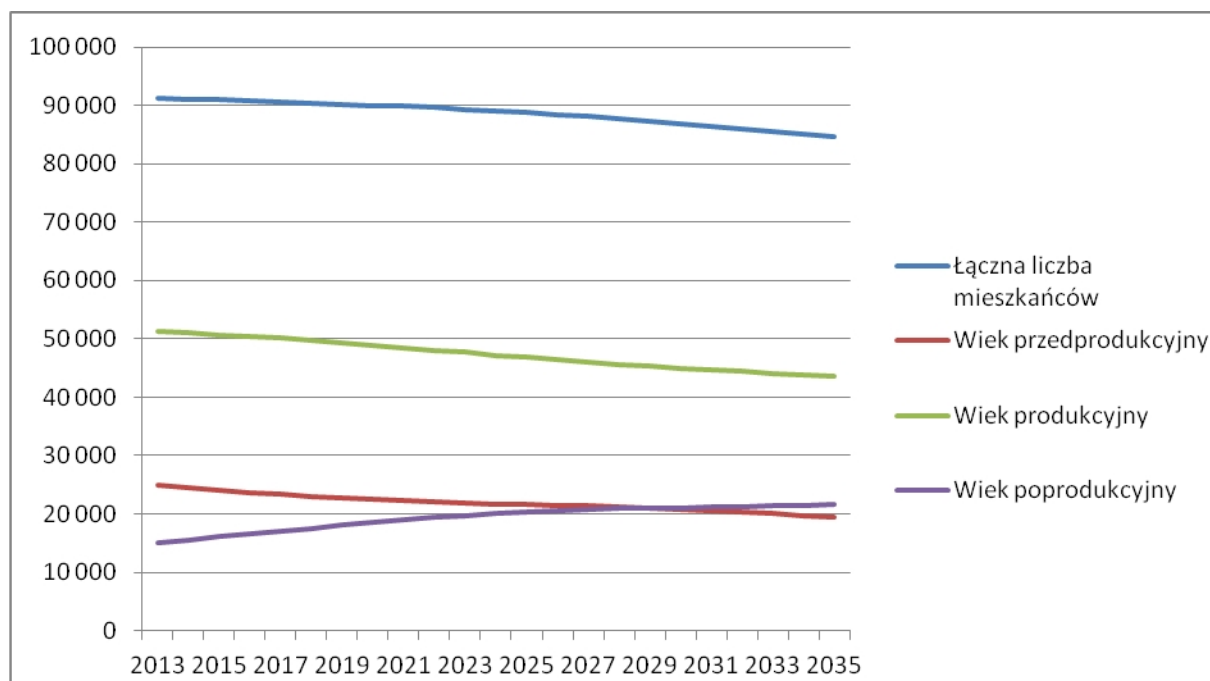
- **Popyt efektywny** – zaspokajanie potrzeby przemieszczania się komunikacją publiczną mieszkańców określonego obszaru
- **Popyt potencjalny** – całość potrzeb przemieszczania się mieszkańców określonego obszaru. Popyt ten może przerodzić się w efektywny przy spełnieniu przez transport publiczny określonych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

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

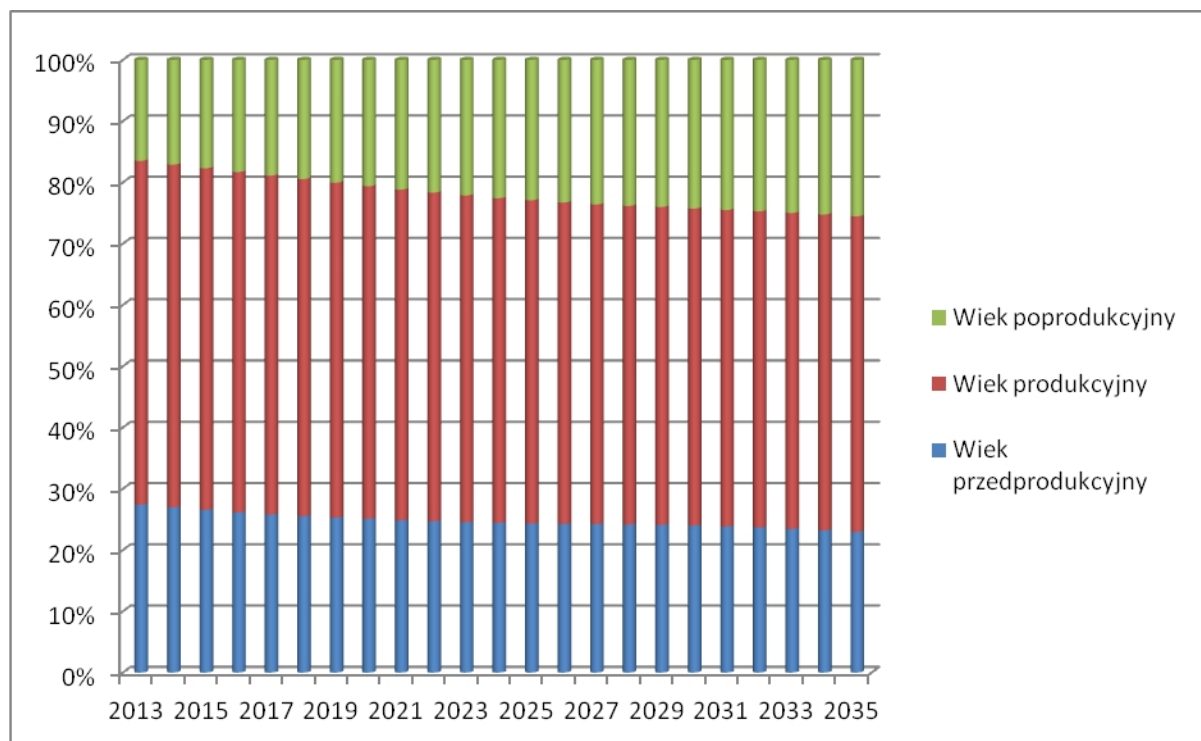
Według danych Głównego Urzędu Statystycznego ludność Powiatu Brzeskiego do roku 2035 będzie kształtowała się tak, jak przedstawiono to na poniższym wykresie. Przyjęto podziały wiekowe odpowiadające w przybliżeniu grupom sprzedaży biletów: normalnych, ulgowych oraz emeryckich, innymi słowy: odpowiadające grupom osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Jako wartości graniczne poszczególnych grup wiekowych wybrano wartości stosowane w statystyce:

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

Rysunek 10. Prognoza ludności wg grup produkcyjnych na lata 2013-2035



Rysunek 11. Prognoza ludności wg grup produkcyjnych na lata 2013-2035



Podsumowując powyższe wykresy otrzymujemy obraz społeczeństwa, w którym zwiększa się liczba osób w wieku poprodukcyjnym, zaś maleje liczba dzieci przy niewielkich zmianach w grupie osób w wieku produkcyjnym. Zasadnicze przyczyny tej sytuacji to wydłużający się cały czas średni okres trwania życia ludzi, a także bardzo niska dzietność polskich rodzin. Województwo Opolskie według Rocznika Demograficznego GUS za rok 2012 ma medianę różną od krajowej, która wyniosła 38,8 lat. Wiek środkowy (mediana), mówiący o tym, że połowa ludności osiągnęła dany wiek, a druga połowa ten wiek już przekroczyła, w województwie opolskim z roku na rok jest coraz wyższy. Mediana wieku kobiet w 2012 r. dla województwa opolskiego wyniosła 42,0 lat (w 2011 r. – 41,6 lat), a mężczyzn 38,7 lat (w 2011 r. – 38,4 lat). Mieszkańcy miast byli starsi, ich wiek środkowy w omawianym roku wyniósł 41,0 lat, na wsi – 39,6 lat.

Wydłużanie się przeciętnego trwania życia oraz wieku środkowego (mediany) ludności, również świadczą o starzeniu

się mieszkańców województwa. W 2012 r. mężczyźni w województwie opolskim osiągnęli przeciętnie wiek 73,1 lat, a kobiety 80,6 lat (w kraju odpowiednio: 72,7 lat i 81,0 lat).

Prognozy ludności są niekorzystne z punktu widzenia rozwoju transportu publicznego:

- Populacja w wieku produkcyjnym (18-59/64) zmniejszy się.
- Nastąpi wzrost ludności w wieku 60+/65+, która nie korzysta regularnie z transportu publicznego a jedynie sporadycznie, gdy zaistnieje konieczność wizyty np. u lekarza.
- Zmniejszenie podaży rąk do pracy proporcjonalnie zmniejszy popyt na usługi transportu publicznego.
- W wyniku spadku dzietności zmniejszy się liczba młodych pasażerów na liniach kursujących ze wsi do miast, a także na liniach dowożących dzieci do szkoły.
- Liczba pasażerów na liniach kursujących do Skarbimierza Osiedle nie powinna ulec zmianie z powodu dużej ilości fabryk zlokalizowanych na tym terenie.

Podsumowując, skutkiem tych zmian demograficznych będzie:

- Zmniejszenie liczby biletów ulgowych dla dzieci i młodzieży szkolnej.
- Wzrost liczby osób w wieku emerytalnym spowoduje większe zapotrzebowanie na bilety ulgowe/darmowe przejazdy dla tej grupy społeczeństwa.
- Linie pomiędzy miastem Brzeg, a Skarbimierzem Osiedle nie powinny zmniejszyć liczby kursów gdyż stanowią one środek transportu dla osób pracujących w fabrykach.
- Ogólna liczba kursów w powiecie nie powinna zostać zmniejszona, nawet jeśli bierzemy pod uwagę najbardziej negatywny wariant prognozy demograficznej. Zmniejszenie liczby kursów spowoduje spadek sprzedaży biletów, a co za tym idzie dochodów poszczególnych przewoźników i przyczyni się do tego, że mieszkańcy powiatu zrezygnują z komunikacji publicznej i przesiądą się do samochodów, a poszczególne linie staną się nierentowne, co skutkuje ich zamknięciem i spowoduje, że mniej majątni mieszkańcy powiatu, nie posiadający samochodu nie będą mieli jak dojechać do miejsc użyteczności publicznej takich jak: szpitale, szkoły, urzędy czy centra handlowe.

5.2. Określenie obszarów wymagających interwencji

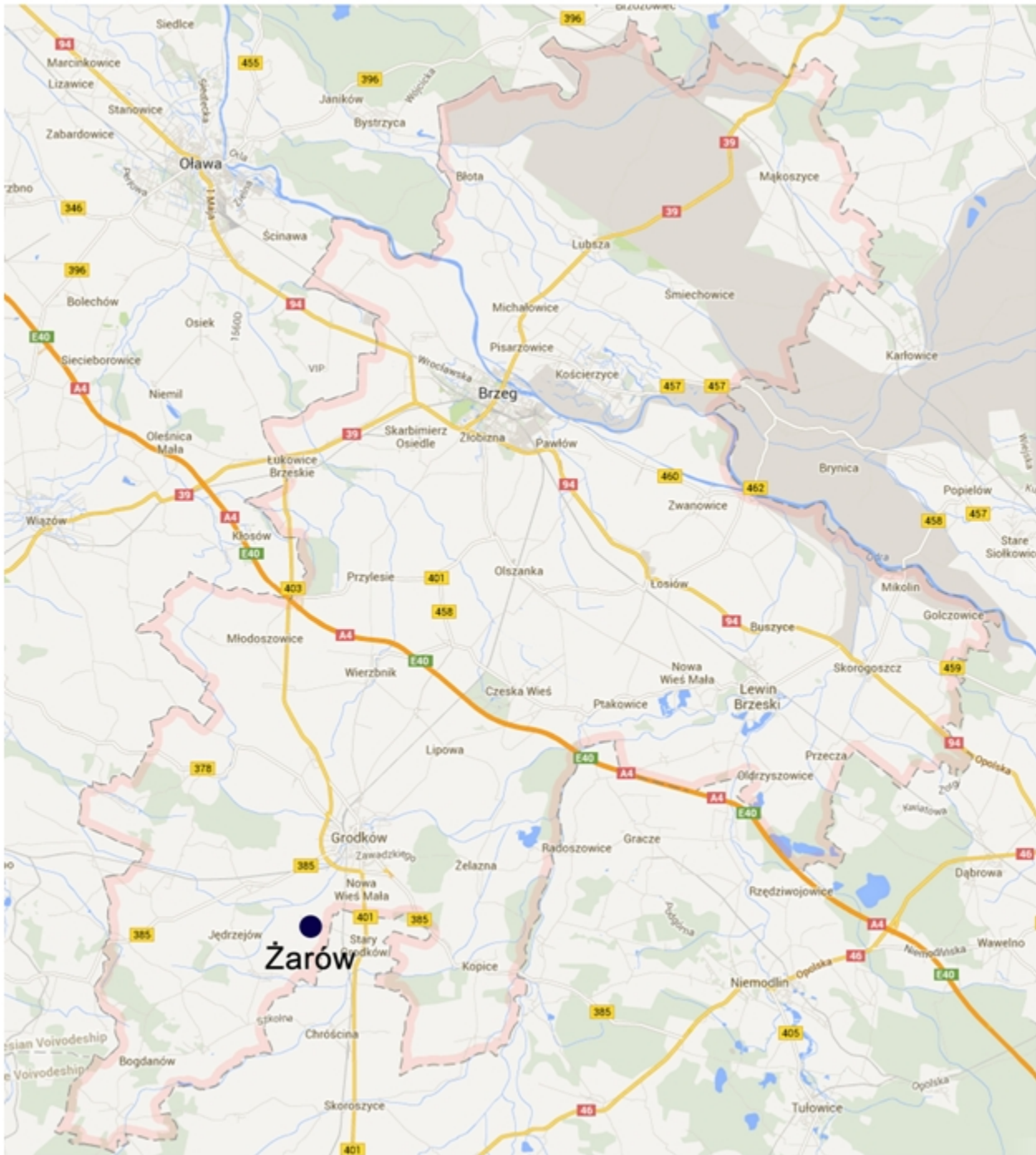
Na podstawie analizy zezwoleń transportowych wydanych przez Marszałka Województwa Opolskiego i Starostę Powiatowego w Brzegu można sporządzić wykaz miejscowości, do których nie dociera komunikacja publiczna.

Miejscowość bez transportu publicznego, organizowanego przez powiat:

▪ Żarów

Natomiast poniżej prezentowana jest mapa z zaznaczoną miejscowością, która nie ma połączeń autobusowych i wymaga interwencji w zakresie dowozu osób.

Mapa 11. Mapa prezentująca położenie miejscowości, która nie ma połączenia autobusowego



mapa załączona przez Blue Ocean Business Consulting sp. z o.o.

6. Infrastruktura przystankowa w powiecie

W 2012 r. w powiecie brzeskim zlokalizowanych jest 207 przystanków, których właścicielem są poszczególne gminy. Z tych przystanków korzystają autobusy przewoźników posiadających zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów pasażerskich.

Najwięcej przystanków było usytuowanych w gminie Brzeg (86) i w gminie Grodków (73). Najmniejszą liczbę przystanków posiadała gmina Skarbimierz (16).

Tabela 22. Przystanki w Powiecie Brzeskim

	Gminy powiatu	Ludność	Liczba	Liczba mieszkańców
--	---------------	---------	--------	--------------------

	brzeskiego		przystanków	gminy na 1 przystanek
1.	Brzeg	37261	86	433
2.	Lewin Brzeski	13594	51	266
3.	Grodków	19826	73	271
4.	Skarbimierz	7652	16	478
5.	Lubsza	9004	70	128
6.	Olszanka	5008	27	185
Razem		78751	272	289

Wskaźnik liczby mieszkańców gminy przypadającej na jeden gminny przystanek ilustruje dostępność mieszkańców poszczególnych gmin do sieci infrastruktury transportu publicznego. Najmniej mieszkańców na jeden przystanek przypada w gminach Lubsza (128) i Olszanka (185). Natomiast największa liczba osób na jeden przystanek przypada w gminie Brzeg (433) i Skarbimierz (478).

Źródła z których pochodzą dane o przystankach zamieszczone w powyższej tabeli:

1. Uchwała Nr XXVI/165/2012 Rady Gminy Lubsza
2. Uchwała Nr XXVIII/190/2013 Rady Gminy Skarbimierz
3. Uchwała Nr XXV/200/12 i Uchwała Nr XXIX/244/13 Rady Miejskiej w Grodkowie
4. Uchwała Nr XXXIII/201/2013 Rady Gminy Olszanka
5. Uchwała Nr XXXIX/249/13 Rady Miejskiej Brzegu
6. Informacje od gminy Lewin Brzeski odnośnie planowanej liczby przystanków komunikacyjnych, których właścicielem będzie Gmina Lewin Brzeski, a zarządzającym Urząd Miejski w Lewinie Brzeskim.

6.1. Przewidywane udostępnianie operatorom lub operatorom i przewoźnikom infrastruktury przystankowej

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

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

informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.2. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

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

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

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

Dla każdego obszaru niezbędne jest zawsze wytyczenie:

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

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

Bardzo ważnym elementem w transporcie zbiorowym jest bezpieczeństwo pasażerów. Istotną kwestią jest lokalizacja przystanków i ich otoczenie. W wielu miastach, szczególnie w rejonie szpitali, szkół, czy na ulicach wewnątrz osiedli stosuje się rozwiązania przystankowe ograniczające niebezpieczeństwo dla pasażerów do niezbędnego minimum. Przykładem jest tzw. bezpieczny przystanek. Jest to forma zlokalizowana na pasie ruchu z azyłem pośrodku jezdni na całej jego długości, która uniemożliwia ominięcie autobusu. Inną formą przystanku jest antyzatoka czyli taki przystanek na pasie ruchu, który pozostali uczestnicy ruchu muszą ominąć.

W ramach przebudowy lub budowy ulic na terenie Powiatu Brzeskiego, poza stosowaniem nowoczesnych rozwiązań lokalizacji przystanków (np. antyzatoki, bezpieczne przystanki), warto realizować także nowoczesną infrastrukturę bez barier:

- podwyższenie peronów przystankowych do poziomu pierwszego stopnia w autobusie, tak by zniwelować różnicę wysokości,
- wyznaczenie strefy wejściowej dla osób niedowidzących i niewidomych poprzez zastosowanie specjalnej nawierzchni na wysokości pierwszych drzwi autobusu,
- przystanek pozwalający na zatrzymanie się autobusu w tej samej odległości od peronu przystankowego na całej długości pojazdu.

Zasady lokalizacji przystanków różnią się nieco w zależności od rodzaju korytarza komunikacyjnego.

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

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

Ważnym aspektem transportu publicznego jest bezpieczeństwo pasażerów. Jest to również istotna kwestia dla

lokalizacji przystanków i ich otoczenia. Ważnym elementem przystanków, zarówno ze względu na bezpieczeństwo jak i na wygodę pasażerów, jest wyposażenie istniejących przystanków, przynajmniej przystanków węzłowych oraz przystanków w punktach ważnych dla większości pasażerów, w wiaty i ławki. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach na terenie Powiatu Brzeskiego.

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

6.3. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Uwagi ogólne

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

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

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

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

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

pasażerów, o przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

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

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

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

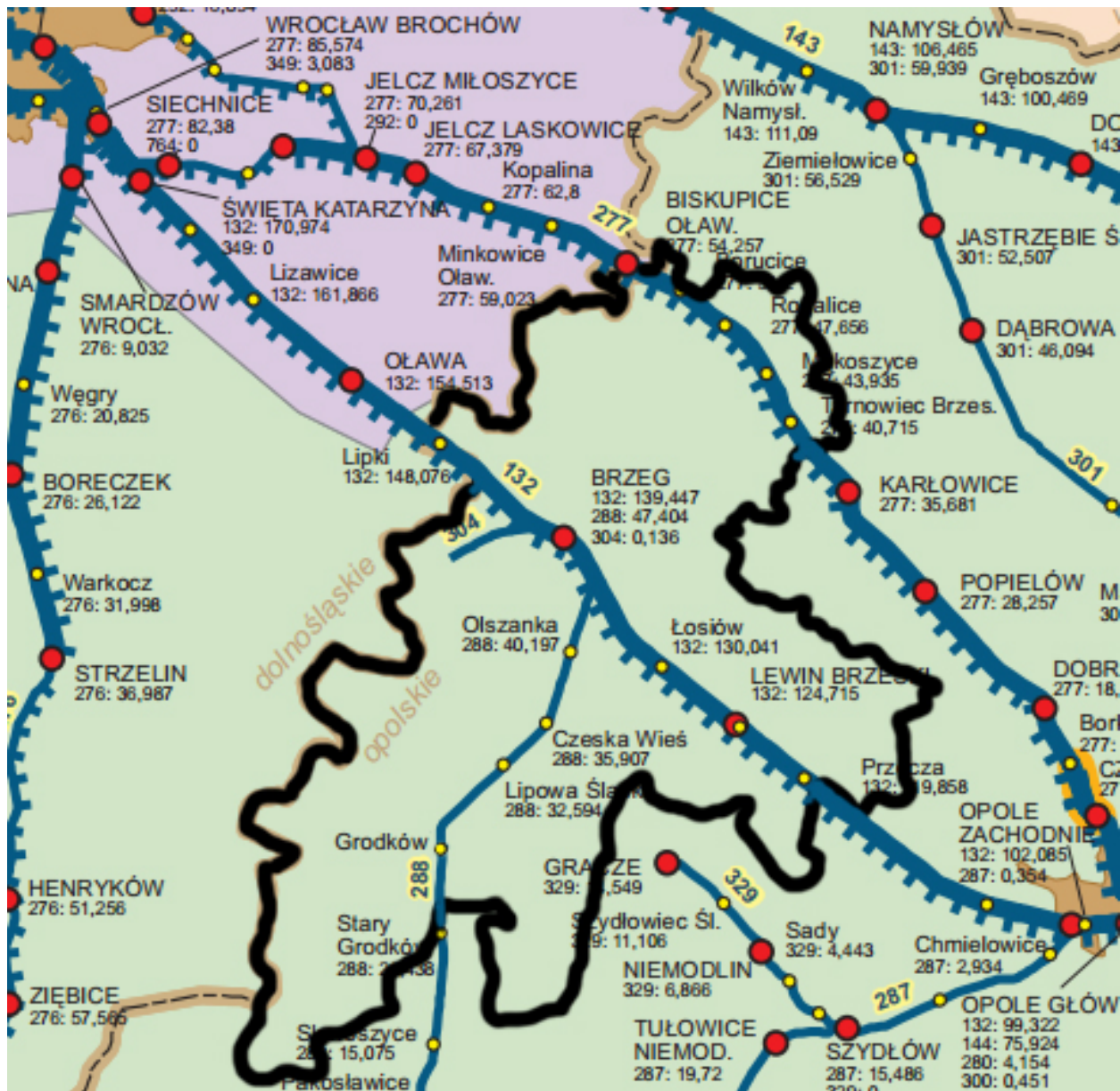
Ulgi i zniżki w systemie opłat za korzystanie z transportu publicznego mają istotne znaczenie zarówno dla polityki socjalnej, jak i dla rozwoju przewozów o charakterze publicznym.

7. Sieć kolejowa w powiecie

W województwie opolskim gęstość linii kolejowych wynosi 9,2 km na 100 km² powierzchni ogólnej całego województwa. Na teren Powiatu Brzeskiego wjeżdżają pociągi następujących przewoźników kolejowych:

1. Przewozy Regionalne
2. PKP Intercity

Mapa 12. Sieć kolejową na terenie Powiatu Brzeskiego



Źródło: PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Tabela 23. Pociągi przejeżdżające przez teren powiatu brzeskiego

OD	DO	NR POCIĄGU
Międzylesie	Kraków Główny	63120
Jelenia Góra	Katowice	64102
Lublin	Wrocław Główny	IR 26122
Kraków Główny	Międzylesie	IR 36120
Katowice	Jelenia Góra	IR 46105
Częstochowa Osobowa	Wrocław Główny	IR 46125
Bielsko Biała Główna	Wrocław Główny	IR 46142
Wrocław Główny	Lublin	IR 62120
Wrocław Główny	Katowice	IR 64120
Wrocław Główny	Katowice	IR 64122
Wrocław Główny	Bielsko Biała Główna	IR 64140
Lublin	Wrocław Główny	TLK26102
Zamość	Poznań Główny	TLK27100
Przemyśl Główny	Wrocław Główny	TLK33204

Kraków Główny	Wrocław Główny	TLK36100
Kraków Główny	Wrocław Główny	TLK36102
Kraków Główny	Wrocław Główny	TLK36200
Przemyśl Główny	Zielona Góra	TLK37100
Przemyśl Główny	Szczecin Główny	TLK38100
Kraków Główny	Kołobrzeg	TLK38102
Kraków Główny	Świnoujście	TLK38204
Katowice	Wrocław Główny	TLK46101
Wrocław Główny	Lublin	TLK62102
Wrocław Główny	Kraków Główny	TLK63100
Wrocław Główny	Kraków Główny	TLK63102
Wrocław Główny	Kraków Główny	TLK63200
Wrocław Główny	Katowice	TLK64100
Poznań Główny	Zamość	TLK72100
Zielona Góra	Przemyśl Główny	TLK73100
Szczecin Główny	Przemyśl Główny	TLK83100
Kołobrzeg	Kraków Główny	TLK83102
Świnoujście	Kraków Główny	TLK83204
Wrocław Główny	Przemyśl Główny	TLK83204
Kędzierzyn Koźle	Wrocław Główny	46405
Racibórz	Wrocław Główny	46412
Racibórz	Wrocław Główny	46418
Kędzierzyn Koźle	Wrocław Główny	46423
Kędzierzyn Koźle	Wrocław Główny	46427
Racibórz	Wrocław Główny	46430
Gliwice	Wrocław Główny	46433
Kędzierzyn Koźle	Brzeg	46625
Kędzierzyn Koźle	Brzeg	46627
Wrocław Główny	Opole Główne	60424
Opole Główne	Wrocław Główny	60445
Wrocław Główny	Opole Główne	60460
Nysa	Brzeg	60619
Wrocław Główny	Racibórz	64406
Wrocław Główny	Kędzierzyn Koźle	64408
Wrocław Główny	Gliwice	64412
Wrocław Główny	Racibórz	64422
Wrocław Główny	Kędzierzyn Koźle	64426
Wrocław Główny	Racibórz	64430
Brzeg	Kędzierzyn Koźle	64624
Brzeg	Kędzierzyn Koźle	64630
Brzeg	Kędzierzyn Koźle	64632

Stan aktualny na 6.01.2014

Na podstawie powyższego rozkładu można wyróżnić liczbę kursów pociągów w ciągu doby do poszczególnych miast, które przejeżdżają przez teren powiatu brzeskiego

- Wrocław - 17
- Kraków – 6
- Kędzierzyn Koźle – 5

- Katowice – 4
- Racibórz – 3
- Przemyśl – 3
- Opole – 2
- Lublin – 2
- Międzylesie – 1
- Jelenia Góra – 1
- Bielsko-Biała – 1
- Poznań – 1
- Zielona Góra – 1
- Szczecin – 1
- Kołobrzeg – 1
- Świnoujście – 1
- Zamość – 1
- Gliwice – 1

Największa częstotliwość połączeń kolejowych występuje na trasie do Wrocławia (17), Krakowa (6) i Kędzierzyna-Koźła (5).

Pociągi na stacji Brzeg odjeżdżają równomiernie przez cały dzień od 5:33 do 22:55.

Poniższa tabela podsumowuje infrastrukturę dworcową stolicy powiatu.

Tabela 24. Infrastruktura dworcowa stolicy powiatu

Miejsco wość	Odległość PKP-PKS	Dworzec PKP		Dworzec PKS		Opis, uwagi dodatkowe
		Niepełno-sprawni	Kasy, informacja	Niepełno-sprawni	Kasy, informacja, rozkłady jazdy	
Brzeg	Dworce położone naprzeciwko siebie	Windy i toalety dostosowane do osób niepełnosprawnych.	Dwie kasy na zakup biletów na połączenia krajowe. Kasa biletowa połączona z informacją. Możliwość zakupu biletów na wszystkie pociągi krajowe.	Brak udogodnień dla podróżnych niepełnosprawnych	Punkt Sindbada (okienko na zewnątrz budynku). Czytelna tablica z rozkładem jazdy	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nowy, zmodernizowany dworzec PKP 2. Obok budynku dworca stacja dokowania rowerów 3. Obiekt dworca kolejowego monitorowany. 4. Tylko jedna wiata przystankowa na dworcu PKS 5. W weekend budynek dworca PKS nieczynny. 6. W budynku dworca PKS tylko poczekalnia.

8. Zapotrzebowanie na przewozy o charakterze użyteczności publicznej w perspektywie do 2025 roku

Na bazie czynników demograficznych i społecznych można wskazać tendencje do zmian, które zajądą w strukturze społecznej mieszkańców powiatu w ciągu najbliższych 12 lat.

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

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

Tabela 25. Liczb ludności według grup wiekowych w Powiecie Brzeskim w 2013 roku

Przedział wiekowy	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
0-24	25 008	12 725	12 283
25-65/25-60	51 225	27 238	23 987
65+/60+	15 029	4 328	10 701

Obecna liczba ludności determinuje popyt na usługi transportu publicznego w Powiecie Brzeskim. Na podstawie tabeli można zaobserwować przewagę mężczyzn w wieku produkcyjnym nad kobietami, która wynosi 3 251 osób. Natomiast w wieku poprodukcyjnym widać przewagę kobiet nad mężczyznami która wynosi 6 373. Liczba dzieci, osób uczących się i studentów jest proporcjonalna dla obu płci.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego ludność Powiatu Brzeskiego do roku 2025 będzie kształtowała się tak, jak przedstawiono to na poniższym wykresie. Tak jak we wcześniejszych rozdziałach przyjęto podziały wiekowe odpowiadające w przybliżeniu grupom sprzedaży biletów: normalnych, ulgowych oraz emeryckich, innymi słowy: odpowiadające grupom osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Jako wartości graniczne poszczególnych grup wiekowych wybrano wartości stosowane w statystyce:

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

Rysunek 12. Prognoza ludności według wieku i płci (2025 rok)

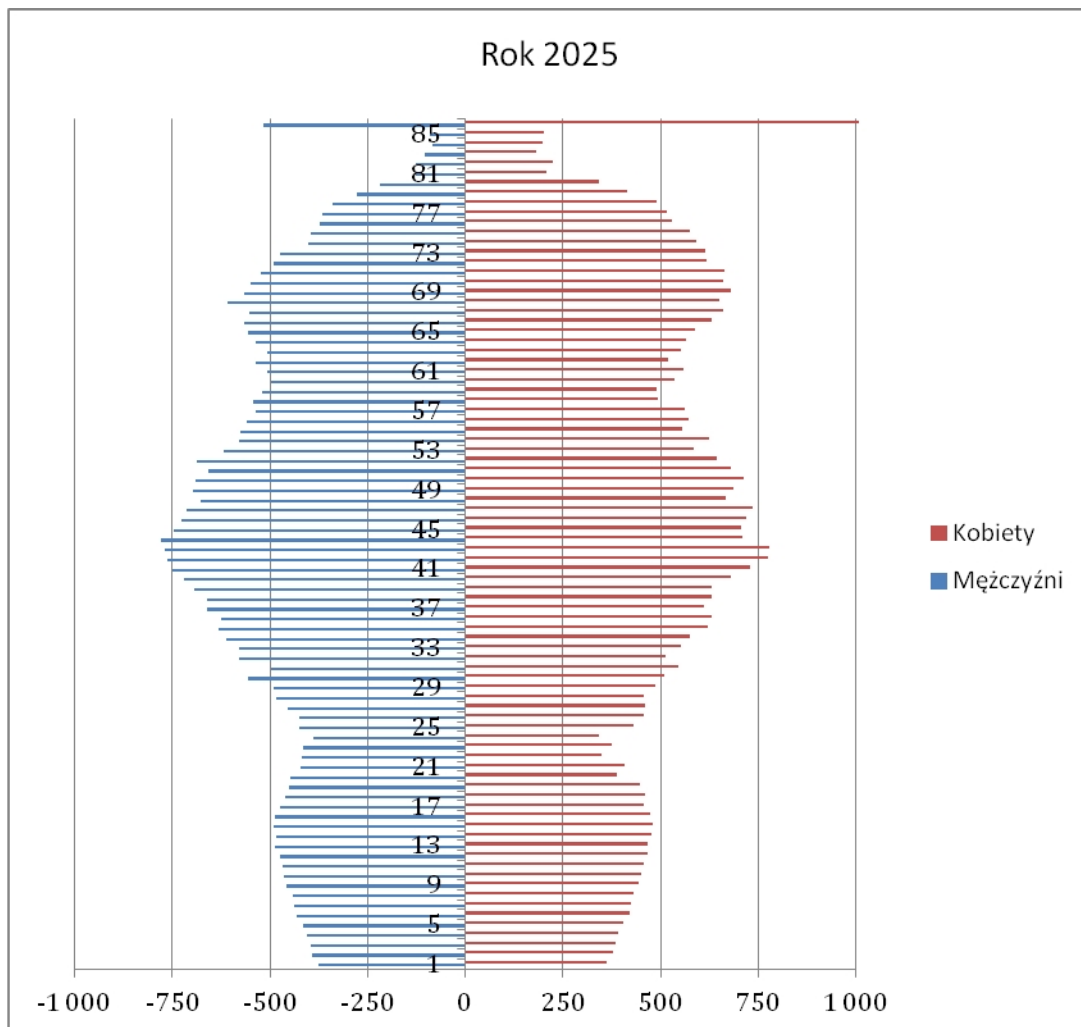


Tabela 26. Liczba ludności według grup wiekowych w Powiecie Brzeskim

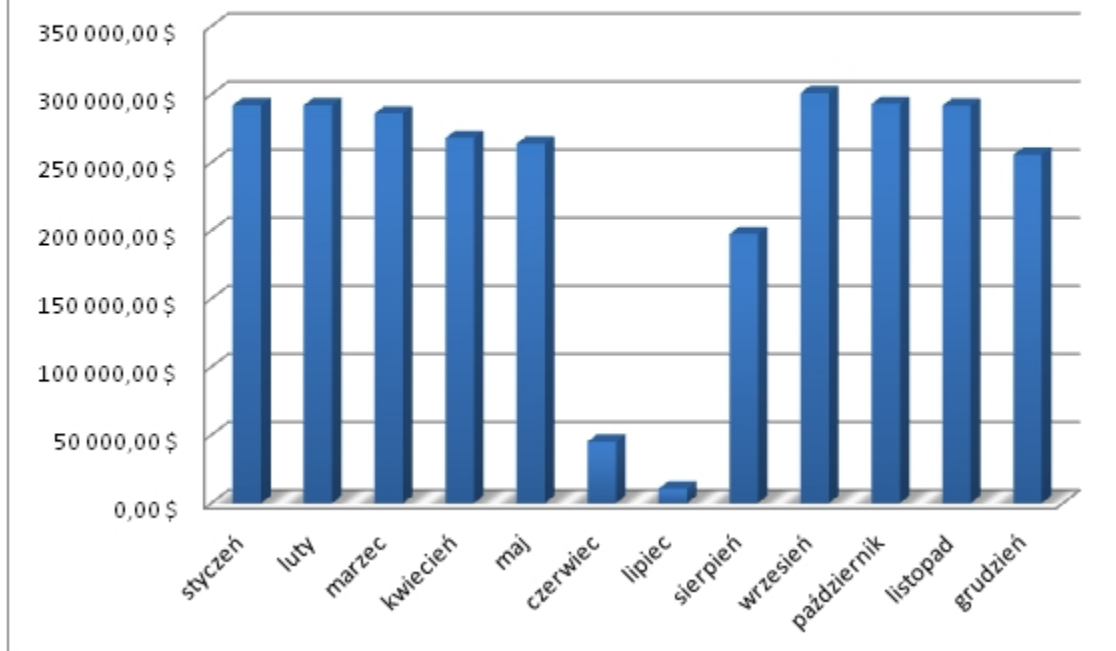
Przedział wiekowy	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
0-24	21 589	11 026	10 563
25-65/25-60	46 846	24 982	21 864
65+/60+	20 339	7 186	13 153

W 2025 roku zgodnie z prognozami spadek liczby ludności w wieku 0-24 wyniesie 13,67% w porównaniu do roku 2013. Dla grupy ludności w wieku produkcyjnym w 2025 roku również prognozowany jest spadek, który wyniesie 8,55% w stosunku do roku bieżącego. Natomiast dla ludności w wieku poprodukcyjnym przewiduje się wzrost o 35,33% w porównaniu do roku obecnego.

Poniższy wykres przedstawia wartość dofinansowania jaką otrzymał PKS Sp. z o.o. w Brzegu od Marszałka Województwa Opolskiego za rok 2012. Dofinansowanie jest to dopłata brutto (z 8 % VAT) do sprzedanych biletów ulgowych z ulgą ustawową.

Rysunek 13. Wysokość dopłat za bilety ulgowe w 2012 roku

Wysokość dopłat za bilety ulgowe w 2012 roku



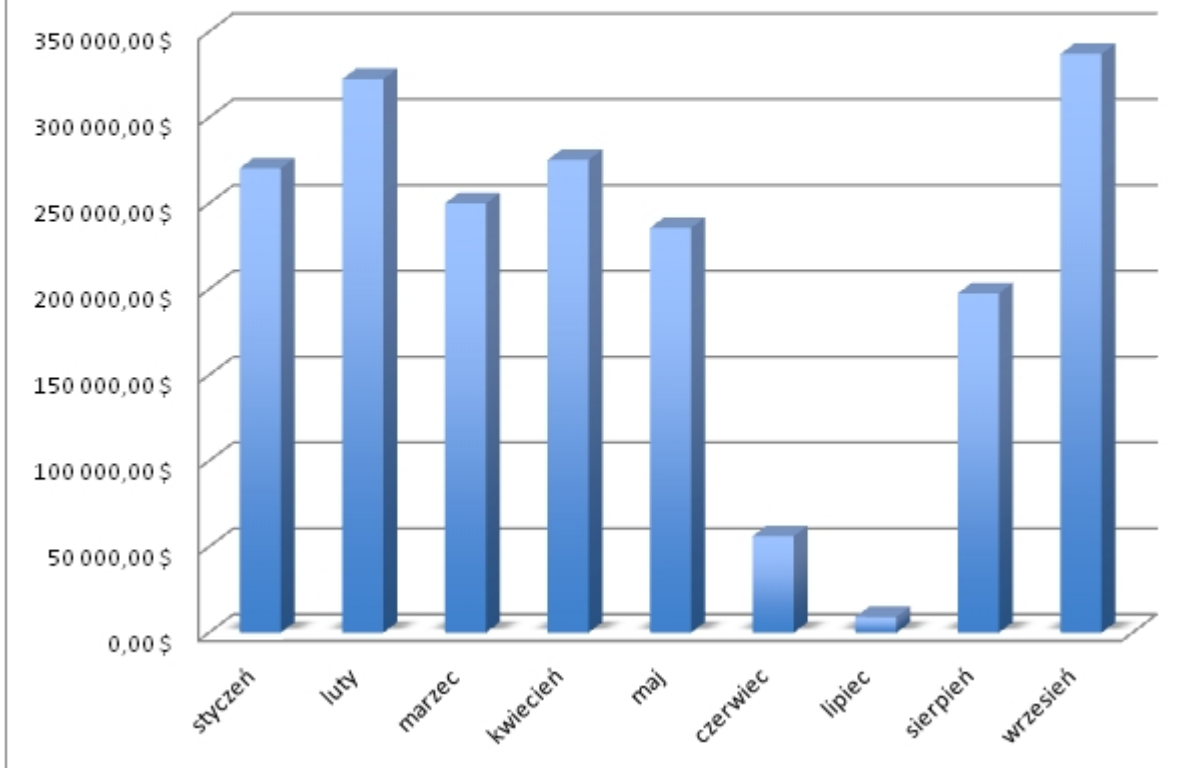
Liczba ludności której przysługuje ulga ustawowa w 2012 roku kształtowała się następująco:

- Uczniowie i studenci: wiek 0-24 **25 734**
- Emeryci: wiek 60+ (kobiety) i wiek 65+ (mężczyźni) **15 991**

Poniższy wykres przedstawia wartość dofinansowania jaką otrzymał PKS Sp. z o.o. w Brzegu od Marszałka Województwa Opolskiego od stycznia do września 2013. Dofinansowanie jest to dopłata brutto (z 8 % VAT) do sprzedanych biletów ulgowych z ulgą ustawową.

Rysunek 14. Wysokość dopłat za bilety ulgowe od stycznia do września 2013 roku

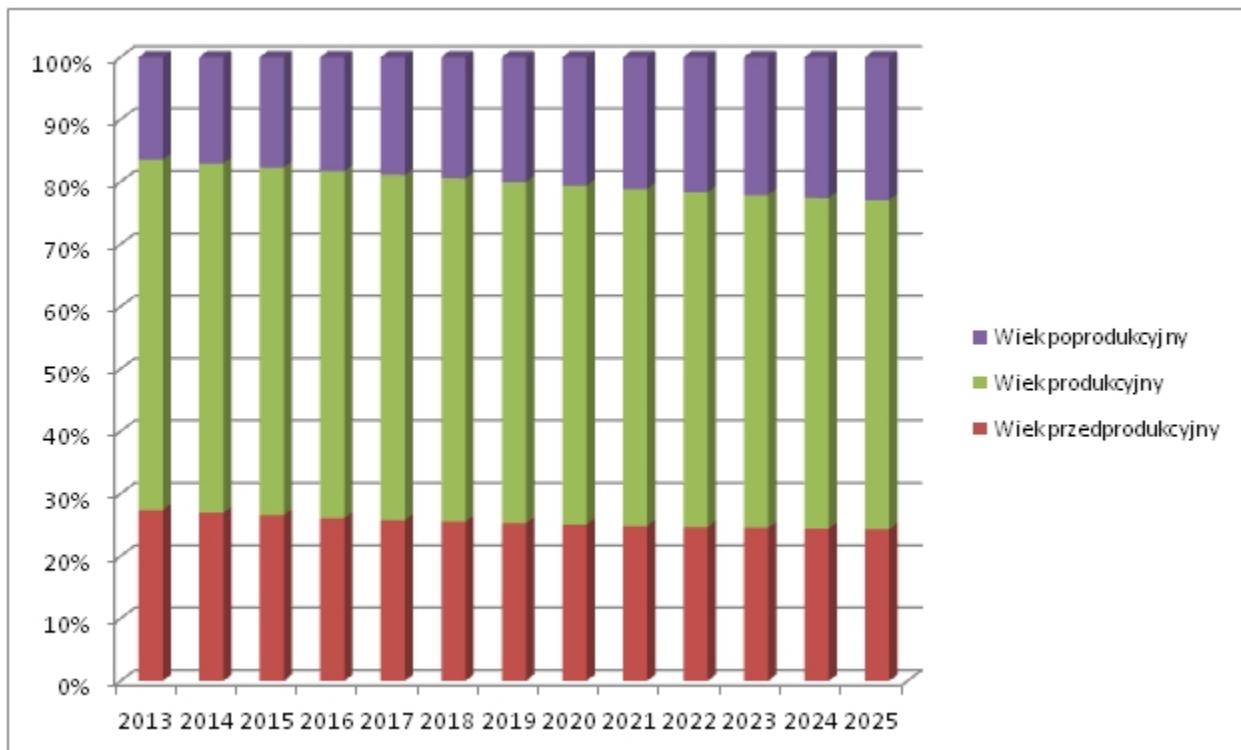
Wysokość dopłat za bilety ulgowe w od stycznia do września 2013 roku



W porównaniu do okresu od stycznia do września 2012 wysokość dopłat do września b.r. była niższa o 1 428, 26 zł.

Liczba ludności objętej ulgą zgodnie prognozą do roku 2025 zwiększy się o 203 osoby. Dlatego też wysokość refundacji będzie kształtowała się podobnie jak w roku 2012 w którym wyniosła 2 796 038,54 zł.

Rysunek 15. Prognoza ludności dla Powiatu Brzeskiego od 2013 do 2025 roku



Na podstawie przewidywań liczba ludności objętych ulgą na terenie Powiatu Brzeskiego w poszczególnych latach będzie wynosiła w:

- 2014 roku: **40 135**
- 2015 roku: **40 231**
- 2016 roku: **40 324**
- 2017 roku: **40 472**
- 2018 roku: **40 648**
- 2019 roku: **40 891**
- 2020 roku: **41 142**
- 2021 roku: **41 324**
- 2022 roku: **41 523**
- 2023 roku: **41 702**
- 2024 roku: **41 872**
- 2025 roku: **41 982**

Po analizie można zaobserwować spadek liczby ludności objętej ulgą w odniesieniu do roku 2012, co wiąże się z

mniejszymi refundacjami dla przewoźnika. Z roku na rok opisywana grupa ludności będzie się nieznacznie zwiększać. Poziom zbliżony do roku 2012 osiągnie dopiero w 2023 roku i będzie on równy 41 702 osobom. W kolejnych latach liczba ta będzie rosła co jest wynikiem procesu starzenia się społeczeństwa. Dla Organizatora Transportu prognoza ta jest korzystna ponieważ refundacje do biletów ulgowych zgodnie z przewidywaniami powinny kształtować się na poziomie podobnym do tego 2012 roku.

Na podstawie przewidywań liczba ludności objętych ulgą na terenie Powiatu Brzeskiego w poszczególnych latach będzie wynosiła w:

- 2014 roku: **40 135**
- 2015 roku: **40 231**
- 2016 roku: **40 324**
- 2017 roku: **40 472**
- 2018 roku: **40 648**
- 2019 roku: **40 891**
- 2020 roku: **41 142**
- 2021 roku: **41 324**
- 2022 roku: **41 523**
- 2023 roku: **41 702**
- 2024 roku: **41 872**
- 2025 roku: **41 982**

Po analizie można zaobserwować spadek liczby ludności objętej ulgą w odniesieniu do roku 2012, co wiąże się z mniejszymi refundacjami dla przewoźnika. Z roku na rok opisywana grupa ludności będzie się nieznacznie zwiększać. Poziom zbliżony do roku 2012 osiągnie dopiero w 2023 roku i będzie on równy 41 702 osobom. W kolejnych latach liczba ta będzie rosła co jest wynikiem procesu starzenia się społeczeństwa. Dla Organizatora Transportu prognoza ta jest korzystna ponieważ refundacje do biletów ulgowych zgodnie z przewidywaniami powinny kształtować się na poziomie podobnym do tego 2012 roku.

Podsumowując:

- Zgodnie z prognozą liczby ludności do 2025 roku zapotrzebowanie na transport publiczny będzie utrzymywało się na stałym poziomie.
- Wzrośnie liczba biletów ulgowych dla emerytów.
- Spadnie natomiast liczba biletów ulgowych dla dzieci, młodzieży szkolnej i studentów.
- Ogólna liczba biletów ulgowych początkowo nieznacznie spadnie. Wzrost do poziomu z 2012 roku nastąpi dopiero za 11 lat i będzie skutkiem zachodzącego procesu starzenia się społeczeństwa w Powiecie Brzeskim.

- Wzrost ogólnej liczby biletów ulgowych będzie wiązał się z nieznacznym wzrostem refundacji z bilety ulgowe, która powinna oscylować wokół kwoty jaka była płacona za rok 2012.
- Ogólna liczba ludności w powiecie do roku 2025 spadnie o ok. 2 488 osób co spowoduje niewielkie zmniejszenie liczby pasażerów.
- Sieć połączeń komunikacyjnych która zostanie przekształcona w sieć użyteczności publicznej powinna opierać się na obecnej siatce komunikacyjnej Powiatu. Należałoby nią objąć linie kursujące wyłącznie na terenie Powiatu Brzeskiego.
- Trasy komunikacyjne wychodzące poza granice powiatu, powinny zostać ujęte w planie wojewódzkim, aby nie stały się liniami komercyjnymi. W tym celu Starostwo powinno się zwrócić do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego i Dolnośląskiego.
- Pozostawienie obecnej siatki połączeń jest najkorzystniejszym wariantem ponieważ odpowiada ona w znacznym stopniu potrzebom mieszkańców powiatu i zapewnia im dojazd do urzędów, szpitali, centrów handlowych, innych miejsc użyteczności publicznej, a co najważniejsze do szkół i miejsc pracy.

8.1. Sieć komunikacyjna Powiatu Brzeskiego na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

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

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

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

Biorąc pod uwagę powyższe kryteria, poniżej są przedstawione linie będące liniami o charakterze użyteczności publicznej.

Tabela 27. Linie użyteczności publicznej

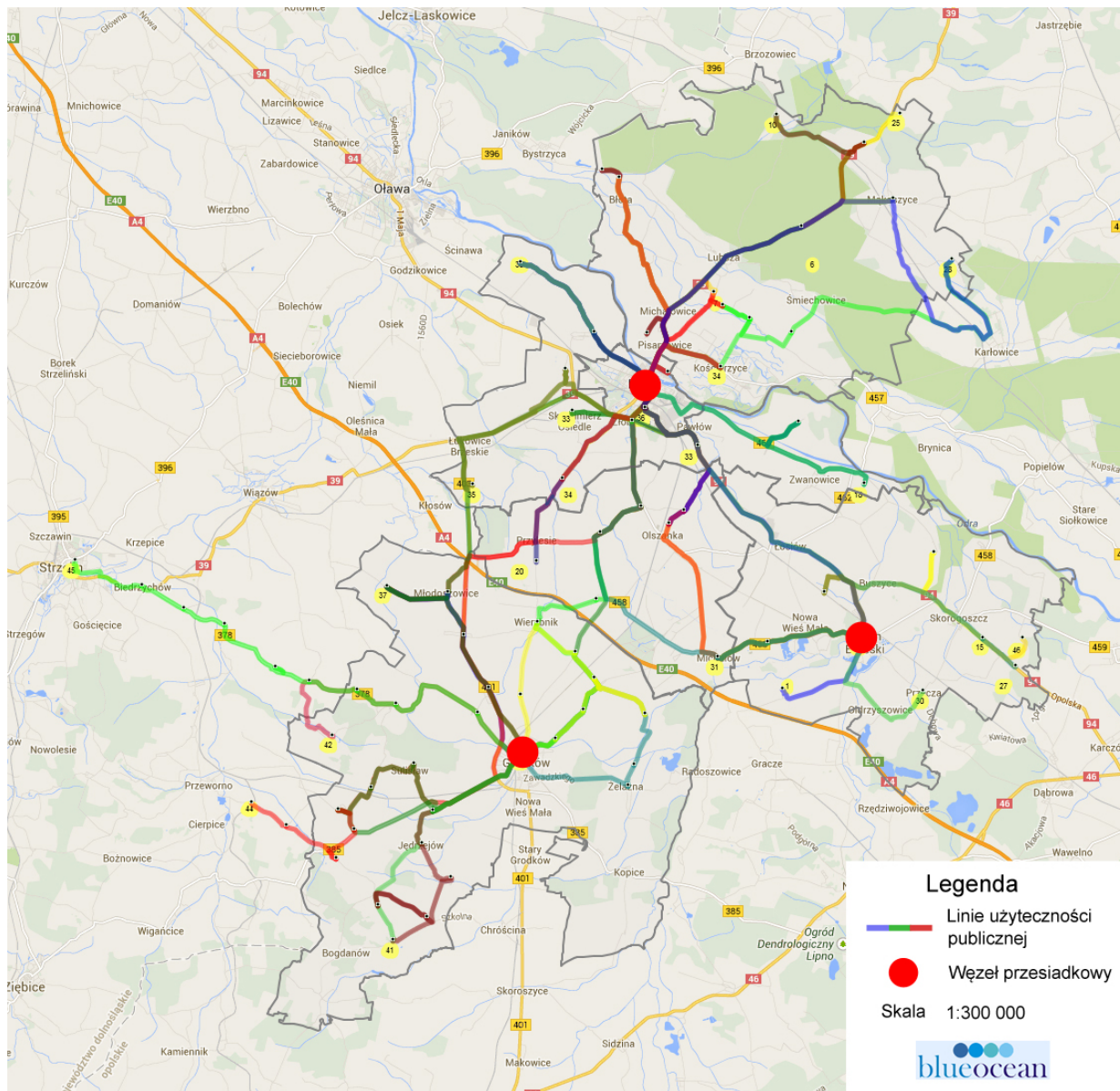
L.p.	Od	Do	Przez
1	Brzeg D.A.	Sarny Małe	Gierszowice-Olszanka
2	Brzeg D.A.	Grodków P.DW	Bąków
3	Brzeg cmentarz	Lipki Pętla	Brzeg D.A.
4	Brzeg D.A.	Grodków P.DW	Pępace- Bąków

5	Brzeg D.A.	Różyna	Prędocin DL
6	Brzeg D.A.	Lubicz	
7	Brzeg D.A.	Lubsza szkoła	Błota
8	Brzeg D.A.	Borucice	Rogalice skrzyż.
9	Brzeg D.A.	Lipki Szkoła	Brzezina Pętla
10	Brzeg D.A.	Borucice	Mąkoszyce
11	Brzeg D.A.	Brzeg D.A.	Dobrzyń
12	Brzeg D.A.	Brzeg D.A.	Dobrzyń- Błota
13	Brzeg D.A.	Roszkowice	Mąkoszyce
14	Brzeg D.A.	Grodków P.DW	Lipowa
15	Brzeg D.A.	Skorogoszcz	Wronów
16	Brzeg D.A.	Lewin Brzeski	Gierszowice- Olszanka szk.- Michałów
17	Brzeg D.A.	Lewin Brzeski	Michałów
18	Brzeg D.A.	Różyna	Prędocin DL
19	Brzeg D.A.	Lewin Brzeski	Olszanka- Michałów
20	Brzeg D.A.	Przylesie	Pępice
21	Brzeg D.A.	Bierzów	Zielęcice
22	Brzeg D.A.	Kościeryzce PPHU "Dorota"	
23	Brzeg D.A.	Lipki Pętla	
24	Pawłów	Skarbimierz Osiedle ul. Akac. pętla	Skarbimierz Biedronka
25	Brzeg D.A.	Raciszów	Mąkoszyce
26	Brzeg D.A.	Brzeg D.A.	Lubsza szkoła- Piastowice
27	Brzeg D.A.	Borkowice	Skorogoszcz
28	Brzeg D.A.	Roszkowice	Piastowice
29	Brzeg D.A.	Kościeryzce szk.	Błota- Leśna Woda- Garbów
30	Michałów	Przecza	Ptakowice kol.
31	Lewin Brz. Szkoła	Michałów	Nowa Wieś Mała
32	Lipki 2	Brzeg ul. Mossora-Zesp. Szk.Sp	
33	Pawłów	Skarbimierz Osiedle ul. Akac. pętla	Brzeg D.A.
34	Pępice	Kościeryzce PGR	Brzeg D.A.
35	Brzeg cmentarz	Bierzów	Zielęcice
36	Brzeg cmentarz	Lipki Pętla	Brzezina pętla
37	Grodków	Bąków	Wojśław, Kolnica, Młodoszowice

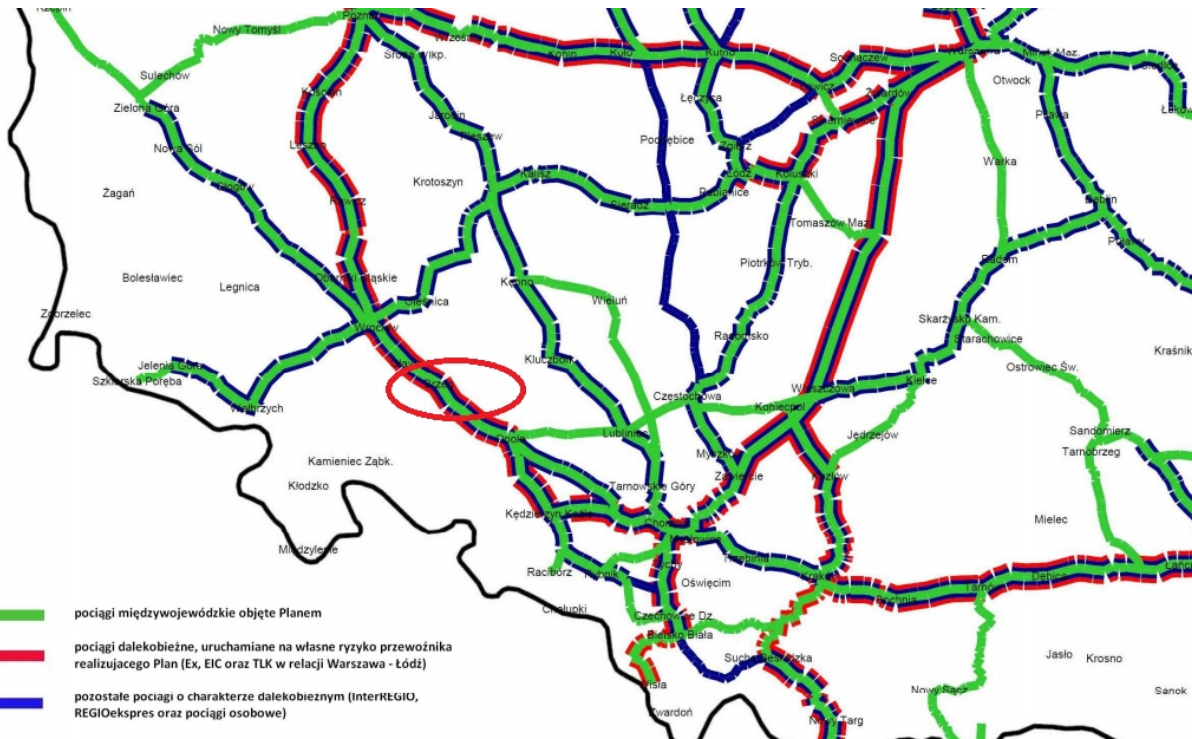
38	Grodków	Grodków	Wójtowice, Wierzbna, Mikołajowa, Gałązczyce, Sulisław, Wójtowice
39	Grodków	Grodków	Żelazna, Golka, Osiek Grodkowski, Lipowa, Gola Grodkowska, Tarnów Grodkowski
40	Grodków	Kobiela	Wójtowice, Jędrzejów, Starowice, Strzegów, Wojnowiczki
41	Grodków	Kobiela	Wójtowice, Jędrzejów, Strzegów
42	Grodków	Jeszkotle	Lubcz, Gnojna
43	Grodków	Grodków	Tarnów Grodkowski, Gola Grodkowska, Lipowa, Osiek Grodkowski, Lipowa, Przylesie Dolne, Wierzbnik, Polana
44	Brzeg	Przeworno	Żłobizna, Krzyżowice, Obórki, Sulisław, Gałązczyce, Mikołajowa, Wierzbna, Gierów, Karnków
45	Brzeg	Strzelin	Żłobizna, Krzyżowice, Obórki, Jankowice Wielkie, Wierzbnik, Przylesie Dolne, Lipowa, Gola Grodkowska, Tranów Grodkowski, Grodków, Lubcz, Gnojna, Zielonkowice, Wawrzyszów, Łojowice, Karszówek, Muchowiec, Biedrzychów
46	Skorogoszcz	Błężejowice	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Brzegu

Mapa 13. Linie użyteczności publicznej w Powiecie Brzeskim



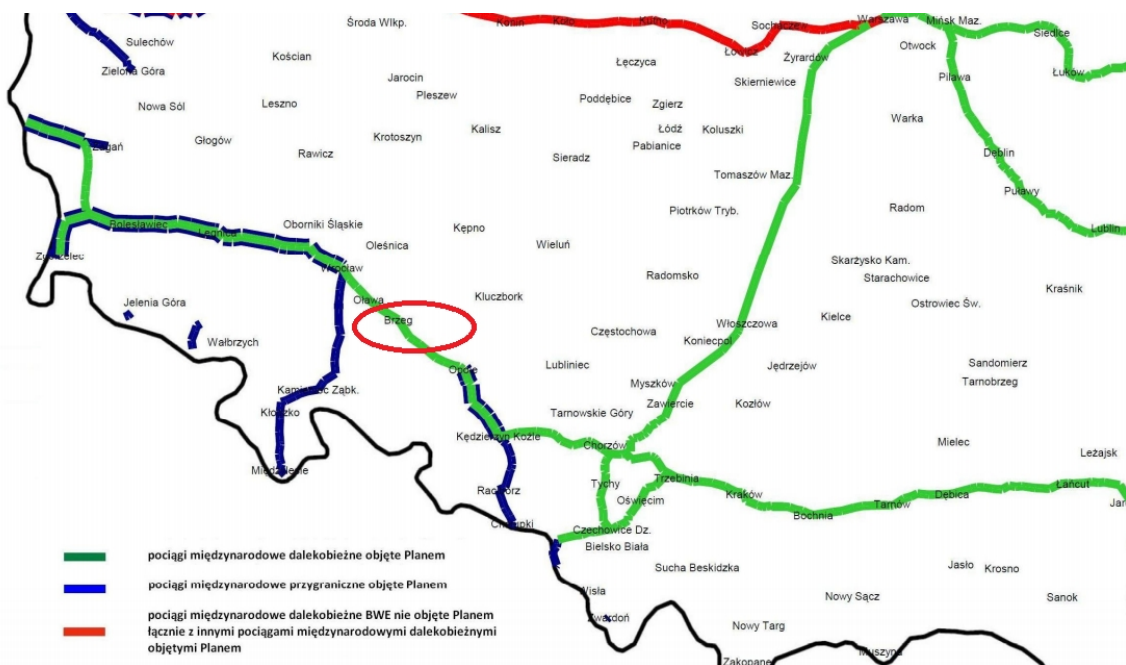
Mapa 14. Sieć połączeń międzywojewódzkich wykonywanych w ramach użyteczności publicznej, na tle pozostałych połączeń o charakterze dalekobieżnym



Źródło: Krajowy Plan Transportowy

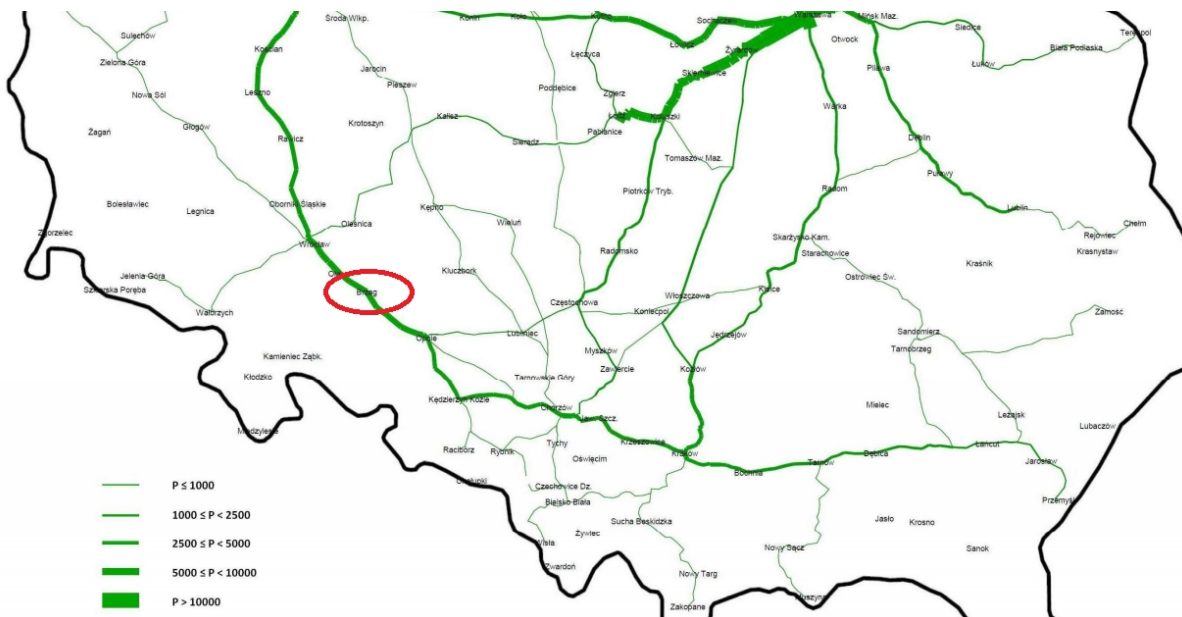
Przedstawiona sieć połączeń międzywojewódzkich wykonywanych w ramach użyteczności publicznej bierze pod uwagę: gęstość zaludnienia i układ przestrzenny sieci osadniczej; przestrzenne rozmieszczenie przedsiębiorstw, szkół, urzędów administracji publicznej, instytucji kultury, ośrodków handlowych i gospodarczych; miejsca wypoczynku; stopień bezrobocia strukturalnego i działania podejmowane w celu jego zmniejszenia. W przypadku sieci kolejowej tworzą go linie oraz odcinki linii kolejowych umożliwiające obsługiwane przez bezpośrednie pociągi międzywojewódzkie lub międzynarodowe połączeń zestawionych w transeuropejskiej sieci transportowej, integrować wszystkie rodzaje transportu oraz przyczyniać się do ochrony środowiska oraz podniesienia standardów bezpieczeństwa.

Mapa 15. Sieć połączeń międzynarodowych wykonywanych w ramach użyteczności publicznej



Źródło: Krajowy Plan Transportowy

Mapa 16. Sumaryczne potoki ruchu w pasażerskich przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych wg rjp 2011/2012 [pasażerów/dobę]



Źródło: Krajowy Plan Transportowy

9. Analiza badań ankietowych

Ankieta składała się z pytań dotyczących zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu Brzeskiego.

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

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

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

Tabela 28. Zestawienie cech usług przewozu

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

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

Wyniki badań

Charakterystyka badanych

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

a. Płeć respondentów

Profil płci respondentów odpowiada profilowi płci mieszkańców powiatu. Procentowy udział kobiet jest o 3% większy niż mężczyzn. Warto zauważyć, że badania zostały przeprowadzone głównie w szkołach średnich co wskazuje, że w powiecie jest niewielka przewaga kobiet nad mężczyznami również wśród młodzieży szkolnej.

Rysunek 16. Płeć respondentów

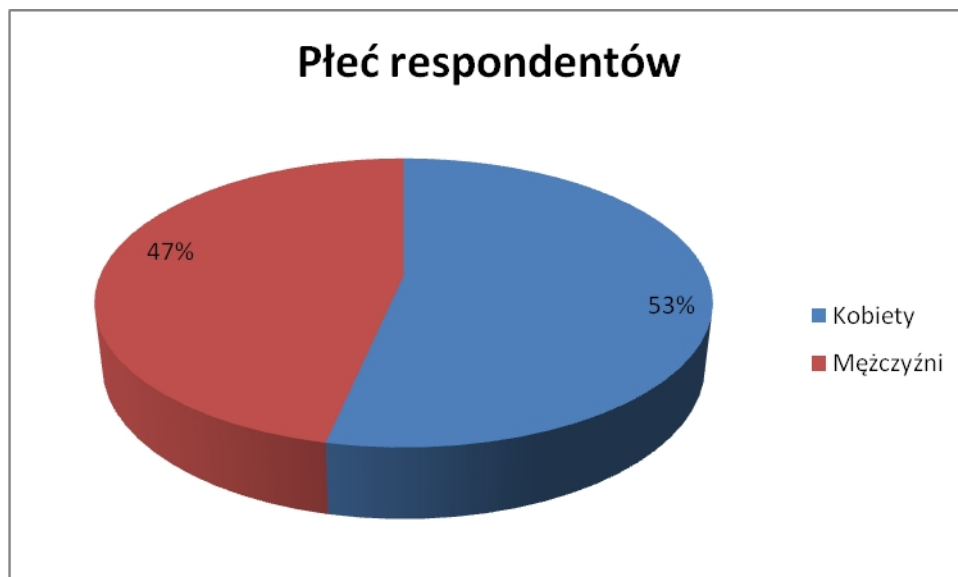


Tabela 29. Płeć respondentów

Płeć	Liczba wskazań
Mężczyźni	214
Kobiety	187

b. Status zawodowy respondentów

Ze względu na specyfikację Istotnych Warunków Zamówienia dotyczącego opracowania Planu Zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Brzeskiego wśród badanych dominują uczniowie szkół średnich (54%). Osoby pracujące stanowią drugą największą grupę badanych, jest ich 30%. Warto zauważyć, że uczniowie szkół gimnazjalnych stanowią 10% respondentów. Emeryci i renciści stanowią tu niewielki odsetek. Natomiast najmniejszą grupę wśród badanych reprezentują osoby studiujące, bezrobotne, a także uczniowie szkół podstawowych.

Rysunek 17. Status zawodowy respondentów

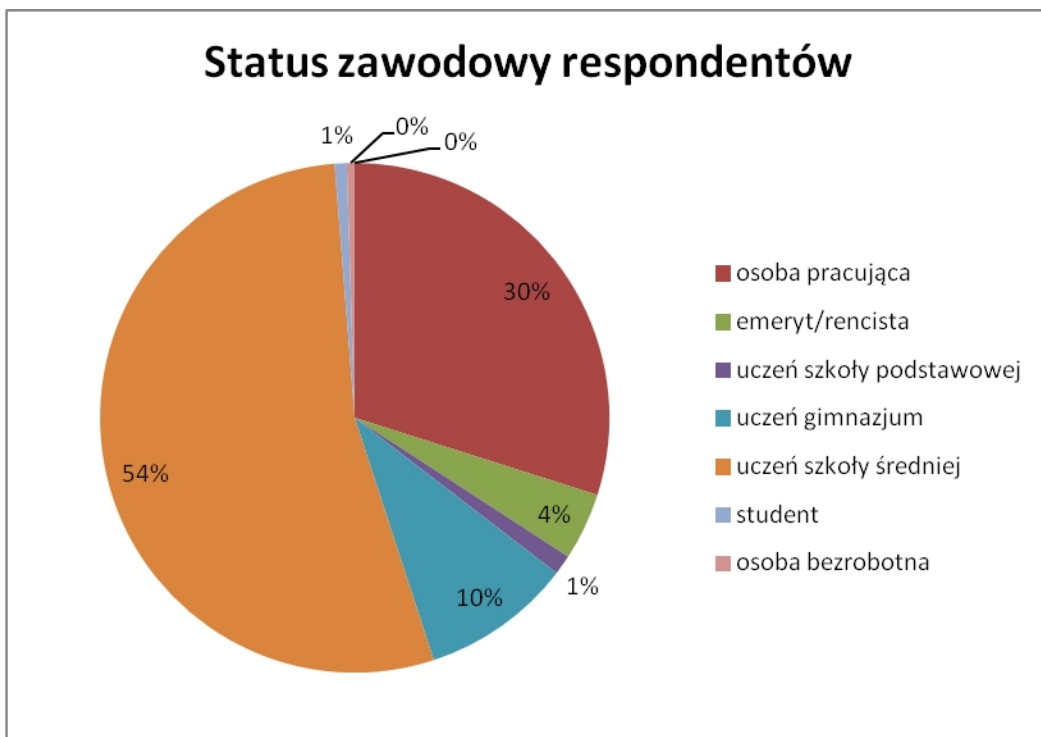


Tabela 30. Status zawodowy respondentów

Status zawodowy	Liczba wskazań
osoba pracująca	119
emeryt/rencista	17
uczeń szkoły podstawowej	5
uczeń gimnazjum	38
uczeń szkoły średniej	214

student	3
osoba bezrobotna	2

c. Wykształcenie respondentów

Struktura wykształcenia respondentów powiatu charakteryzuje się wysokim poziomem osób z wykształceniem gimnazjalnym, co spowodowane jest faktem iż badanie zostało przeprowadzone głównie wśród młodzieży szkolnej. Liczba osób z wykształceniem wyższym i średnim jest zbliżona. Niewielki odsetek stanowią osoby z wykształceniem zawodowym.

Rysunek 18. Wykształcenie respondentów

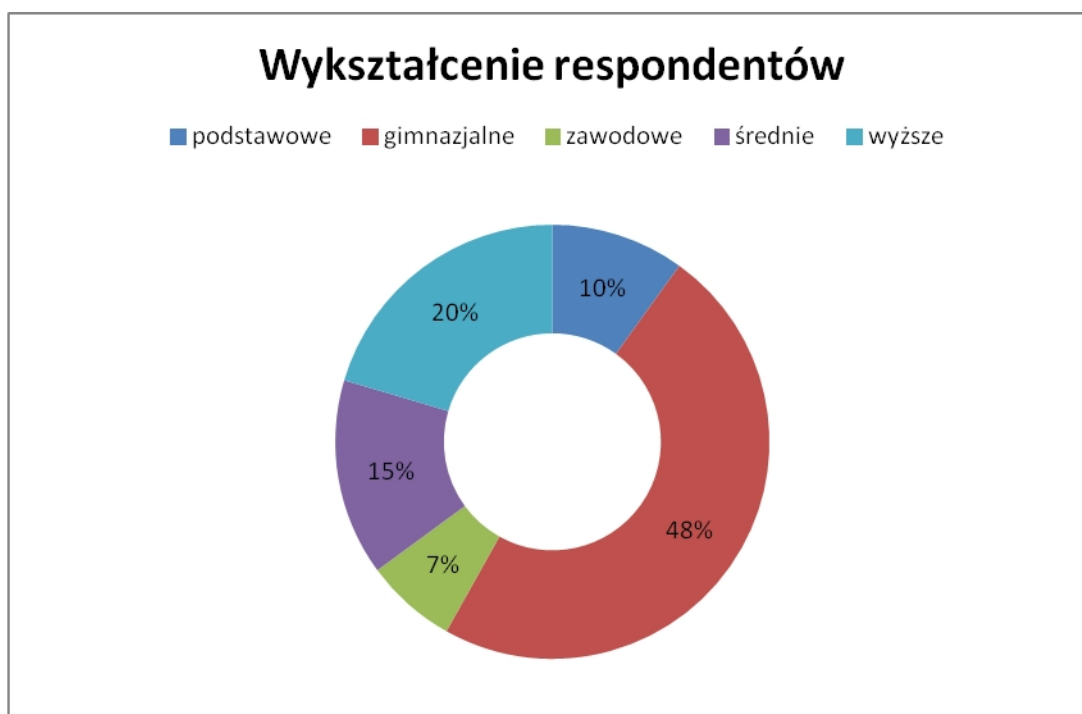
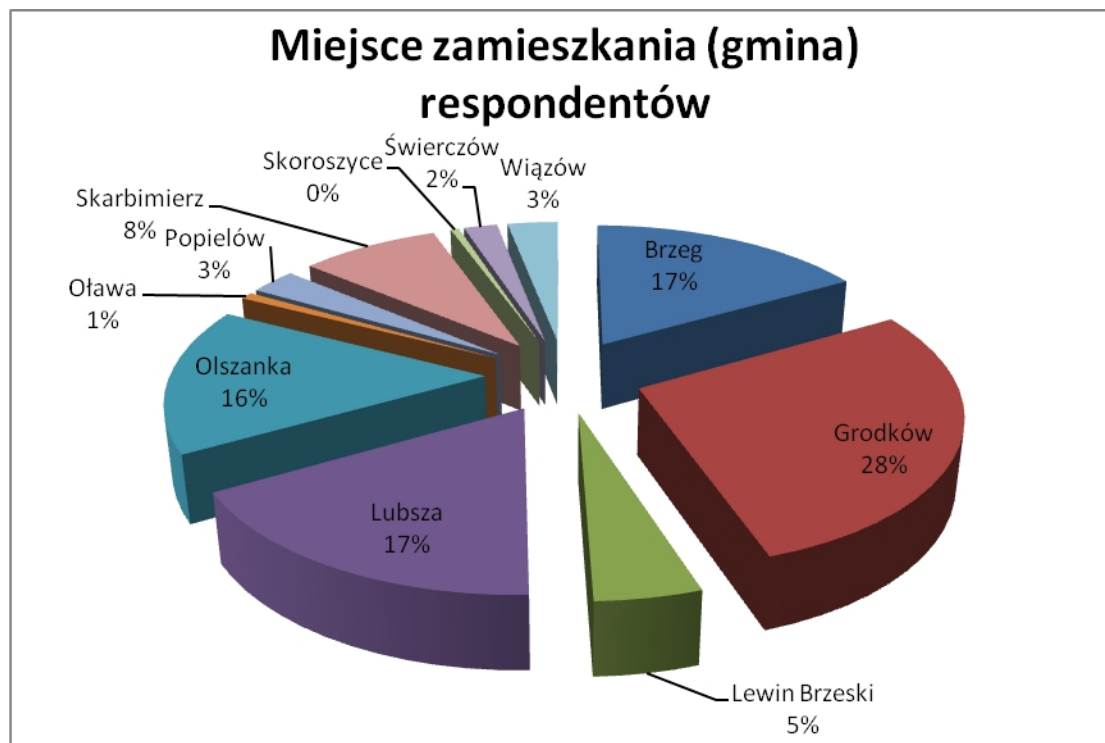


Tabela 31. Wykształcenie respondentów

rodzaj wykształcenia	Liczba wskazań
podstawowe	38
gimnazjalne	184
zawodowe	26
średnie	56
wyższe	78

d. Miejsce zamieszkania

Rysunek 19. Miejsce zamieszkania respondentów



Z przeprowadzonych badań można wywnioskować, że najwięcej respondentów tj. 28% pochodzi z gminy Grodków. Należy zwrócić uwagę, że wśród badanych znajdują się osoby które nie mieszkają w Powiecie Brzeskim. Może to prowadzić do wniosku, że osoby te dojeżdżają na teren powiatu z gmin ościennych do pracy lub szkoły.

Tabela 32. Miejsce zamieszkania

Miejsce zamieszkania respondentów	
Brzeg	66
Grodków	111
Lewin Brzeski	18
Lubsza	68
Olszanka	62
Oława	3
Popielów	11
Skarbimierz	33
Skoroszyce	2
Świerczów	8
Wiązów	12

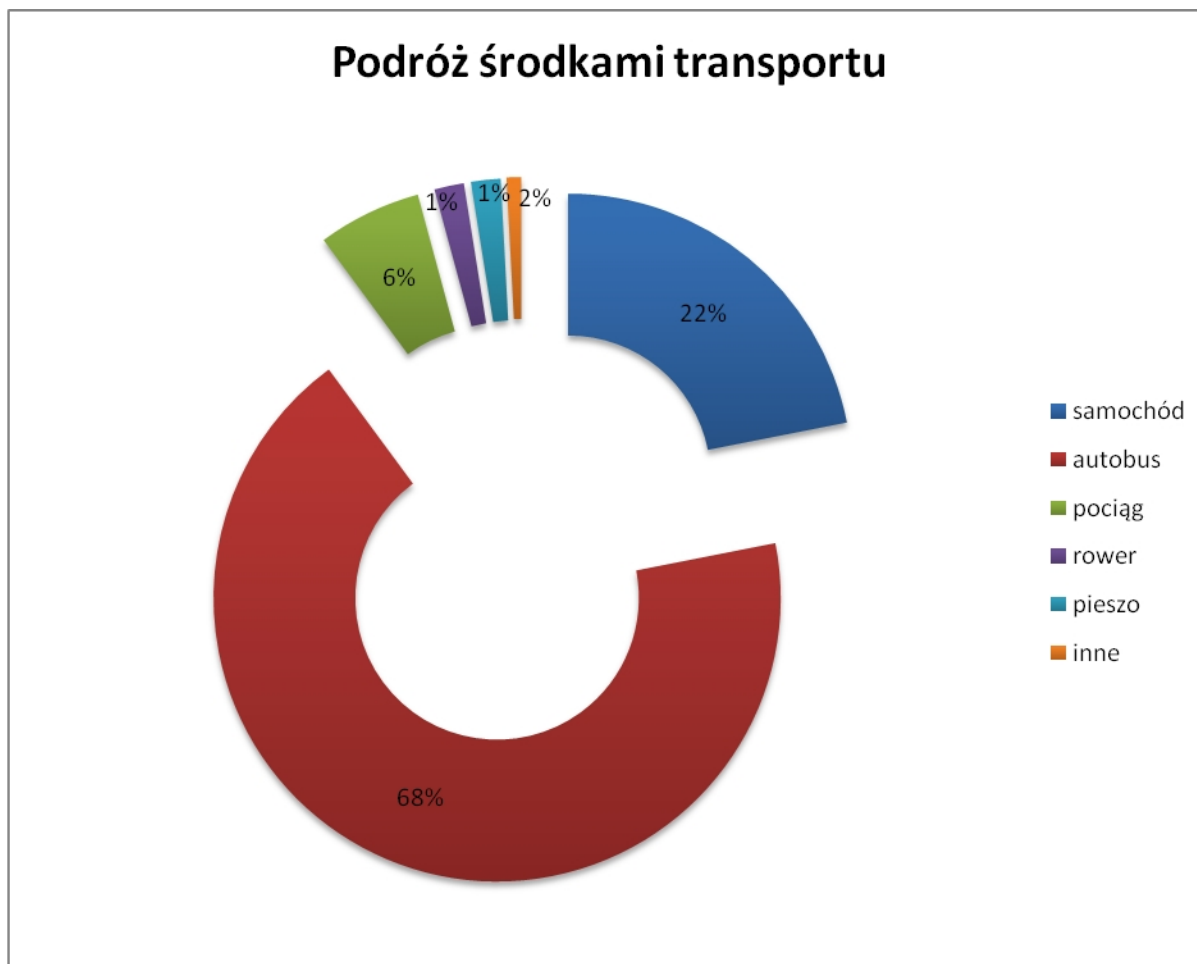
e. Wybór środka transportu

Najczęściej wybieranym środkiem transportu jest autobus. Wskaźnik ten osiąga swój wysoki poziom również ze względu na dość gęstą sieć połączeń autobusowych. Relatywnie wysoki odsetek respondentów korzysta z samochodu. Pociąg jako środek transportu jest wybierany rzadko, wskazało na niego tylko 6% badanych. Powiat

brzeski jest obsługiwany przez cztery linie kolejowe (132,277, 288,304) przebiegające przez wszystkie części powiatu. Taki stan rzeczy wynika z braku możliwości dotarcia tym środkiem transportu bezpośrednio do celu podróży, a także niedostosowania rozkładu do potrzeb osób pracujących i uczących się.

Analiza dokonywanych wyborów przez respondentów środków transportu wskazuje, iż najczęściej korzysta się z autobusu. Jest on podstawowym środkiem transportu dla uczniów. Na samochód wskazała ponad połowa osób pracujących. Młodzież ucząca się w gimnazjum i w szkołach średnich jako swój drugi wybór wskazywała samochód (przywożeni są przez rodziców). Trzecie miejsce co do ważności środków transportu zajmuje pociąg. Jest on istotny przede wszystkim dla osób pracujących i uczniów szkół średnich.

Rysunek 20. Podróż środkami transportu



f. Przyczyna wyboru środka transportu

Respondenci wybierający autobus jako najpopularniejszy środek transportu, wyjaśniają swoją decyzję faktem, iż odbywają podróż taniej i bez przesiadek. Osoby wskazujące samochód jako główny środek transportu uzasadniały swój wybór tym, iż jest on szybszy i umożliwia dotarcie do celu bez konieczności dokonywania przesiadek.

Rysunek 21. Przyczyna wyboru środka transportu dla wszystkich wskazań

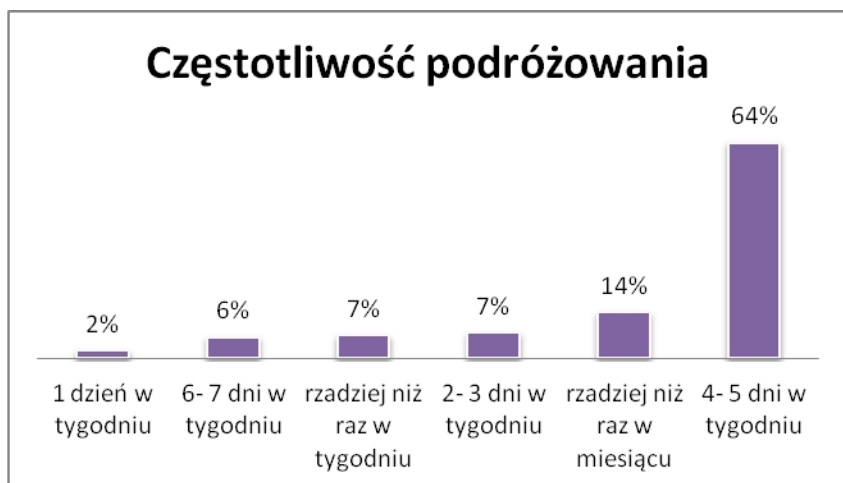
Przyczyna wyboru środka transportu dla wszystkich wskazań



g. Częstotliwość podróżowania

Respondenci powiatu brzeskiego podróżują komunikacją publiczną najczęściej 4-5 razy w tygodniu aby dotrzeć do szkoły lub pracy. Z transportu publicznego korzysta raz w tygodniu zaledwie 2% respondentów. Do sporadycznego korzystania (rzadziej niż 1 raz w miesiącu) przyznało się 14% badanych.

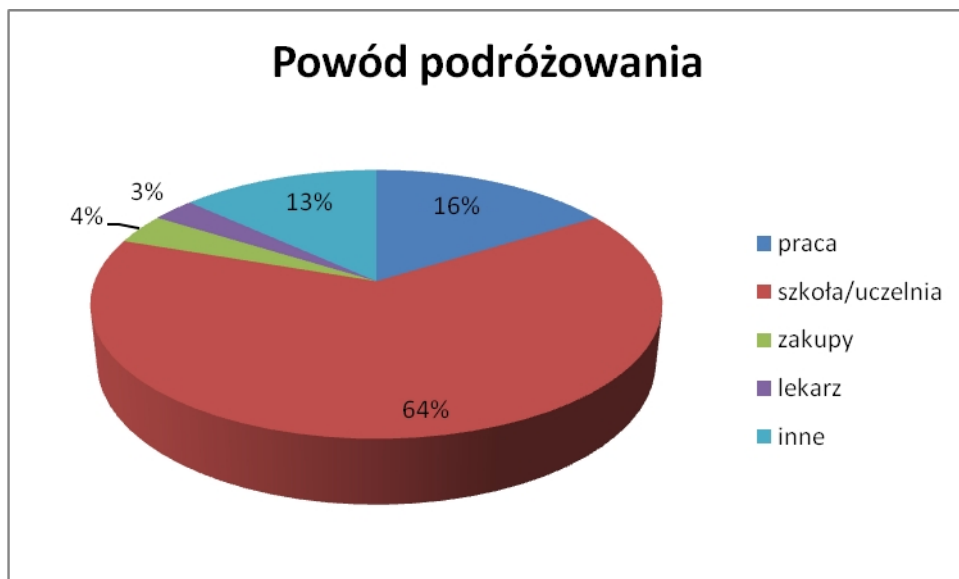
Rysunek 22. Częstotliwość podróżowania



h. Powód podróżowania

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

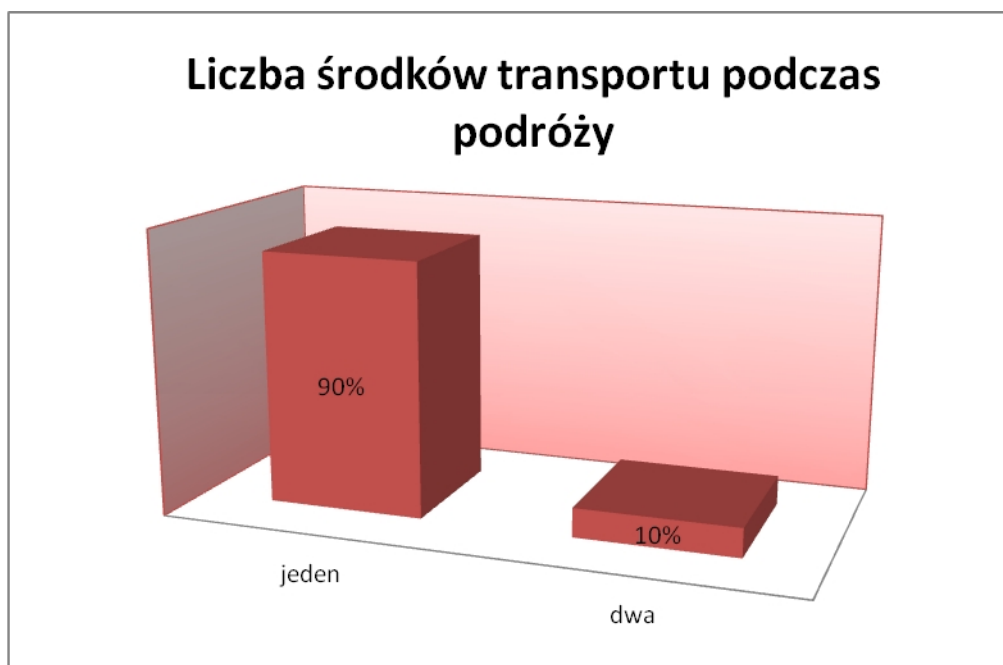
Rysunek 23. Powód podróżowania



i. Liczba środków transportu podczas podróży

Wśród respondentów ponad 90% korzysta z jednego środka transportu. Przesiada się raz jedynie 10% zapytanych o zwyczaj podróżowania.

Rysunek 24. Liczba środków transportu podczas podróży



Preferencje pasażerów

Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono poniższej tabeli.

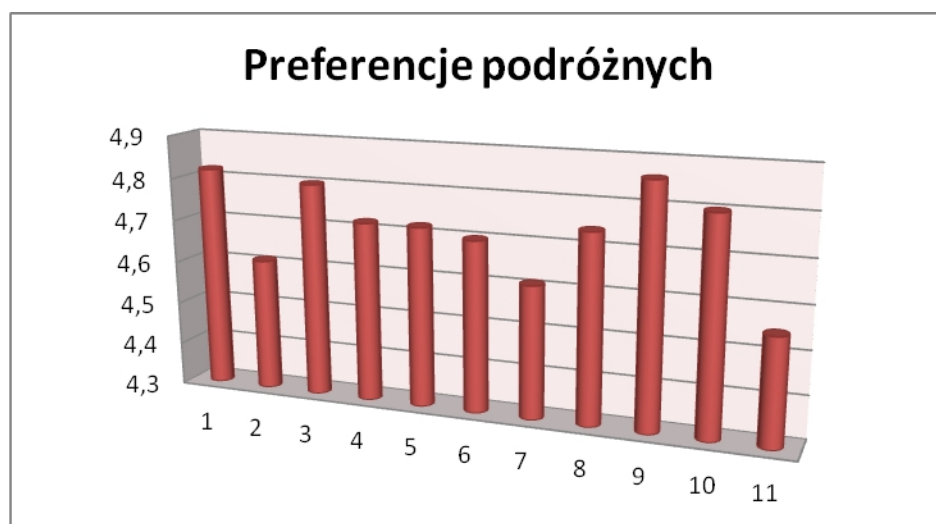
Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono poniższej tabeli.

Tabela 33. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Punktualność kursowania pojazdów	4,82	2
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów	4,61	7
3.	Bezpieczeństwo podróży	4,80	1
4.	Warunki podróżowania	4,72	6
5.	Warunki oczekiwania na przystankach	4,72	9
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,70	8
7.	Cena biletu	4,61	10
8.	Bezpośredniość połączenia	4,74	4
9.	Kultura kierujących	4,86	3
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	4,80	5
11.	Kontrola biletowa	4,55	11
Średni poziom preferencji		4,72	

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym za najważniejszą cechę uznali kulturę kierujących (4,86), na drugim miejscu znalazła się punktualność kursowania pojazdów (4,82) natomiast za najbardziej nieistotną cechę uznano kontrolę biletów (4,55) i cenę biletu (4,61).

Rysunek 25. Preferencje podróżnych



Ocena jakości usług

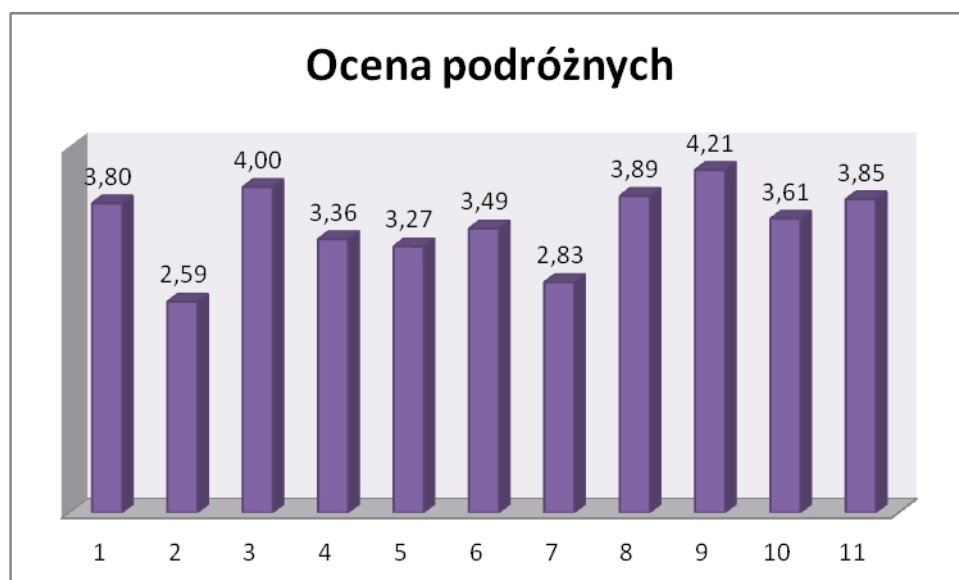
Respondenci wyrazili także swój stopień satysfakcji ze świadczonych usług przewozowych w powiecie brzeskim.

Tabela 34. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Punktualność kursowania pojazdów	3,80	6
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów	2,59	9
3.	Bezpieczeństwo podróży	4,00	1
4.	Warunki podróżowania	3,36	7
5.	Warunki oczekiwania na przystankach	3,27	10
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	3,49	8
7.	Cena biletu	2,83	11
8.	Bezpośredniość połączenia	3,89	2
9.	Kultura kierujących	4,21	4
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	3,61	5
11.	Kontrola biletowa	3,85	3
Średni poziom preferencji		3,54	

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym najwyżej ocenili kulturę kierujących i bezpieczeństwo podróży. Stosunkowo najniżej zostały ocenione częstotliwość kursowania pojazdów i cena biletu.

Rysunek 26. Ocena podróży



Luki jakościowe, preferencje versus oceny respondentów

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

- luka jakościowa względna stanowi różnicę pomiędzy rzeczywistymi oczekiwaniami respondentów a ich odnotowanymi w trakcie badań ocenami usług transportowych,
- luka jakościowa bezwzględna stanowi różnicę pomiędzy maksymalnymi, wzorcowymi na najwyższym poziomie (5) oczekiwaniami respondentów a rzeczywistymi ich oczekiwaniami.

Tabela 35. Luki jakościowe

	Cecha usługi przewozu	Preferencje maksymalne	Preferencje rzeczywiste podróży	Ocena jakości usług	Względna luka jakościowa	Bezwzględna luka jakościowa
1.	Punktualność kursowania pojazdów	5,00	4,82	3,80	1,02	1,2
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów	5,00	4,61	2,59	2,02	2,41
3.	Bezpieczeństwo podróży	5,00	4,80	4,00	0,80	1,00
4.	Warunki podróżowania	5,00	4,72	3,36	1,36	1,64
5.	Warunki oczekiwania na przystankach	5,00	4,72	3,27	1,45	1,73
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	5,00	4,70	3,49	1,21	1,51
7.	Cena biletu	5,00	4,61	2,83	1,78	2,17
8.	Bezpośredniość połączenia	5,00	4,74	3,89	0,85	1,11
9.	Kultura kierujących	5,00	4,86	4,21	0,65	0,79
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	5,00	4,80	3,61	1,19	1,39
11.	Kontrola biletowa	5,00	4,55	3,85	0,7	1,15

Największa luka jakościowa względna wystąpiła dla cech:

- Częstotliwość kursowania pojazdów (2,02)
- Cena biletu (1,78)

Najmniejsza luka jakościowa względna wystąpiła dla następujących cech:

- Kultura kierujących (0,65)
- Kontrola biletowa (0,7)

Największa luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Częstotliwość kursowania pojazdów (2,41)
- Cena biletu (2,17)

Najmniejsza luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Kultura kierujących (0,79)
- Bezpieczeństwo podróży (1,00)

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

10. Badania nappełnień w Powiecie Brzeskim

Badania nappełnień w autobusach zostały przeprowadzone na dworcach autobusowych w Grodkowie i Brzegu zgodnie z zaleceniami Zamawiającego.

Tabela 36. Napętnienia w autobusach w Powiecie Brzeskim

Przystanek początkowy	Przystanek końcowy	Liczba osób wysiadających	Liczba osób wsiadających	Data	Szczyt
Brzeg	Raciszów	0	20	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Grodków	0	30	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Karłowice	0	10	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Michałów	0	32	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Kolnica	0	40	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Popielów	0	3	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Popielów	0	0	09.09.13	poranny
Brzeg	Kuźnica Kat.	0	1	09.09.13	poranny
Brzeg	Kuźnica Kat.	0	0	09.09.13	poranny
Brzeg	Lubicz	0	1	09.09.13	poranny
Brzeg	Brzeg	0	0	09.09.13	poranny
Brzeg	Strzelin	0	5	09.09.13	poranny
Brzeg	Kuźnica Kat.	0	16	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Lewin Brzeski	0	28	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Różyna	0	12	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Przeworno	0	24	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Przeworno	0	24	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Bąkowice	0	31	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Rybna	0	0	09.09.13	popołudniowy

Wrocław	Cieszyn	0	0	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Grodków	0	5	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Grodków	0	34	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Bąkowice	0	10	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Brzeg	0	2	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Raciszów	0	5	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Skorogoszcz	0	12	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Różyna	0	9	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Bąków	0	35	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Wiązów	0	0	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Różyna	0	19	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Lubicz	0	4	09.09.13	popołudniowy
Wrocław	Staszów	0	4	09.09.13	poranny
Brzeg	Nysa	0	2	09.09.13	poranny
Brzeg	Bąkowice	0	13	09.09.13	poranny
Brzeg	Karpacz	0	3	09.09.13	poranny
Brzeg	Lipki	0	0	09.09.13	poranny
Brzeg	Popielów	0	1	09.09.13	poranny
Brzeg	Strzelin	0	1	09.09.13	poranny
Brzeg	Michałów	0	1	09.09.13	poranny
Brzeg	Kopanie	0	0	09.09.13	poranny
Brzeg	Lubicz	0	1	09.09.13	poranny
Brzeg	Brzeg	0	0	09.09.13	poranny
Brzeg	Strzelin	0	2	09.09.13	poranny
Brzeg	Popielów	0	0	10.09.13	poranny

Brzeg	Bąkowice	0	1	10.09.13	poranny
Kopanie	Brzeg	0	3	10.09.13	poranny
Brzeg	Skoroszyce	0	9	10.09.13	popołudniowy
Brzeg	Pogorzela	0	10	10.09.13	popołudniowy
Brzeg	Bąkowice	0	14	10.09.13	popołudniowy
Brzeg	Raciszów	0	15	10.09.13	popołudniowy
Brzeg	Przeworno	0	27	10.09.13	popołudniowy
Brzeg	Wiązów	0	32	10.09.13	poranny
Popielów	Brzeg	3	0	10.09.13	poranny
Brzeg	Kopanie	0	1	10.09.13	poranny
Brzeg	Brzeg	0	0	10.09.13	poranny
Brzeg	Nysa	0	1	10.09.13	poranny
Brzeg	Wiązów	0	1	10.09.13	poranny
Brzeg	Raciszów	0	4	10.09.13	popołudniowy
Wrocław	Cieszyn	0	1	10.09.13	popołudniowy
Brzeg	Różyna	0	24	10.09.13	popołudniowy
Brzeg	Wiązów	0	8	10.09.13	popołudniowy
Brzeg	Lubicz	0	0	10.09.13	popołudniowy
Brzeg	Różyna	0	23	10.09.13	popołudniowy
Brzeg	Rybna	0	6	10.09.13	popołudniowy
Brzeg	Grodków	0	8	10.09.13	popołudniowy
Brzeg	Bąków	0	31	10.09.13	popołudniowy
Brzeg	Lewin Brzeski	0	15	10.09.13	popołudniowy
Brzeg	Kuźnica Kat.	0	13	10.09.13	popołudniowy
Brzeg	Karłowice	0	10	10.09.13	popołudniowy
Brzeg	Michałów	0	36	10.09.13	popołudniowy
Brzeg	Kolnica	0	23	10.09.13	popołudniowy

Brzeg	Popielów	0	6	10.09.13	popołudniowy
Brzeg	Brzeg	0	4	10.09.13	popołudniowy
Brzeg	Grodków	0	23	10.09.13	popołudniowy
Brzeg	Kościerzycy	0	0	10.09.13	poranny
Brzeg	Karpacz	0	10	10.09.13	poranny
Lewin Brzeski	Brzeg	55	0	10.09.13	poranny
Brzeg	Strzelin	0	2	10.09.13	poranny
Brzeg	Michałów	0	0	10.09.13	poranny
Przeworno	Brzeg	51	0	10.09.13	poranny
Grodków	Skoroszyce	0	3	09.09.13	popołudniowy
Grodków	Nysa	0	0	09.09.13	popołudniowy
Wrocław	Głubczyce	1	0	09.09.13	popołudniowy
Nysa	Grodków	1	0	09.09.13	popołudniowy
Głubczyce	Wrocław	1	0	09.09.13	popołudniowy
Brzezina	Grodków	0	0	09.09.13	popołudniowy
Nysa	Grodków	2	0	09.09.13	popołudniowy
Grodków	Giełczyn	0	6	09.09.13	popołudniowy
Grodków	Wierzbnik	0	0	09.09.13	popołudniowy
Gracze	Grodków	0	0	09.09.13	popołudniowy
	Prudnik	1	0	09.09.13	popołudniowy
Strzelin	Jutrzyna	0	7	09.09.13	popołudniowy
Grodków	Kobiel	0	19	09.09.13	popołudniowy
Prudnik	Wrocław	0	0	09.09.13	popołudniowy
Grodków	Grodków	0	13	09.09.13	popołudniowy
Nysa	Brzeg	1	1	09.09.13	popołudniowy
Grodków	Przylesie	0	3	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Grodków	2	0	09.09.13	popołudniowy
Brzeg	Strzelin	4	1	09.09.13	poranny
Przylesie	Grodków	1	0	09.09.13	poranny
Jutrzyna	Grodków	10	0	09.09.13	poranny
Giełczyce	Grodków	2	0	09.09.13	poranny
Kobiela	Grodków	24	0	09.09.13	poranny

Grodków	Brzeziny	0	7	09.09.13	popołudniowy
Grodków	Jeszkotle	0	6	09.09.13	popołudniowy
Wrocław	Nysa	1	1	09.09.13	popołudniowy
Głubczyce	Wrocław	1	5	09.09.13	poranny
Nysa	Brzeg	6	0	09.09.13	poranny
Grodków	Strzelin	0	1	09.09.13	poranny
Osiek Grodkowski	Grodków	0	0	09.09.13	poranny
Wrocław	Głubczyce	2	4	09.09.13	poranny
Grodków	Brzeg	0	1	09.09.13	poranny
Nysa	Wrocław	0	1	09.09.13	poranny
Brzeg	Nysa	4	2	09.09.13	poranny
Grodków	Gracze	0	2	09.09.13	popołudniowy
Jeszkotle	Grodków	18	0	09.09.13	poranny
Przeworno	Brzeg	11	7	09.09.13	poranny
Grodków	Nysa	0	9	09.09.13	poranny
Nysa	Brzeg	0	7	11.09.13	popołudniowy
Przeworno	Brzeg	14	4	11.09.13	popołudniowy
Jeszkotle	Grodków	17	0	11.09.13	popołudniowy
Nysa	Grodków	1	0	11.09.13	poranny
Wrocław	Głubczyce	0	0	11.09.13	poranny
Grodków	Brzeg	0	1	11.09.13	poranny
Nysa	Wrocław	0	2	11.09.13	poranny
Nysa	Brzeg	7	0	11.09.13	poranny
Gracze	Grodków	0	0	11.09.13	poranny
	Grodków	1	0	11.09.13	poranny
Grodków	Nysa	0	1	11.09.13	poranny
Kobiela	Grodków	25	0	11.09.13	poranny
Brzeg	Strzelin	4	0	11.09.13	poranny
Przylesie	Grodków	2	0	11.09.13	poranny
Jutrzyzna	Grodków	9	0	11.09.13	poranny
Głubczyce	Wrocław	2	2	11.09.13	poranny
Wrocław	Nysa	1	1	11.09.13	popołudniowy
Grodków	Gracze	0	0	11.09.13	popołudniowy
Nysa	Grodków	1	0	11.09.13	popołudniowy

Brzeg	Nysa	3	1	11.09.13	poranny
Grodków	Jeszkotle	0	3	11.09.13	poranny
Grodków	Brzeziny	0	3	11.09.13	popołudniowy
Wrocław	Oława	0	0	11.09.13	popołudniowy
Jeszkotle	Grodków	5	0	11.09.13	popołudniowy
Brzeziny	Grodków	0	0	11.09.13	popołudniowy
Grodków	Skoroszyce	0	0	11.09.13	popołudniowy
Wrocław	Głubczyce	3	0	11.09.13	popołudniowy
Grodków	Nysa	0	0	11.09.13	popołudniowy
Grodków	Kobiela	0	24	11.09.13	popołudniowy
Prudnik	Wrocław	0	0	11.09.13	popołudniowy
Grodków	Grodków	0	7	11.09.13	popołudniowy
Nysa	Brzeg	0	2	11.09.13	popołudniowy
Grodków	Przylesie	0	1	11.09.13	popołudniowy
Brzeg	Grodków	6	0	11.09.13	popołudniowy
	Prudnik	3	3	11.09.13	popołudniowy
Strzelin	Grodków	1	0	11.09.13	popołudniowy
Grodków	Jutrzyzna	0	8	11.09.13	popołudniowy
Grodków	Giełczyce	0	3	11.09.13	popołudniowy
Grodków	Wierzbnik	0	1	11.09.13	popołudniowy
Grodków	Grodków	0	0	11.09.13	popołudniowy
Brzeg	Grodków	2	0	11.09.13	popołudniowy
Nysa	Brzeg	0	6	11.09.13	popołudniowy
Brzeg	Przeworno	0	6	11.09.13	popołudniowy
Grodków	Gracze	0	0	11.09.13	popołudniowy
	Nysa	2	1	11.09.13	popołudniowy
Grodków	Jeszkotle	0	13	11.09.13	popołudniowy
Strzelin	Grodków	3	0	11.09.13	popołudniowy
Wrocław	Głubczyce	1	0	11.09.13	popołudniowy
Grodków	Strzelin	0	0	11.09.13	popołudniowy

Badania zostały przeprowadzone w czasie szczytów komunikacyjnych tj.

- W godzinach 5:30-8:30 (określone w tabeli jako szczyt poranny).

- W godzinach 14:00-17:00 (określone w tabeli jako szczyt popołudniowy).

Ze względu na czas przeprowadzenia badań można wykazać, że zostały przeprowadzone na:

- 64 kursach porannych
- 103 kursach popołudniowych

Rysunek 27. Podział % badań na poszczególnych kursach ze względu na czas



Największą liczbę osób wsiadających w godzinach porannych odnotowano na trasach:

- Lewin Brzeski – Brzeg: 55
- Przeworno – Brzeg: 51
- Kobiela – Grodków: 49 (łącznie)

Największa liczba osób wysiadających w godzinach popołudniowych została odnotowana na liniach:

- Brzeg – Grodków: 30
- Brzeg – Michałów: 32
- Brzeg – Kolnica: 40
- Brzeg – Lewin Brzeski: 28
- Brzeg – Bąkowice: 31
- Brzeg – Grodków: 34
- Brzeg – Bąków: 66 (łącznie)
- Brzeg – Michałów: 36

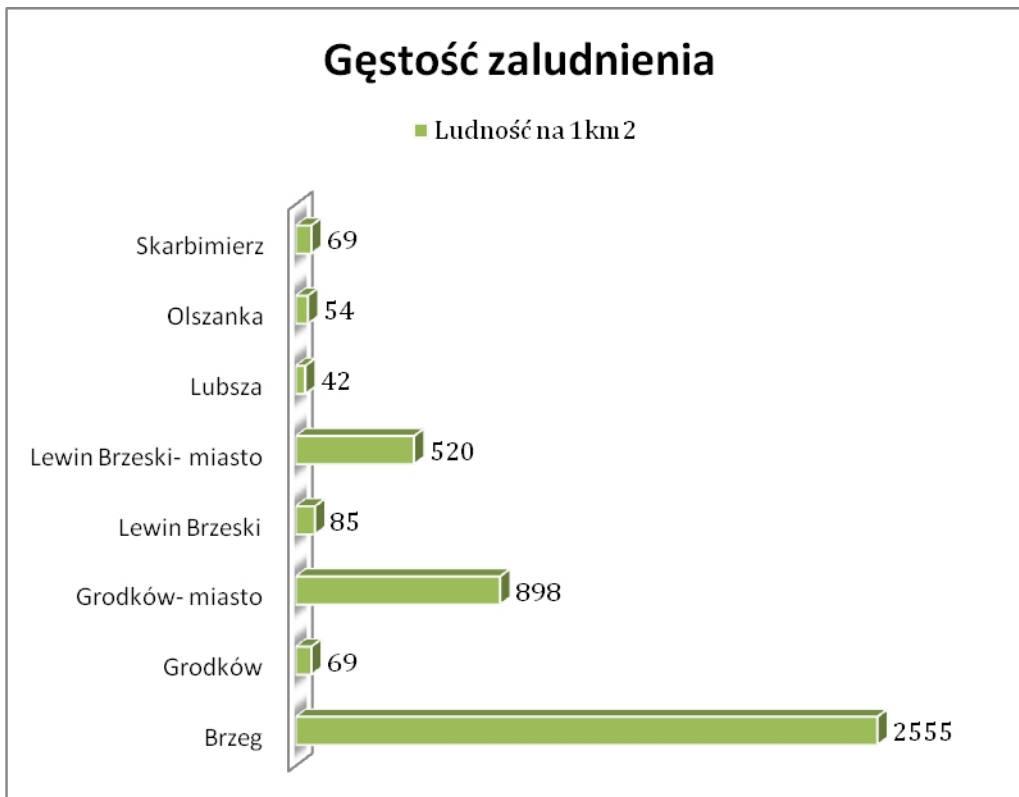
Wnioski:

- Na podstawie otrzymanych wyników można wnioskować, że największe natężenie podróźnych jest na liniach kursujących z i do miasta Brzeg. Jak już było wspomniane w rozdziale 7 PT jest to spowodowane liczbą osób dojeżdżających z okolicznych miejscowości do pracy i szkoły.
- Można zauważyć też dużą liczbę pasażerów na liniach kursujących z i do miasta Grodków. W tym przypadku jest to spowodowane głównie dojazdami do pracy w zakładach przemysłowych takich jak ANIMEX i Grodkowskie Zakłady Wytwarzania Metalowych. Jest to także wynikiem dojazdów do szkoły dzieci i młodzieży z miejscowości położonych w okolicach Grodkowa.

- Niewielką liczbę osób można odnotować na kursach dalekobieżnych porannych jak i popołudniowych z i do miasta Wrocławia.
- Liczba osób podróżujących do Karpacza kursem porannym (jest to także kurs dalekobieżny) jest wyższa od liczby osób, które podróżują do Wrocławia.
- Jak wynika z komentarzy ankietowanych większość pasażerów wysiada na przystankach poprzedzających dworce. Natomiast liczba osób dojeżdżających do przystanków końcowych tj. na pętli lub dworce jest niewielka. W niektórych przypadkach jest to spowodowane ceną biletu, a w innych zakładami pracy i miejscami użyteczności publicznej które są zlokalizowane przed przystankiem końcowym.

11. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Rysunek 28. Gęstość zaludnienia w Powiecie Brzeskim



Powyższy wykres przedstawia gęstość zaludnienia w Powiecie Brzeskim z rozróżnieniem na poszczególne gminy wchodzące w skład powiatu. Największa gęstość zaludnienia występuje w miastach powiatu tj. w Brzegu, gdzie na 1 km² przypada 2555 osób, a także w Grodkowie, w którym na 1 km² przypada 898 osób. Każde z miast położone jest na stosunkowo niewielkiej powierzchni tj. 15 km² zajmuje Brzeg, natomiast Grodków zaledwie 9 km². W obydwu przypadkach tak duża gęstość zaludnienia uwarunkowana jest miejską zabudową i niewielką powierzchnią zajmowaną przez każde z miast.

Najniższa gęstość zaludnienia występuje w gminie Lubusza, na 1 km² przypadają tu 42 osoby, a także w gminie Olszanka, gdzie na 1 km² przypadają 54 osoby. Jest to uwarunkowane zarówno istniejącą siecią osadniczą w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego jak i powierzchnią zajmowaną przez gminy. Lubusza jest drugą co do wielkości gminą pod względem terytorium, której powierzchnia wynosi 212 km², natomiast Olszanka jest najmniejszą gminą pod względem liczby ludności w powiecie tj. 5 011 mieszkańców przy stosunkowo dużym terytorium które jest równe 93 km².

Tabela 37. Liczba przystanków autobusowych w Powiecie Brzeskim

Gmina	Gęstość zaludnienia (os/km ²)	Względna gęstość zaludnienia (zeskalowane do miasta Brzeg)	Liczba przystanków	Liczba przystanków na 1km ²	Stosunek gęstości sieci przystanków do gęstości zaludnienia
Brzeg	2555	-	86	5,73	-
Grodków	69	0,41	73	0,25	0,62
Lewin Brzeski	85	0,50	51	0,31	0,63
Lubsza	42	0,25	70	0,33	1,34
Olszanka	54	0,32	27	0,29	0,91
Skarbimierz	69	0,41	16	0,14	0,35

Zamieszczona powyżej tabela przedstawia szczegółowo dane, które pokazują dostępność infrastruktury komunikacyjnej dla mieszkańców Powiatu Brzeskiego. Jak widać w większości przypadków gęstość zaludnienia poszczególnych gmin odpowiada gęstości sieci przystankowej. Dysproporcje widoczne na podstawie tabeli są spowodowane dużą powierzchnią poszczególnych gmin, a co za tym idzie stosunkiem liczby przystanków do obszaru gmin. Najlepszym stosunkiem gęstości sieci przystanków do gęstości zaludnienia charakteryzuje się gmina Lubsza, która jest drugą największą jednostką terytorialną w Powiecie Brzeskim, ale posiada najniższy wskaźnik gęstości zaludnienia. Najgorzej natomiast prezentuje się gmina Skarbimierz, jednakże w tym przypadku spowodowane jest to dużą gęstością zaludnienia gminy i małą ilością przystanków jak na tak duży obszar.

Największy wpływ na rozwiązania przestrzenne powiązane z działalnością transportową ma kierunek do i z Brzegu oraz w mniejszym stopniu kierunek do siedziby każdej z gmin, z uwagi na dojazd mieszkańców Powiatu Brzeskiego do szkoły i pracy.

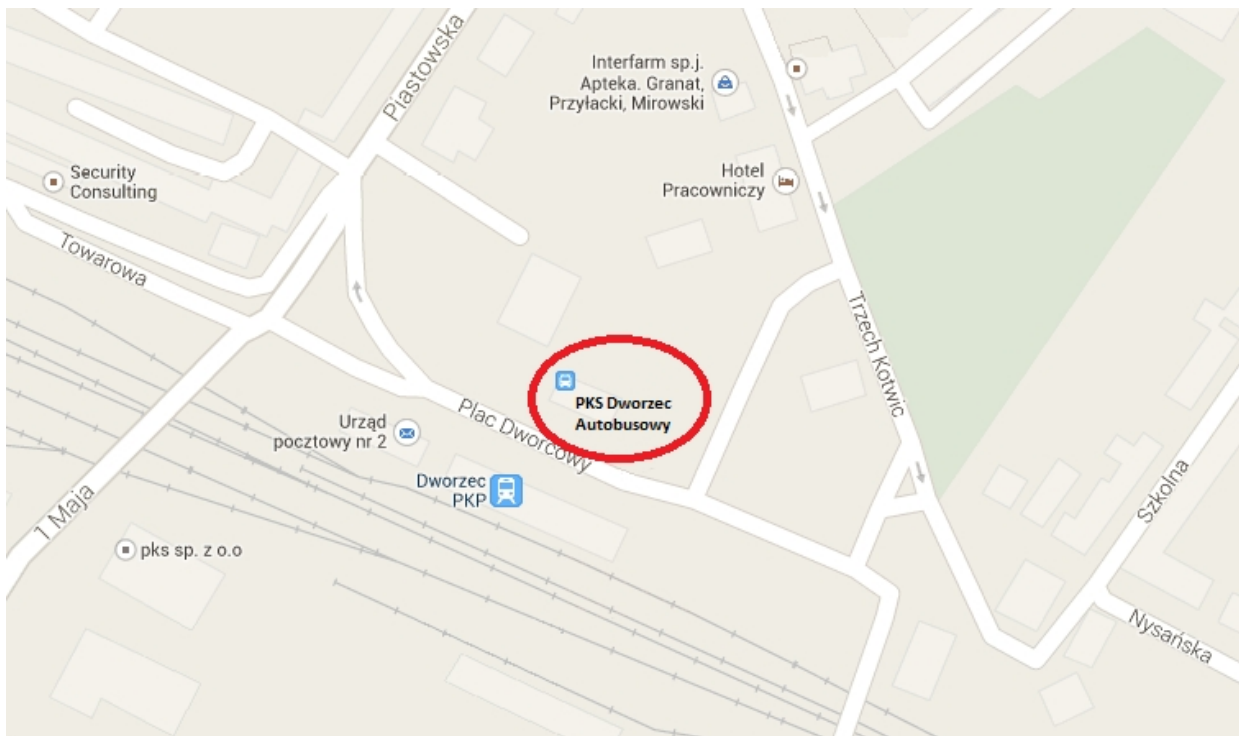
12. Strategiczne węzły przesiadkowe

Pod pojęciem strategiczny węzeł przesiadkowy należy rozumieć miejsce, w którym następuje intensywne przesiadanie się pasażerów transportu publicznego. Przesiadki w węzłach obejmują szereg różnych środków transportu, jak bus, kolej czy autobus. W systemie transportu publicznego w Powiecie Brzeskim można wskazać 5 węzły przesiadkowych:

- **PKS Dworzec Autobusowy w Brzegu**

Dworzec autobusowy stanowi miejsce największej ilości przesiadek w całym powiecie. Posiada 108 połączeń biegnących z dworca lub przez dworzec które umożliwiają dotarcie do miejscowości położonych na terenie Powiatu Brzeskiego i powiatów sąsiadujących. Taka siatka połączeń umożliwia mieszkańcom i użytkownikom transportu dogodny dojazd do pracy, szkoły, a także miejsc użyteczności publicznej.

Mapa 17. PKS Dworzec Autobusowy w Brzegu



mapa załączona przez Blue Ocean Business Consulting sp. z o.o.



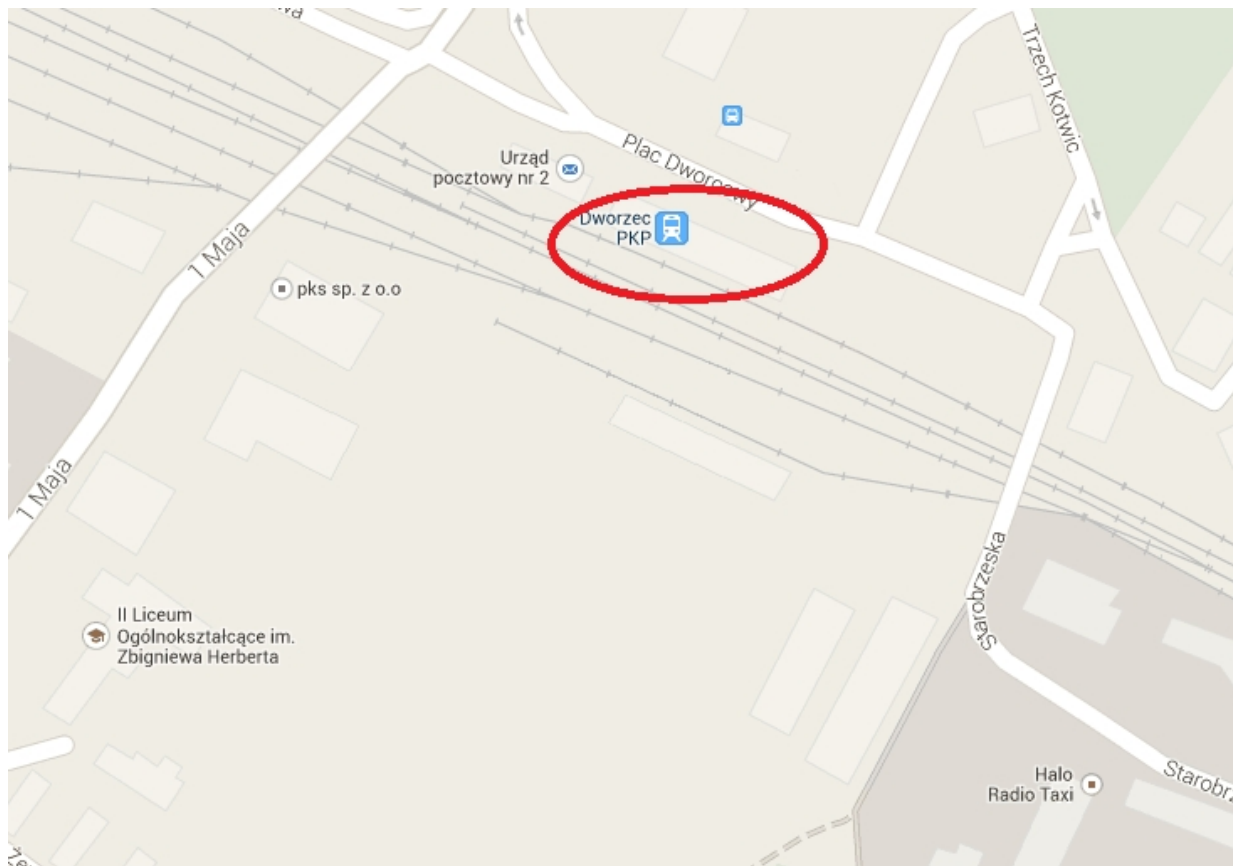
Zdjęcie 1. PKS Dworzec Autobusowy w Brzegu (zdjęcie załączone przez Blue Ocean Business Consulting sp. z o.o.)

- **PKP Dworzec Kolejowy w Brzegu**

Jest to największy pod względem ilości przesiadek Dworzec w całym powiecie. Pociągi kursują docelowo 77 razy na dobę do miejscowości takich jak Bielsko Biała, Częstochowa, Jelenia Góra, Katowice, Kędzierzyn Koźle, Kołobrzeg,

Nysa, Opole, Poznań, Racibórz, Szczecin, Świnoujście, Warszawa, Węglińiec, Wrocław. Dzienny przepływ przez dworzec to od 2 001 do 4 000 podróżnych na dobę. Po drugiej stronie ulicy znajduje się Dworzec PKS, z którego odjeżdżają autobusy do pozostałych rejonów miasta, poszczególnych miejscowości położonych na terenie powiatu i poza nim.

Mapa 18. PKP Dworzec Kolejowy w Brzegu



mapa załączona przez Blue Ocean Business Consulting sp. z o.o.



Zdjęcie 2. PKP Dworzec Kolejowy w Brzegu (zdjęcie załączone przez Blue Ocean Business Consulting sp. z o.o.)

Bezpośrednie sąsiedztwo dworca autobusowego z dworcem kolejowym w Brzegu to duże ułatwienie

w

stworzeniu jednego zintegrowanego węzła przesiadkowego. Zbudowanie takiego intermodalnego węzła komunikacyjnego integrującego transport kołowy z transportem szynowym byłby bardzo ważnym czynnikiem podnoszącym atrakcyjność transportu publicznego. Warto zatem rozważyć w przyszłości możliwość stworzenia takiego węzła.

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego można uzyskać poprzez integrację systemu transportu publicznego - autobusów i transportu kolejowego na następujących poziomach:

- **hardware** – dostępności w czasie i przestrzeni do punktów węzłowych, wspólnego użytkowania torów kolejowych przez PKP oraz innych operatorów;
- **software** – systemów informatycznych, zarządzania przewozami, zarządzania ruchem;
- **orgware** – koordynacji linii oraz rozkładów jazdy;
- **finware** – wspólnego systemu taryfowego i biletowego.

Integracja transportu zbiorowego stwarza nowe możliwości dla organizatora i samego pasażera.

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

- współdziałania wszystkich elementów składowych realizacji potrzeb przewozowych w ramach pasażerskiego systemu transportu;
- integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu, co pozwala na spełnienie oczekiwań pasażera co do punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

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

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

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

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych);
- parkingów P&R;
- systemu informacji i zarządzania ruchem;
- systemu ścieżek rowerowych.

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać, a nie wchodzić z sobą w konflikt.

Integracja transportu publicznego i indywidualnego powinna opierać się także na systemie Park&Ride - czyli na systemie, gdzie pasażer podjeżdża swoim samochodem do danego miejsca na obrzeżu miasta lub do miejsca w

pobliżu centrum i dalszą podróż odbywa środkami komunikacji publicznej. Brzeg jest zbyt małym miastem, by system ten funkcjonował z korzyścią dla mieszkańców, jednak mógłby on być atrakcyjny dla przyjezdnych oraz dla turystów, szczególnie turystów jednodniowych.

Realizacja Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Powiecie Brzeskim przyczyni się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

- usprawnienie jego funkcjonowania,
- wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,
- skrócenie czasów podróży,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
- zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,
- realizacji systemu parkingów „Park & Ride”,
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
- stabilny system finansowania transportu publicznego.

- **PKS Dworzec Autobusowy w Grodkowie**

Miasto Grodków stanowi równie istotny węzeł przesiadkowy, nie tylko ze względu na swoje położenie w południowo-wschodniej części powiatu, lecz także dlatego, że posiada połączenie z dwoma pozostałymi węzłami znajdującymi się w mieście powiatowym Brzeg. Posiada także połączenie z miejscowościami znajdującymi się poza terenem powiatu. Przy Dworcu Autobusowym znajduje się Stacja Kolejowa, jednakże nie stanowi ona ważnego punktu przesiadkowego z uwagi na niską częstotliwość kursowania pociągów.

Mapa 19. PKS Dworzec Autobusowy w Grodkowie



mapa załączona przez Blue Ocean Business Consulting sp. z o.o.



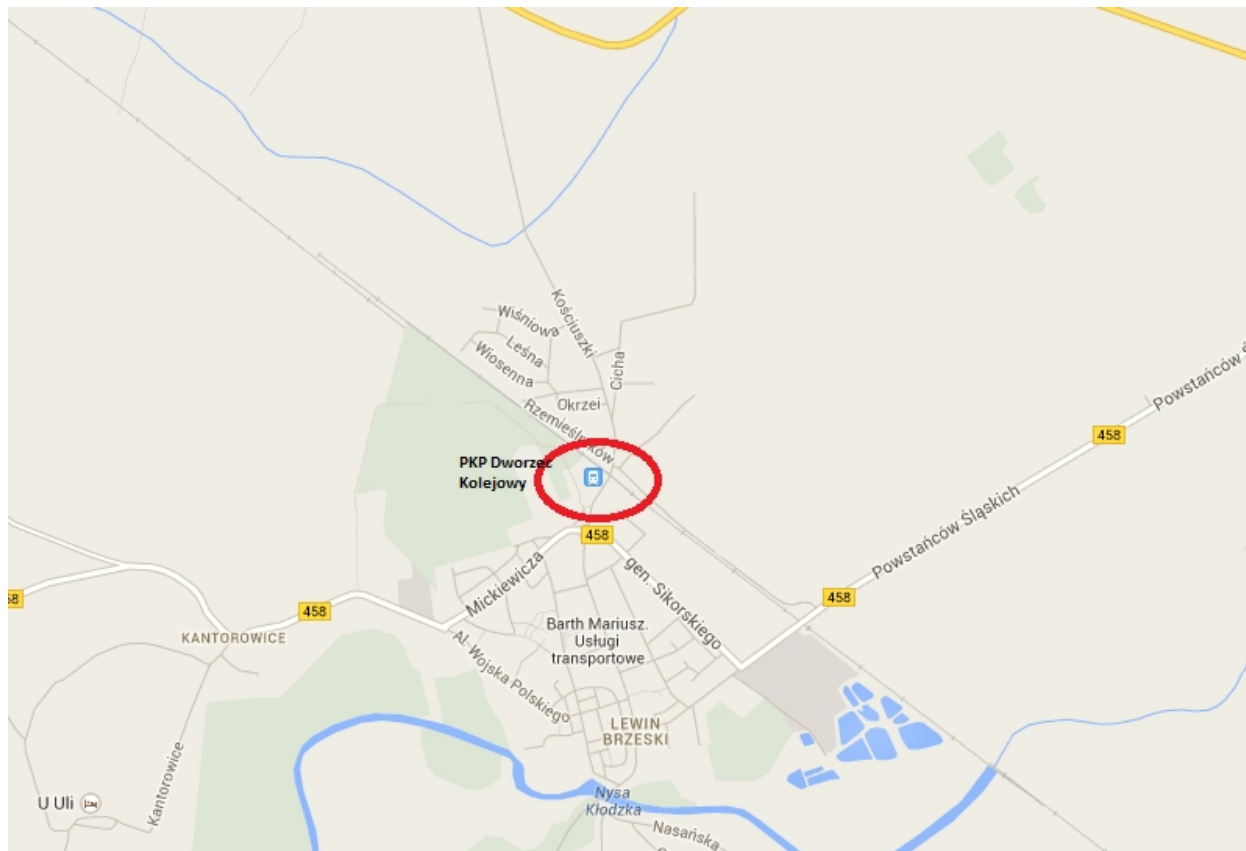
Zdjęcie 3. PKS Dworzec Autobusowy w Grodkowie (zdjęcie załączone przez Blue Ocean Business Consulting sp. z o.o.)

- **PKP Dworzec Kolejowy w Lewinie Brzeskim**

Jest to drugi pod względem ilości przesiadek dworzec w całym powiecie. Pociągi kursują docelowo do miejscowości takich jak Brzeg, Kędzierzyn Koźle, Opole, Racibórz, Szczecin, Wrocław. Dzienny przepływ przez dworzec to od 501 do

1 000 podróźnych na dobę. Jest to węzeł przesiadkowy o dużym znaczeniu dla mieszkańców gminy, którzy dojeżdżają do stacji samochodami i dalej podróźują koleją dzięki wysokiej częstotliwości kursowania pociągów.

Mapa 20. PKP Dworzec Kolejowy w Lewinie Brzeskim



mapa załączona przez Blue Ocean Business Consulting sp. z o.o.



Zdjęcie 4. PKP Dworzec Kolejowy w Lewinie Brzeskim (zdjęcie załączone przez Blue Ocean Business Consulting sp. z o.o.)

Wymienione wyżej węzły przesiadkowe są strategiczne nie tylko ze względu na swoje położenie w powiecie, lecz także dlatego że w ich obrębie znajdują się szkoły, zakłady pracy i miejsca użyteczności publicznej, z których korzystają mieszkańcy powiatu. Z tego punktu widzenia istotne jest również posiadanie przez każdy z wyżej wymienionych węzłów połączeń, wychodzących poza obszar powiatu. Biorąc pod uwagę prognozy życia ludności (znajdujące się na stronie 10,11 i 12 PT) zamieszkującej teren Powiatu Brzeskiego, wskazane wyżej węzły są wystarczające dla potrzeb i liczby osób korzystających z komunikacji publicznej.

Mapa 21. Punkty postojów handlowych, na których występują powiązania transportu kolejowego z jakąkolwiek inną formą transportu zbiorowego, mogące pełnić funkcje zintegrowanych węzłów przesiadkowych



Źródło: Krajowy Plan Transportowy

13. Organizacja rynku przewozów

13.1. Rola organizatora transportu publicznego

Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do linii komunikacyjnych w międzygminnych przewozach pasażerskich na terenie Powiatu Brzeskiego jest Starosta Powiatu Brzeskiego, zaś w przewozach gminnych – Burmistrzowie lub Wójtowie poszczególnych gmin.

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

Jak już wspomniano, Powiat Brzeski jest organizatorem przewozów na 36 liniach komunikacyjnych, zaś każda z gmin wchodzących w skład Powiatu realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na podstawie różnorodnych umów. Najliczniejsze z tych umów dotyczą dowozu dzieci do szkół podstawowych i gimnazjów.

Ponieważ Starostwo Powiatowe w Brzegu nie posiada własnego taboru autobusowego ani kolejowego, dlatego też nie musi wykonywać czynności takich jak:

- a. Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat za usługi świadczone przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego – zgodnie z Ustawą z dnia 15.11.1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. 2000.50.601, z późn. zm.)
- b. Ustalanie regulaminu przewozu osób

Starostwo nie jest ponadto zobowiązane do określenia trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego – w tej kwestii poszczególne gminy organizują np. stosowne przetargi, w celu wyłonienia przewoźników do przewozu dzieci do szkół.

13.2. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego

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

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

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

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

Podmiot wewnętrzny

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

- 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1.000.000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo
- 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- 4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, przewidzianych w Prawie zamówień publicznych lub ustawie o koncesjach.

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

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

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

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

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

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

13.3. Standaryzacja systemu pobierania opłat za bilety

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

Na sieci komunikacyjnej na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Starostwo Powiatowe w Brzegu obowiązują bilety wydawane przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Brzegu.

Obecna taryfa biletowa umożliwia podróżnemu dobór rodzaju biletu (jednorazowy, okresowy) dostosowany do jego indywidualnych potrzeb w zakresie częstotliwości oraz ilości wykonywanych podróży.

Zarówno bilet jednorazowy i okresowy dostępne są wyłącznie w formie papierowej. Bilet jednorazowy można nabyć u kierowcy autobusu. Z biletu można skorzystać tylko na jeden przejazd i w autobusie, w którym został zakupiony. Z kolei bilet okresowy można nabyć wyłącznie w kasie PKS-u.

Rozwiązanie zaproponowane przez PKS w Brzegu jest adekwatne do warunków rynkowych i potrzeb transportowych mieszkańców powiatu.

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

Najbardziej adekwatnym rozwiązaniem jest tu rozlokowanie punktów sprzedaży biletów okresowych w każdej

miejsowości na terenie powiatu która jest siedzibą gminy, tj. Brzeg, Grodków, Lewin Brzeski, Lubsza, Olszanka oraz Skarbimierz.

Oferta biletowa powinna uwzględniać ulgi dla poszczególnych pasażerów ze względu na wiek i poziom niepełnosprawności oraz być respektowana na wszystkich trasach i we wszystkich gminach Powiatu Brzeskiego.

14. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych

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

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

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

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

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

- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych,
- punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
- sieć linii umożliwiającą w największym stopniu obsługę obszaru objętego planem transportowym i wygodne dotarcie do najważniejszych, z punktu widzenia użytkowników, obiektów,
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),

- koordynację rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz w punktach przesiadkowych,
- przystanki z podwyższonym peronem do wysokości podłogi w autobusie,
- rozwiązania techniczne umożliwiające bezpieczne korzystanie z przystanków,
- przystanki przesiadkowe wyposażone w automaty biletowe,
- czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki itp.),
- bilety okresowe na fragmenty sieci jak i obejmujące całą sieć, bez względu na rodzaj środka transportu, jakim wykonywane są usługi przewozowe w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na danym obszarze objętym planem transportowym,
- wygodną sieć parkingów umożliwiającą funkcjonowanie pasażerów w systemie „Parkuj i Jedź”,
- dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów.

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

Ogólne parametry standardu usług przewozowych powinny być charakteryzowane następującymi wielkościami:

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

Należy dbać także o efektywność usług mierzoną wskaźnikami:

- a) pracą przewozową w pasażerogodzinach (czas spędzany przez pasażerów w środkach komunikacji publicznej),
- b) średnim czasem podróży,
- c) liczbą przesiadek,
- d) długością trasy podróży,
- e) analizą obejmującą podstawowe parametry ruchu oraz koszty społeczne (straty czasu wszystkich użytkowników ruchu, poziom zanieczyszczenia atmosfery i inne).

14.1. Standard usług przewozowych

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

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

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

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

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

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

- ze złego stanu infrastruktury transportowej (drogi, przystanki, stary tabor),
- z długiego oczekiwania na przystankach,
- z braku usług typu „od drzwi do drzwi”,
- z braku bezpieczeństwa osobistego oraz prywatności.

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

Spadek przewozów w godzinach wieczornych nie musi oznaczać likwidacji nierentownych kursów, obsługiwanych często przez autobus klasy maxi. Jednym z rozwiązań jest zastosowanie w tych godzinach autobusów typu mini. Wówczas autobusy typu maxi lub midi kursowałyby w godzinach największej frekwencji, np. do 18, czy do 20, a po tej godzinie linie te w tych obszarach obsługiwane byłyby przez autobusy typu mini.

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

- uprawnień i kompetencji,
- majątku, przeznaczonego do realizacji zadań transportowych,
- środków finansowych, możliwych do przeznaczenia na te zadania,
- istniejących struktur organizacyjnych,
- wiedzy i doświadczenia.

15. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

System Informacji Pasażerskiej (SIP)

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

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

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

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

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

5. Możliwość skorzystania z węzłów przesiadkowych- z uwzględnieniem różnego rodzaju środków transportu (transport intermodalny).

Struktura i funkcjonalność węzłów przesiadkowych została omówiona w rozdziale 15 PT.

Ważnym elementem komunikacji publicznej jest jakość obsługi pasażera jeszcze przed odbyciem podróży. Pasażer ma możliwość uzyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz o innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem jest tworzenie punktów obsługi pasażera w zakresie:

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

Punkty obsługi pasażera powinny być zlokalizowane w kluczowych rejonach powiatu, przede wszystkim na Dworcu PKP i PKS w Brzegu, a także na Dworcu PKS w Grodkowie i Dworcu PKP w Lewinie Brzeskim.

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

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

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

- mapę układu linii komunikacyjnych: dla dni powszednich, świątecznych i komunikacji nocnej
- rozkłady jazdy konkretnych linii
- rozkłady linii dla poszczególnych przystanków

- dodatkowe informacje przesiadkowe
- informacje o planowanych zmianach w rozkładach (podawane z wyprzedzeniem).

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

16. Ochrona środowiska naturalnego w Powiecie Brzeskim

Aktualny stan ekologiczny Powiatu Brzeskiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

A. Dokumenty na poziomie wojewódzkim

1. Stan środowiska w Województwie Opolskim w roku 2011, Opole, 2012.
2. Strategia rozwoju województwa opolskiego na lata 2000-2015.
3. Program ochrony środowiska województwa opolskiego na lata 2007-2010 z perspektywą do roku 2014.
4. Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Opolskiego na lata 2012- 2017.
5. Strategia działania Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Opolu na lata 2009-2012.

B. Dokumenty na poziomie powiatowym

1. Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Brzeskiego na lata 2009- 2012 z perspektywą na lata 2013-2016, Brzeg, 2009.
2. Plan Gospodarki Odpadami dla Powiatu Brzeskiego na lata 2009- 2012 z perspektywą na lata 2013- 2016, Brzeg, 2009.

C. Dokumenty na poziomie gminnym

1. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miasta Brzegu na lata 2009- 2012, z perspektywą 2013- 2016.
2. Program Ochrony Środowiska dla gminy Grodków na lata 2009- 2012 z perspektywą na lata 2013- 2016.
3. Program Ochrony Środowiska dla gminy Lewin Brzeski na lata 2010-2013 z perspektywą na lata 2014-2017.
4. Program Ochrony Środowiska dla gminy Lubsza na lata 2010-2013 z perspektywą na lata 2014-2017.
5. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Olszanka na lata 2006- 2009 z perspektywą na lata 2010-2013.
6. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Skarbimierz, 2007.
7. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Miasta Brzegu na lata 2008- 2011 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2012- 2015.
8. Plan Gospodarki Odpadami dla Miasta i Gminy Lewin Brzeski na lata 2009- 2012 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2013- 2016.
9. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Lubsza na lata 2010- 2013 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2014- 2017.
10. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Olszanka, 2005.

Na stan czystości powietrza atmosferycznego Powiatu Brzeskiego mają wpływ zanieczyszczenia napływowe (miasto Brzeg) oraz ze źródeł lokalnych (oddziałujących w obrębie szlaków komunikacyjnych oraz na terenach mieszkalnych).

Udział Powiatu Brzeskiego w emisji zanieczyszczeń pyłowych to zaledwie 3,7% w skali województwa, natomiast w gazowych to 1,4%. Warto zauważyć, że na terenie powiatu brzeskiego znajdują się cztery stacje pomiaru monitoringu powietrza.

Tabela 38. Wyniki pomiarów stężeń dwutlenku siarki w powiecie brzeskim w 2011 roku (źródło: WIOŚ)

Lokalizacja stanowisk pomiarowych	Stężenie SO ₂ [μg/m ³]		
	Średnie roczne	W sezonie grzewczym	W sezonie pozagrzewczym
Brzeg, ul. Bohaterów Monte Cassino	5,3	8,9	1,8
Brzeg, ul. Gaj	5,2	8,7	1,7
Lewin Brzeski, ul. Narutowicza	6,3	10,5	2,0
Grodków, ul. Słowackiego	6,0	10,2	1,8

Rys 29. Rozkład średniorocznych stężeń dwutlenku siarki na podstawie pomiarów pasywnych (źródło: WIOŚ)

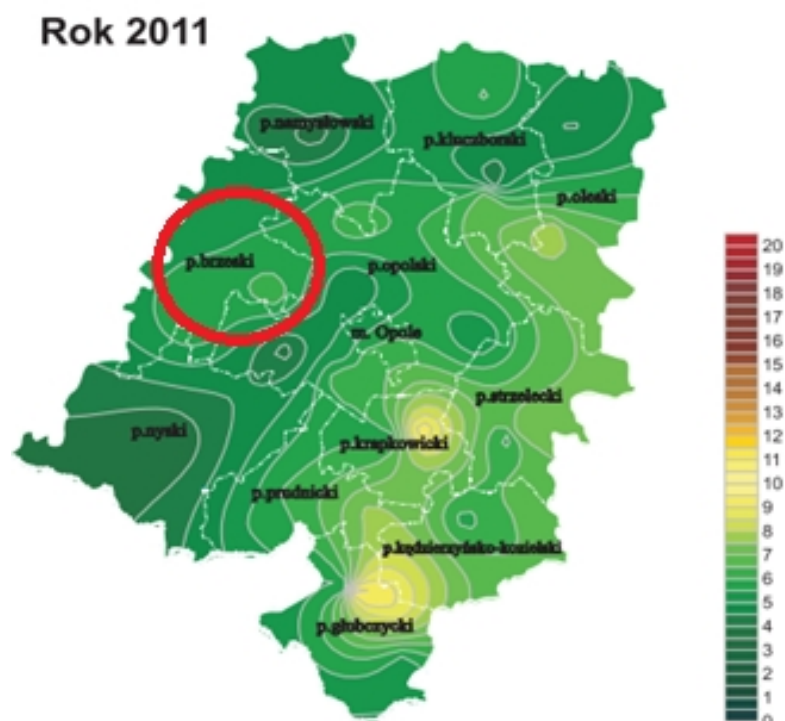
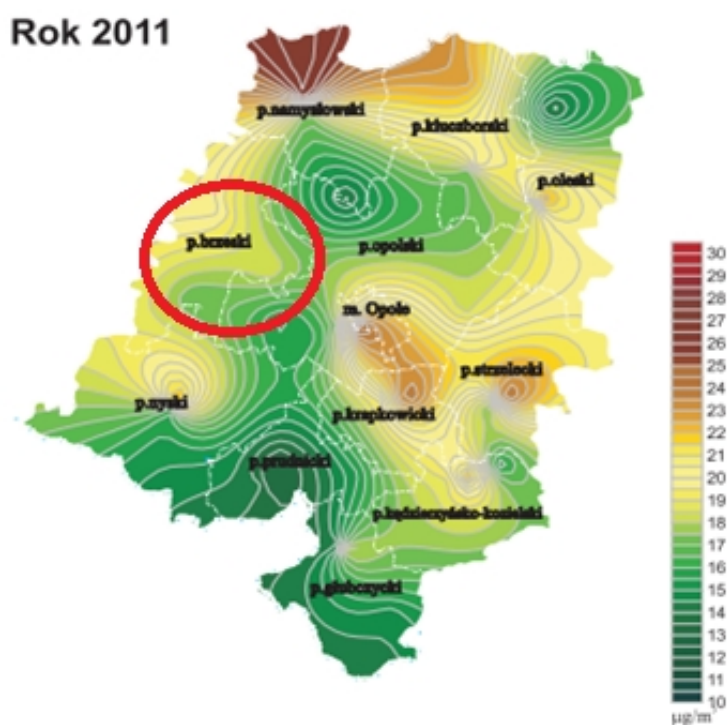


Tabela 39. Wyniki pomiarów stężeń dwutlenku azotu w powiecie brzeskim w 2011 roku (źródło: WIOŚ).

Lokalizacja stanowisk pomiarowych	Stężenie NO ₂ [μg/m ³]		
	Średnie roczne	W sezonie grzewczym	W sezonie pozagrzewczym

Brzeg, ul. Bohaterów Monte Cassino	19,2	25,9	12,5
Brzeg, ul. Gaj	20,2	27,2	13,1
Lewin Brzeski, ul. Narutowicza	18,4	25,3	11,4
Grodków, ul. Słowackiego	16,9	23,0	10,7

Rvs 30. Rozkład średniorocznych stężeń dwutlenku azotu na podstawie pomiarów pasywnych (źródło: WIOŚ)



Formy ochrony środowiska naturalnego w Powiecie Brzeskim

Na terenie Powiatu Brzeskiego istnieją różnorodne formy ochrony środowiska naturalnego takie jak:

Rezerваты przyrody:

- „Leśna Woda” - rezerwat leśny o powierzchni 20,94 ha, położony w Gminie Lubsza.
- „Lubsza” - rezerwat leśny o powierzchni 15,58 ha, położony w Gminie Lubsza.
- „Śmiechowice” - rezerwat leśny o powierzchni 0,5 ha, położony w Gminie Lubsza.
- „Rogalice” - rezerwat leśny o powierzchni 6,06 ha, położony w Gminie Lubsza.
- „Przylesie” - rezerwat leśny o powierzchni 17,0 ha, położony w Gminie Olszanka.

- „Dębina” - rezerwat leśny o powierzchni 58,95 ha, położony w Gminie Grodków.
- „Kokorycz” - rezerwat leśny o powierzchni 41,3 ha, położony w Gminie Grodków.

Parki Krajobrazowe:

Na terenie Powiatu Brzeskiego znajduje się fragment Stobrowskiego Parku Krajobrazowego. Położony jest na terenie 12 gmin w północnej części woj. opolskiego (Dobrzeń Wielki, Dąbrowa, Kluczbork, Lasowice Wielkie, Lewin Brzeski, Lubsza, Łubniany, Murów, Pokój, Popielów, Świerczów i Wołczyn). Jego powierzchnia to 52,6 tys ha, z czego na Powiat Brzeski przypada ok. 9,7 tys. ha. Większą część Parku zajmują lasy (ok. 80% jego powierzchni). Park Stobrowski pod względem powierzchni jest parkiem bardzo dużym, o charakterze nizinnym, chroniącym obszary szczególnego nagromadzenia walorów przyrodniczych. Wśród walorów przyrodniczych występuje 38 gatunków roślin chronionych i 38 gatunków roślin rzadkich, z których 11 zagrożonych jest w Polsce, a 3 zagrożone są wyginięciem w Europie. Z trzech roślin zagrożonych w Europie paproć wodna "salvinia natans - salwinia pływająca" i jednoroczna roślina wodna "trapa natans - kotewka orzech wodny" występują na terenie powiatu brzeskiego. Oprócz tego na terenie parku występuje wiele chronionych, ginących i rzadkich ptaków i chronionych zwierząt.

Obszary Chronionego Krajobrazu:

Na terenie powiatu brzeskiego znajdują się fragmenty dwóch obszarów chronionego krajobrazu.

- „Bory Niemodlińskie” położone w lewobrzeżnej części Nysy Kłodzkiej
- „Lasy Stobrowsko- Turawskie” obszar o powierzchni 179 tys. ha leżący w centralnej i zachodniej części województwa opolskiego.

Zespoły przyrodniczo- krajobrazowe:

- Stawy Niemodlińskie
- Lewin Brzeski
- Grądy Odrzańskie
- Dolina Nysy
- Kantorowice

Użytki ekologiczne:

- „**Kanał Młyński**” - położony w Gminie Grodków, zajmuje 5,7 ha powierzchni. Obejmuje obszar starego kanału łączący młyny wodne z przyległymi bagnami.
- „Ptakowice”
- „Torfowiskok. Buszyc”
- „Stawki nad Nysą”
- „Nad Nysą”

Gmina
Lewin
Brzeski

- „Staw pod pomnikiem”
- „Rdestnica”
- „Leśniczówka”
- „Riparia”

Pomniki przyrody: na terenie powiatu brzeskiego znajduje się obecnie 91 pomników przyrody, z czego 20 zostało utworzone przez Wojewodę Opolskiego, a reszta przez uchwały Rad Gmin.

Obszary Natura 2000:

- Grądy Odrzańskie
- Grądy w Dolinie Odry
- Bory Niemodlińskie
- Dolina Nysy Kłodzkiej
- Lasy Barucickie

Zagrożenia ze strony systemu transportu publicznego i sposoby ich neutralizowania

Główne zagrożenia dla środowiska naturalnego ze strony systemu transportu publicznego (podobnie jak i transportu w ogóle) to:

1. hałas
2. emisja gazów i pyłów
3. degradacja lub defragmentacja obszarów zieleni czynnych biologicznie
4. zanieczyszczenie powierzchni i wód opadowych spływających z dróg, przystanków, parkingów i zajezdni oraz stacji paliw.

Odpowiedzią na negatywne oddziaływania transportu publicznego na środowisko naturalne jest zrównoważony rozwój systemu transportowego, w tym w szczególności przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Wśród elementów zrównoważonego rozwoju można wymienić m.in.:

- ograniczanie zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną;
- ograniczanie natężenia ruchu w wyniku stosowanej inżynierii ruchu drogowego oraz modernizację dróg i skrzyżowań;
- poprawa koordynacji i usprawnienie sieci transportu publicznego;
- wykorzystywanie nowoczesnych środków transportu, bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska;
- dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób starszych;
- propagowanie proekologicznych zachowań uczestników systemu transportowego (m.in. parkingi „Parkuj i Jedź”, ruch rowerowy itp.);
- poprawa warunków ruchu pieszego zwłaszcza w centrach i zabytkowych częściach miast;
- potrzeba ochrony i odbudowy zieleni miejskiej oraz rozwiązania techniczne zabezpieczające przed hałasem;
- integracja systemu wewnętrznego z zewnętrznym, tranzytowym systemem drogowym i kolejowym.

Szczególnie istotnym rozwiązaniem dla poprawy ochrony środowiska jest system monitoringu środowiska naturalnego, czyli jakościowe i ilościowe pomiary stanu tego środowiska. Monitoring taki stanowi bardzo ważną podstawę do analiz i decyzji dotyczących ochrony środowiska.

Ochrona środowiska w aspekcie transportu zbiorowego to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu zbiorowego zamiast własnego samochodu w dojazdach do pracy, szkoły oraz do ośrodków miejskich. Cel ten osiągnąć można poprzez działania zmierzające do stałego wzrostu jakości systemu komunikacji publicznej.

Oszczędny transport publiczny to również wykorzystanie autobusów o pojemności odpowiedniej do natężenia ruchu pasażerów na danej trasie o danej porze dnia. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa przez pojazd – oszczędności dla przewoźnika oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń do atmosfery.

Równie ważna jest kwestia paliw stosowanych do napędu pojazdów komunikacji zbiorowej. W 1990 roku, w UE wprowadzono normę emisji spalin EURO, którą zaczęto stosować w silnikach nowo produkowanych pojazdów, w tym w autobusach. Co kilka lat normy emisji spalin EURO są zaostrzane. Obecnie, poziom emisji szkodliwych substancji emitowanych przez nowoczesne silniki autobusowe EURO-3 i EURO-4 jest niski. Bardziej ekologiczne paliwa od oleju napędowego, to biodiesel lub gaz ziemny (CNG). W Polsce, m.in. w Rzeszowie i we Wrocławiu, wykorzystuje się gaz CNG. Do jego zastosowania przymierza się Warszawa oraz Słupsk. Stosowanie paliwa CNG wymaga jednak kosztownych inwestycji w postaci stacji tankowania oraz prac dostosowawczych budynków zajezdni, w których prowadzona jest obsługa autobusów.

Zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowej (i motocyklowej) poprzez promocję powszechnego wykorzystania transportu publicznego w codziennych dojazdach do centrum miasta, do miejsca pracy lub nauki zamiast samochodami lub motocyklami może przynieść efekty ekologiczne. Przyjmując, że w jednym samochodzie podróżuje średnio 1,5 osoby można stwierdzić, że jeden autobus równoważy 14 samochodów osobowych. Pokazuje to, o ile transport publiczny zmniejsza natężenie ruchu oraz o ile zmniejsza wielkość emisji spalin do środowiska naturalnego.

W celu zapewnienia konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego należy położyć nacisk na jakość publicznych usług przewozowych i ich koszt. O jakości transportu publicznego decydują m.in.:

- punktualność,
- czas przejazdu,
- dostępność i zasięg sieci komunikacyjnej transportu publicznego,
- komfort podróżowania.

Zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego

Uprzemysłowienie obszarów miejskich Powiatu Brzeskiego skutkuje zwiększoną emisją zanieczyszczeń do atmosfery głównie pyłowych i gazowych.

Zakłady przemysłowe skoncentrowane są w czterech głównych ośrodkach:

- Skarbimierz
- Grodków
- Lewin Brzeski
- Brzeg

W ostatnich latach na terenie powiatu zmniejszyła się emisja zanieczyszczeń z lokalnych źródeł grzewczych w wyniku spadku ilości kotłowni opalanych paliwem stałym i niespranych urządzeń grzewczych.

Wpływ na stan powietrza w powiecie ma również bliskie położenie węzłów komunikacyjnych takich jak:

- Autostrada A4
- Droga krajowa nr: 94 i 39

- Droga wojewódzka nr: 401 i 403

Na wyżej wspomnianych węzłach odbywa się ruch o dużej częstotliwości zarówno pojazdów osobowych jak i tirów, czego skutkiem jest emisja zanieczyszczeń gazowych do atmosfery będących wynikiem spalania paliw.

Emisja hałasu do środowiska

Hałas stanowi jedno ze źródeł zanieczyszczenia środowiska wzrastające w ostatnich latach związku z rozwojem komunikacji, uprzemysłowieniem i postępującą urbanizacją powiatu.

Przez teren powiatu przebiega autostrada A4, drogi krajowe nr: 39 i 94, wojewódzkie, powiatowe i gminne, natomiast co roku przybywa około 10% samochodów. Wcześniej wspomniane czynniki powodują, że najbardziej uciążliwym źródłem hałasu na terenie powiatu jest hałas komunikacyjny.

Pomiary hałasu prowadzone w miejscowościach położonych przy autostradzie A4w 2005 roku pokazują, że dochodziło do przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu przyjmując dla terenów: zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, jednorodzinnej z usługami i zagrodowej o dopuszczalnym poziomie hałasu dla pory dnia 60 dB dla pory nocy 50 dB.

Rola Planu Transportowego

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

- rozwój istniejącej sieci pomiarowej, jakości powietrza w mieście
- poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- wprowadzenie strefy płatnego parkowania w centrum miasta,
- stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia parkingów „Parkuj i Jedź” na obrzeżach miasta,
- eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- modernizację dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy,
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji miejskiej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w centrum miasta na rzecz komunikacji zbiorowej,
- poprawę inżynierii ruchu dla uzyskania płynności ruchu miejskiego np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej,
- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

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

Plan Transportowy stanowi więc jedynie ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej, ze wskazaniem sposobu efektywnego jej wykorzystania oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; jest to więc dokument wtórny wobec wcześniej obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych zarówno jednostek samorządu terytorialnego (województw, powiatów, gmin), jak i urzędów administracji centralnej (jak np.

Główna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu) i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.

17. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

17.1. Źródła finansowania

Funkcjonowanie transportu publicznego w powiecie Brzeskim finansowane jest z przychodów ze sprzedaży biletów oraz refundacji.

Przewozy realizowane przez przewoźników prywatnych finansowane są wyłącznie z przychodów ze sprzedaży biletów. Przewoźnicy prywatni z reguły dowożą pasażerów z pobliskich miejscowości do centrum Brzegu, szczególnie w okolicie dworca PKP i PKS.

Głównym przewoźnikiem realizującym przewozy o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu Brzeskiego jest PKS sp. z o.o. w Brzegu.

Wyniki finansowe PKS-u w ostatnich dwóch latach przedstawiały się następująco:

Tabela 40. Struktura rachunku wyników PKS w Brzegu

Rachunek wyników (PLN)	2012	2010
A. Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi, w tym:	12 880 387,78	14 060 870,46
I. Przychody netto ze sprzedaży produktów	9 104 459,84	10 195 724,83
II. Zmiana stanu produktów	- 88 700,00	217 199,46
III Koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby jed.		327 492,20
IV. Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów	3 864 627,94	3 320 453,97
B. Koszty działalności operacyjnej	15 688 410,81	17 092 182,14
I. Amortyzacja	549 269,51	691 568,74
II. Zużycie materiałów i energii	3 974 809,55	4 239 006,28
III. Usługi obce	716 515,70	1 031 983,43
IV. Podatki i opłaty	257 573,56	277 889,59
V. Wynagrodzenia	4 419 800,11	5 226 392,29
VI. Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	893 612,03	1 084 196,14
VII. Pozostałe koszty rodzajowe	1 493 798,22	1 763 623,45
VIII. Wartość sprzedanych towarów i materiałów	3 383 032,13	2 777 522,22
C. Zysk (strata) ze sprzedaży (A-B)	- 2 808 023,03	- 3 031 311,68
D. Pozostałe przychody operacyjne	3 172 455,56	3 289 245,10
I. Zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych	253 753,69	544 582,92
II. Dotacje	2 588 924,59	2 385 660,70
III. Inne przychody operacyjne	329 777,28	359 001,48
E. Pozostałe koszty operacyjne	30 833,89	15 950,52
F. Zysk (strata) z działalności operacyjnej (C+D-E)	333 598,64	241 982,90
G. Przychody finansowe	3 906,30	31 385,40
H. Koszty finansowe	151 149,32	143 281,93
I. Odsetki	133 383,60	119 602,97
II. Inne	17 765,72	23 678,96
I. Zysk (strata) z działalności gospodarczej (F+G-H)	186 355,62	130 086,37
J. Wynik zdarzeń nadzwyczajnych (J.I.-J.II)		
K. Zysk (strata) brutto (I.-+J)	186 355,62	130 086,37
L. Podatek dochodowy	30 623,00	26 289,00
M. Pozostałe obowiązkowe zmniejszenia zysku (zwiększenia straty)		
N. Zysk (strata) netto (K-L-M)	155 732,62	103 797,37

Jak widać z powyższego zestawienia, że spółka w roku 2012 odnotował zysk netto w wysokości ponad 155 tys. zł co daje 1,2 % rentowności. Również zysk operacyjny w tym okresie wyniósł 333,6 tys. zł czyli 2,6% rentowności. Przy czym duży wpływ na wynik poza datacją miała sprzedaż aktywów trwałych i pozostałe przychody operacyjne które łącznie w 2012 roku wyniosły ponad 580 tys. zł bez tej pozycji spółka wygenerowałaby ponad 400 tys. zł straty netto.

Tabela 41. Struktura rachunku wyników PKS w Brzegu

		2012	2010
I	Przychody z działalności przewozowej wraz z dotacją	11 693 384,43	12 581 385,53
II	Pozostałe przychody	3 775 927,94	3 865 145,63

		2012	2010
III	Koszty działalności przewozowej	12 305 378,68	14 314 659,92
1	Zużycie materiałów i energii	3 974 809,55	4 239 006,28
2	Wynagrodzenia z narzutami	5 313 412,14	6 310 588,43
3	Amortyzacja	549 269,51	691 568,74
4	Pozostałe	2 467 887,48	3 073 496,47
IV	Pozostałe koszty	3 383 032,13	2 777 522,22

		2012	2010
V	Zysk (strata) na sprzedaży z działalności przewozowej	-611 994,25	-1 733 274,39
VI	Zysk (strata) na sprzedaży z pozostałej działalności	392 895,81	1 087 623,41

		2012	2010
VII	Rentowność z działalności przewozowej	-5,23%	-13,78%
VIII	Rentowność z pozostałej działalności	10,41%	28,14%

Z powyższego zestawienia widać, że spółka na działalności przewozowej traci, przy czym w 2012 roku nastąpiła poprawa, ponieważ strata na tej działalności zmniejszyła się z -13,8% w 2010 roku do -5,2%. Z uwagi na fakt, że pozostała działalność była rentowna oraz zrealizowano pozostałe przychody operacyjne, to pozwoliło w roku 2012 w całości pokryć stratę wygenerowaną na działalności przewozowej i w sumie przynieść zysk netto w wysokości 155.732,62,62 zł (1,2% rentowności). W następnych latach należałoby utrzymać powyższą tendencję w kierunku zbilansowania działalności przewozowej.

Bilans (PLN)	2012	2010
A. Aktywa trwałe	3 926 443	4 213 398
B. Aktywa obrotowe	2 067 885	3 196 533
Aktywa razem	5 994 328	7 409 931
A. Kapitał (fundusz) własny	3 186 393	2 887 149
I. Kapitał podstawowy	900 000	900 000
II. Kapitał zapasowy	2 130 661	1 883 352
III. Zysk (strata) netto	155 732	103 797
B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	2 807 935	3 804 021
I. Zobowiązania długoterminowe i rezerwy	505 377	1 700 473
III. Zobowiązania krótkoterminowe	2 302 558	2 103 548
C. Rozliczenia międzyokresowe	0	718 761
Pasywa razem	5 994 328	7 409 931

W roku 2012 kapitały własne spółki stanowiły ponad 53% całości źródeł finansowych, co świadczy o stabilnej i bezpiecznej strukturze finansowania. Pożądana wielkość tego wskaźnika zgodnie z literaturą przedmiotu powinna mieścić się pomiędzy 40%-60%. Również fakt, że kapitał własny plus zobowiązania długoterminowe w praktycznie w całości finansują majątek trwały potwierdzają w miarę bezpieczną strukturę finansowania, co świadczy o

stosunkowo małym ryzyku funkcjonowania spółki.

17.2. Źródła finansowania inwestycji

Obecnie finansowanie przede wszystkim inwestycji taborowych i infrastruktury odbywa się w dużej mierze przy współfinansowaniu funduszy unijnych. Fundusze strukturalne to podstawowe instrumenty polityki strukturalnej Unii Europejskiej. Ich celem jest wspieranie restrukturyzacji i modernizacji gospodarek krajów UE, a tym samym zmniejszenie dysproporcji pomiędzy poziomem rozwoju poszczególnych regionów krajów UE. Na lata 2007-13 Polska otrzyma z Unii Europejskiej ponad 67 mld euro, tym samym będzie największym spośród wszystkich państw członkowskich beneficjentem środków unijnych. Przygotowane przez Polskę programy operacyjne są największe nie tylko w obecnej perspektywie finansowej, ale często także w historii Unii Europejskiej.

Tabela 42. Programy Operacyjne w latach 2007-2013

Nazwa	% całości środków	Kwota w mld euro
PO Infrastruktura i Środowisko	41,90	27,9
PO Innowacyjna Gospodarka	12,40	8,3
PO Kapitał Ludzki	14,60	9,7
PO Rozwój Polski Wschodniej	3,40	2,3
PO Pomoc Techniczna	0,80	0,5
16 Regionalnych Programów Operacyjnych	24,90	16,6
Programy Celu Europejskiej Współpracy Terytorialnej	-	0,7

Należy podkreślić, że większość środków wspólnotowych dla Polski wydanych ma być na infrastrukturę, w tym w bardzo dużej części na infrastrukturę transportową.

Prawdopodobnie wielkość środków unijnych w perspektywie finansowej 2014-2020 dla Polski będzie na podobnym albo większym poziomie, jaką mamy dziś, co może stanowić dużą szansę dla przewoźników takich jak PKS sp. z o.o. w Brzegu., aby dokonać odnowy taboru samochodowego celem oferowania bardziej konkurencyjnej oferty dla podróżnego a zarazem zwiększenia przychodów dla przewoźnika.

Podsumowując można stwierdzić, że w okresie objętym planem transportowym należy przynajmniej utrzymać obecną sytuację finansową PKS-u w Brzegu działając w kierunku zbilansowania działalności przewozowej, czyli zrównoważeniem przychodów i kosztów tej działalności. Ponadto w celu szybszego rozwoju i poprawy jakościowej oferty przewoźnika z myślą o pasażerach należy wykorzystać silne wsparcie finansowe Unii Europejskiej w perspektywie finansowej 2014-2020.

18. Kierunki rozwoju transportu publicznego w perspektywie do 2025 roku

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w Powiecie Brzeskim są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze oraz źródła ruchu
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego obszaru
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru, opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego do 2025 r. należą:

- Skomunikowanie komunikacji kołowej z kolejową
- Zwiększenie dostępności komunikacyjnej powiatu. Rozwój infrastruktury drogowej w szczególności tras szybkiego ruchu.

Przewiduje się, że układ transportu publicznego w dalszym ciągu oparty będzie na sieci połączeń drogowych przewoźników autobusowych i kolei. Kierunki rozwoju tego segmentu podaży usług przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zostaną określone w Planie Zintegrowanego Rozwoju Transportu Publicznego Województwa Opolskiego.

W okresie planowania (do 2025 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Regularne prowadzenie badań, co 2-3 lata:
 - a. wielkości popytu oraz przekrojowej struktury popytu
 - b. rentowności kursów wykonywanych przez PKS w Brzegu
2. Prowadzenie badań dotyczących wielkości popytu w okresie wakacyjnym, co 3-4 lata.
3. Po aktualizacji Krajowego Planu Transportowego przeprowadzone zostaną kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, których wyniki stanowiąc będą wytyczne dla kształtowania oferty przewozowej i określania wymogów technicznych w stosunku do taboru operatora.
4. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.
5. Uwzględnianie potrzeb osób niepełnosprawnych.

W poniższej tabeli przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej w Powiecie Brzeskim, umożliwiających bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.

Tabela 43. Mierniki realizacji postulatów zawartych w Planie Transportowym

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Efektywność ekonomiczna transportu	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Wskaźnik odpłatności usług (%) ➤ Poziom pokrycia kosztów przez rekompensatę (%) ➤ Przychody z innych źródeł (powierzchnia reklamowa, itp.) ➤ Amortyzacja taboru/koszty ogólne (%)
Integracja transportu	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Węzeł komunikacyjny –dworzec PKP/PKS
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	<p>Dostępność podmiotowa:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Udział % pojazdów niskopodłogowych w taborze operatorów i przewoźników <p>Dostępność przestrzenna:</p>

