

**UCHWAŁA NR XXXVII/243/2021
RADY POWIATU KARKONOSKIEGO**

z dnia 28 października 2021 r.

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

Na podstawie art. 4 ust. 1 pkt 6, art. 12 pkt 11 i art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 920 ze zm.) w związku z art. 9 ust. 1 pkt 3 lit.b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2021 r., poz. 1371) Rada Powiatu Karkonoskiego uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Karkonoskiego”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Karkonoskiego.

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

Wiceprzewodniczący Rady
Powiatu

Leszek Supierz

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Karkonoskiego





1. Spis treści

1	Przedmiot opracowania.....	6
1.1	Cel opracowania	6
1.2	Zakres planu	6
1.3	Definicje i określenia.....	8
2	Metodologia tworzenia planu	11
3	Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem	13
3.1	Informacje ogólne o powiecie karkonoskim.....	13
3.2	Demografia	13
3.3	Gospodarka.....	15
3.4	Sfera społeczna.....	16
3.5	Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład powiatu karkonoskiego	17
4	Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze powiatu karkonoskiego.....	21
4.1	Regionalny osobowy transport drogowy	22
4.1.1	Powiatowa Komunikacja Karkonoska	22
4.1.2	Komunikacja miejska organizowana przez Miasto Jelenia Góra	26
4.1.3	Przewozy komercyjne.....	30
4.2	Transport kolejowy	33
4.3	Ocena dostępności transportu publicznego w powiecie karkonoskim	36
5	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem	41
5.1	Zagospodarowanie przestrzenne	41
5.2	Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi	43
5.2.1	Ustalenia krajowego planu transportowego.....	43
5.2.2	Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego	44
5.2.3	Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego	46
5.2.4	Program Rozwoju Powiatu Jeleniogórskiego na lata 2016-2020	46
5.2.5	Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gmin	47
5.3	Układ drogowy.....	48
5.4	Transport indywidualny.....	50
5.5	Wpływ transportu na środowisko	50
5.5.1	Korzystanie ze środowiska naturalnego	50
5.5.2	Emisja spalin.....	51



5.5.3 Emisja hałasu.....	53
6 Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym	55
6.1 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.....	55
6.2 Najważniejsze generatory ruchu w powiecie karkonoskim.....	57
6.3 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu	59
7 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	60
7.1 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	60
7.2 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu w publicznym transporcie zbiorowym uwzględniające infrastrukturę transportową.....	62
7.3 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.....	62
8 Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	64
8.1 Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	64
8.2 Punktualność kursowania	69
8.3 Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu	69
8.4 Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów	69
8.5 Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych.....	71
8.5.1 Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych.....	72
8.5.2 Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych	73
8.6 Standard w zakresie ochrony środowiska	74
9 Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym	76
9.1 Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym.....	76
9.2 Wybór operatora	81
9.3 Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów.....	84
10 Przewidywane finansowanie usług przewozowych	87
10.1 Formy i źródła finansowania usług przewozowych.....	87
10.2 Rentowność linii komunikacyjnych	90
11 Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera	91
11.1 Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach.....	92
11.2 Informacja pasażerska w pojazdach.....	94



11.3 Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.....	94
12 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	95
12.1 Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	95
12.2 Infrastruktura drogowa, priorytety w ruchu dla komunikacji zbiorowej	95
12.3 Kształtowanie węzłów przesiadkowych.....	97
12.4 Integracja taryfowa i organizacyjna transportu publicznego	98
12.5 Unowocześnianie taboru	99
13 Monitoring i ewaluacja Planu	100
14 Akty prawne przytoczone w opracowaniu	103
15 Dokumenty źródłowe	105
16 Spis tabel.....	106
17 Spis rysunków	108



1 Przedmiot opracowania

1.1 Cel opracowania

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

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

Biorąc pod uwagę analizy zapotrzebowania na usługi transportu publicznego, jak również uwzględniając możliwości finansowe samorządu, plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przedstawia gwarantowane standardy usług publicznego transportu zbiorowego, sposoby jakimi powinno zarządzać się nim oraz możliwości rozwoju.

Dokument został poddany pod konsultacje społeczne, które przeprowadzono w dniach 02.08.2021 r. – 23.08.2021 r. Plan, po uchwaleniu przez Radę Powiatu Karkonoskiego i stanowić będzie akt prawa miejscowego.

1.2 Zakres planu

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje powiat liczący co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, a także powiat, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców — w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze¹.

Zakres rzeczowy planu obszarowo obejmuje teren powiatu karkonoskiego, składającego się z 9 gmin.

¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1944 z późn. zm.), art. 9, ust. 1, pkt 3.



Rys. 1.1 Obszar objęty Planem transportowym

Źródło: Opracowanie własne

Zakres rzeczowy planu obszarowo obejmuje teren powiatu karkonoskiego a przedmiotowo²:

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

² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1944 z późn. zm.), art. 12.

Przy opracowywaniu planu uwzględniono:

- stan zagospodarowania przestrzennego (na podstawie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego) obszaru objętego planem,
- jego sytuację społeczno – gospodarczą,
- stan systemu transportowego i jego wpływ na środowisko,
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- rentowność linii komunikacyjnych.

W Planie Transportowym zostały przedstawione zagadnienia, które obrazują obecną sytuację w publicznym transporcie zbiorowym w powiecie karkonoskim, jak i również charakterystykę funkcjonującego systemu transportowego, jego infrastruktury oraz zapotrzebowanie na usługi przewozowe. W oparciu o powyższą diagnozę dla powiatu karkonoskiego określono standard komunikacyjnej obsługi pasażerów, który powinien być gwarantowany przez organizatora, zasady organizacji rynku przewozów i systemu informacji pasażerskiej oraz finansowanie publicznego transportu zbiorowego. Celem propozycji kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu karkonoskiego, jest uatrakcyjnienie komunikacji zbiorowej.

1.3 Definicje i określenia

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

- **gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo – gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie³,
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
 - miasta i gminy,
 - miast,
 - miast i gmin sąsiadujących,
 - jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie⁴,
- **odpłatność** – stopień pokrycia kosztów przewozów przychodami ze sprzedaży biletów i z tytułu opłat dodatkowych,

³ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 3

⁴ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 4



- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie⁵,
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organizatorem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007⁶,
- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem”, dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9 – 14) Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami⁷,
- **pomoc publiczna** – wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów⁸, jest ona uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi (wyjątki zostały opisane w art. 107 ust. 2 i 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej),
- **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo – gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie⁹,
- **powiatowo-gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie¹⁰,

⁵ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 8

⁶ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 9

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

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

⁹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2020, poz. 1944 ze zm.), art. 4 ust. 1 pkt 10

¹⁰ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 10a



- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu¹¹,
- **przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze¹²,
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej¹³,
- **standard transportowy** – minimalny, ustalony przez samorząd terytorialny, poziom zorganizowania publicznego transportu zbiorowego, zapewniający funkcjonowanie jednostki terytorialnej obsługiwanej przez ten transport na określonym (oczekiwanym społecznie i gospodarczo) poziomie; standard transportowy, pozostając w ścisłej zależności od możliwości finansowych jednostki terytorialnej, jak również możliwości taborowych operatorów i przewoźników, obowiązuje w określonym horyzoncie czasowym,
- **umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej¹⁴,
- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo – gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie¹⁵,
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego¹⁶.

¹¹ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 11

¹² Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 12

¹³ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 14

¹⁴ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 24

¹⁵ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 25

¹⁶ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 26

2 Metodologia tworzenia planu

Plan jest dokumentem, który składa się z:

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

Elementy planu zostały przedstawione według kolejności zawartej w poniższej tabeli.

Tab. 2.1 Kolejność elementów planu

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
1	Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem, w tym: ■ informacje ogólne o powiecie karkonoskim, jego demografia, gospodarka i sfera społeczna, ■ informacje ogólne o gminach leżących na terenie powiatu karkonoskiego.	3
2	Opis istniejącej sieci komunikacyjnej na obszarze powiatu karkonoskiego, w tym: ■ transport kolejowy, ■ transport drogowy, w tym Powiatowa Komunikacja Karkonoska oraz jeleniogórska komunikacja miejska.	4
3	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem, w tym: ■ zagospodarowanie przestrzenne powiatu karkonoskiego, ■ jego układ drogowy, ■ transport indywidualny, ■ ruch na drogach wojewódzkich i krajowych, ■ wpływ transportu na środowisko.	5
4	Ocena i prognozy potrzeb przewozowych, w tym: ■ lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej.	6
5	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w tym preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych.	7



L.p.	Element planu	Nr rozdziału
6	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz pożądany standard usług przewozowych, w tym: ■ uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych, ■ ustalenie standardu jakościowego uwzględniającego potrzeby środowiskowe, w tym linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.	8
7	Zasady organizacji rynku przewozów i planowania oferty przewozowej, w tym: ■ aspekty prawne, ■ przewidywany tryb wyboru operatora, ■ zasady przygotowywania oferty przewozowej, ■ projektowanie systemu taryfowo-biletowego.	9
8	Przewidywane finansowanie usług przewozowych, w tym: ■ formy i źródła finansowania usług przewozowych, ■ rentowność linii komunikacyjnych.	10
9	Organizacja systemu informacji pasażerskiej – w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach, w pojazdach oraz w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.	11
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	12

Źródło: Opracowanie własne



3 Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem

3.1 Informacje ogólne o powiecie karkonoskim

Powiat karkonoski utworzony został 1 stycznia 1999 r. w ramach reformy administracyjnej, przy czym do 31 grudnia 2020 r. funkcjonował pod nazwą powiatu jeleniogórskiego. Powiat, którego siedziba znajduje się w Jeleniej Górze, położony jest w południowo-zachodniej Polsce, południowej części województwa dolnośląskiego. Powiat karkonoski zlokalizowany jest w Kotlinie Jeleniogórskiej oraz otaczających ją pasmach górskich Sudetów Zachodnich, do których zaliczają się Karkonosze, Góry Izerskie, Rudawy Janowickie i Góry Kaczawskie.

W skład powiatu wchodzi:

- Gmina Janowice Wielkie,
- Gmina Jeżów Sudecki,
- Gmina Karpacz,
- Gmina Miejska Kowary,
- Gmina Mysłakowice,
- Gmina Miejska Piechowice,
- Gmina Podgórzyn,
- Gmina Stara Kamienica,
- Miasto Szklarska Poręba.

Powiat karkonoski graniczy z powiatami: jaworskim, kamiennogórskim, lwówecki, złotoryjskim oraz Jelenią Górą, posiadającą status miasta na prawach powiatu, a od południa z Republiką Czeską. Położony jest w obrębie miejskiego obszaru funkcjonalnego Jeleniej Góry, w ramach którego wyznaczony został Subregionalny Obszar Funkcjonalny Aglomeracja Jeleniogórska.

3.2 Demografia

Powiat karkonoski zamieszkuje 63 591 mieszkańców (według stanu na dzień 31 grudnia 2019 r.), w tym 30 614 mężczyzn i 32 719 kobiet. Gęstość zaludnienia wynosi 101 osób na 1 km².

Tab. 3.1 Wskaźniki demograficzne powiatu karkonoskiego na tle województwa dolnośląskiego

Lp.	Wskaźnik	2015	2016	2017	2018	2019
1.	Ludność	64 599	64 395	64 178	63 855	63 591
	-w województwie dolnośląskim	2 904 207	2 903 710	2 902 547	2 901 225	2 900 163
2.	Osoby pracujące	10 017	10 419	10 305	10 341	11 377
	-w województwie dolnośląskim	825 572	845 798	862 746	870 838	885 500
3.	Osoby w wieku przedprodukcyjnym	8 437	8 343	8 306	8 277	8 199
	-w województwie dolnośląskim	486 540	487 606	490 609	493 594	496 082
4.	Osoby w wieku produkcyjnym	43 146	42 468	41 742	40 998	40 391



Lp.	Wskaźnik	2015	2016	2017	2018	2019
	-w województwie dolnośląskim	1 823 505	1 800 317	1 776 051	1 753 236	1 733 170
5.	Osoby w wieku poprodukcyjnym	13 016	13 584	14 130	14 580	15 001
	-w województwie dolnośląskim	594 162	615 787	635 887	654 395	670 911
6.	Stopa bezrobocia [%]	12,9	11,4	9,2	8,9	8,2
	-w województwie dolnośląskim	8,5	7,2	5,7	5,2	4,6
7.	Przyrost naturalny [na 1000 ludności]	-3,5	-5,2	-4,8	-6,8	-5,8
	-w województwie dolnośląskim	-1,8	-1,1	-1,3	-1,8	-2,0
8.	Saldo migracji [na 1000 ludności]	-	1,0	0,9	0,8	0,4
	-w województwie dolnośląskim	-	1,0	1,0	1,3	1,7

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

W latach 2015-2019 w powiecie karkonoski następował proces depopulacji. Liczba ludności zmniejszyła się o ok. 1000.

W opisywanym okresie nastąpił spadek liczby ludności w wieku produkcyjnym o ok. 2 800, tj. o 6,4%. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym uległa nieznacznemu obniżeniu (spadek o 2,8%), natomiast liczba ludności w wieku poprodukcyjnym istotnie wzrosła o ok. 2 000, tj. o 15,3%.

Tab. 3.2 Zmiany demograficzne w powiecie karkonoskim.

L.p.	Wskaźnik	2015	2016	2017	2018	2019
1.	Urodzenia żywe	516	472	484	451	422
2.	Zgony	744	804	792	883	789
3.	Napływ ludności	-	847	854	925	1005
4.	Odływ ludności	-	780	793	877	980
5.	Saldo migracji	-	67	61	48	25

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Tab. 3.3 Prognoza liczby ludności powiatu karkonoskiego do 2050 r.

Grupy wieku/rok	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Ogółem	63 333	63 541	62 552	61 241	59 639	57 896	56 164
0-14	8 106	7 188	6 745	6 432	6 159	5 976	5 794
15-59	37 377	37 202	36 181	34 018	31 172	28 231	26 138
60-64	5 388	3 914	3 733	4 667	5 293	5 333	4 483
65-79	10 067	12 912	12 380	10 916	10 760	12 211	13 732
80 i więcej	1 170	2 325	3 513	5 208	6 255	6 145	6 017

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

W perspektywie do 2050 przewiduje się spadek ogólnej liczby ludności powiatu z 63,3 tys. w 2020 r. do 56,2 tys. w 2050 r. – łącznie o 11,3%. W grupie wiekowej 0-14 spadek ten wyniesie 28,5%, następnie w grupie wiekowej 60-64 prognozowany spadek może osiągnąć wynieść 16,8%. Największa zmiana dotyczy grupy osób w wieku 15-59 lat, w której spadek populacji wyniesie aż 30,1%. W grupie wiekowej 65-79 nastąpi bardzo silny wzrost o 36,4%. Największa zmiana przyrostu dotyczy grupy osób powyżej 80 roku życia, gdyż prognoza przewiduje gwałtowny wzrost o 414%. Takie zmiany w udziałach w ludności powiatu karkonoskiego świadczą o starzeniu się społeczeństwa, co spowodowane jest głównie przez spadające saldo migracji i możliwy w przyszłości ujemny przyrost naturalny. Efektem tego będzie zmniejszenie liczby osób mobilnych oraz spadek zapotrzebowania na przewozy szkolne i pracownicze, przy jednoczesnym wzroście zapotrzebowania na podróże transportem publicznym przez osoby starsze.

3.3 Gospodarka

W powiecie karkonoskim w 2020 r. działało ponad 11 tys. podmiotów gospodarczych. Osoby pracujące stanowiły 17,9% ogółu mieszkańców (28,2% osób w wieku produkcyjnym).

Tab. 3.4. Struktura zatrudnienia w powiecie karkonoskim w 2019 r.

Wyszczególnienie	Ogółem	w tym:		
		Przemysł, budownictwo	Rolnictwo, leśnictwo	Usługi
Osoby pracujące	11 377	4 316	1 412	5 649
Udział [%]	100	38	12	50

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Powiat karkonoski charakteryzuje się wysokim potencjałem turystycznym dzięki korzystnemu położeniu w Sudetach Zachodnich, tworzonymi m.in. przez Karkonosze. Dzięki temu wyróżnia się na tle pozostałych powiatów na terenie województwa jak i pozostałych w kraju. Gęsta sieć szlaków rowerowych oraz pieszych, obszerna oferta noclegowa, wiele miejsc turystycznych i historycznych sprawiają, że istotną gałęzią gospodarki jest turystyka. Warto zauważyć, że region tętni życiem nie tylko w sezonie zimowym, w którym głównie uruchamiane są stoki narciarskie oraz organizowane narciarskie imprezy sportowe, ale także w pozostałych porach roku głównie dzięki turystyce aktywnej i uzdrowiskowej, przy czym pod względem liczby osób przyjezdnych znacząco wyróżnia się okres letnich wakacji szkolnych.

W 2019 r. dochody budżetu powiatu wyniosły 82,2 mln zł (co w przeliczeniu na 1 mieszkańca daje 1 295,57 zł), a wydatki – 79,2 mln zł (w przeliczeniu na 1 mieszkańca – 1 249,80 zł).

Tab. 3.5 Podstawowe dane budżetowe powiatu karkonoskiego dotyczące publicznego transportu zbiorowego

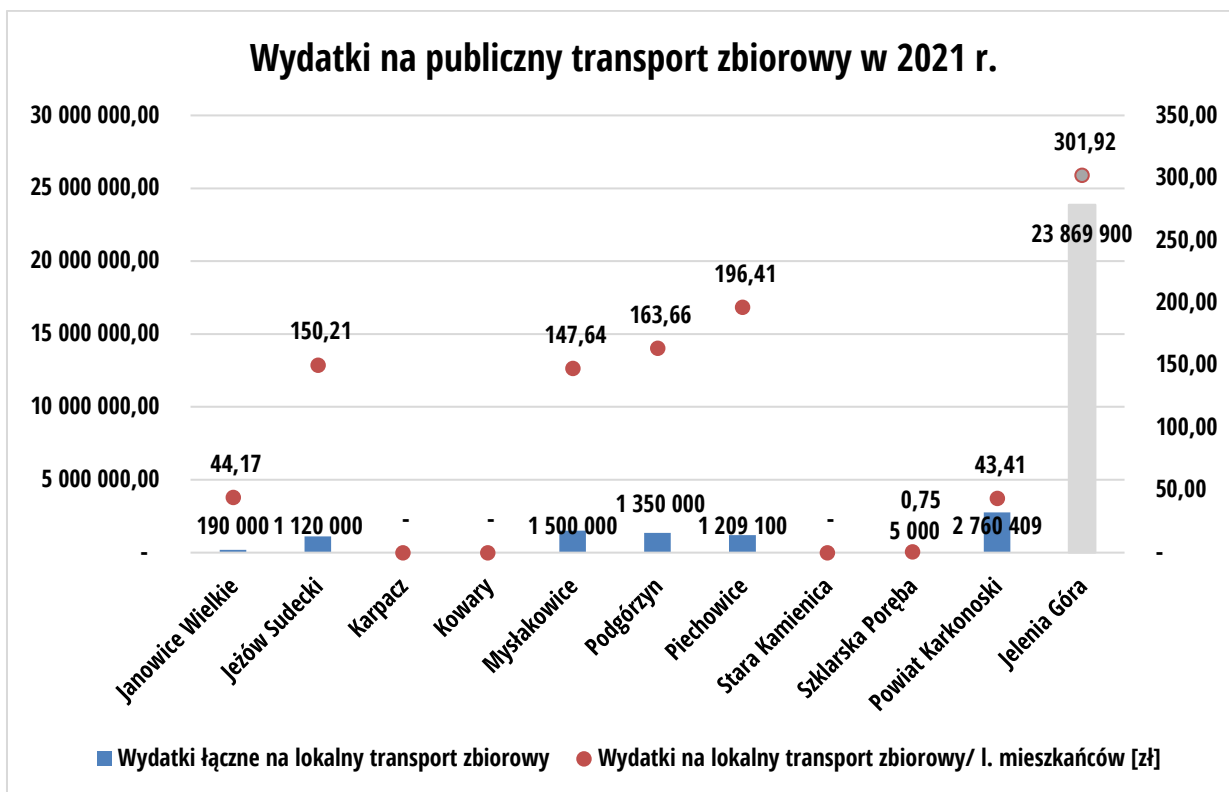
Lp.	Wyszczególnienie	2015	2016	2017	2018	2019
1.	Dochody Powiatu ogółem [tys. zł]	68 165,7	65 874,8	63 739,6	74 685,5	82 052,6
2.	Wydatki Powiatu ogółem [tys. zł] w tym:	66 078,9	63 166,5	61 698,4	75 345,9	79 153,3
3.	w Dziale Transport i łączność wyodrębniono wydatki bieżące					
	Ogółem [tys. zł]:	2 164,7	1 869,1	1 914,4	2 118,1	1 912,9
4.	w Dziale Transport i łączność wyodrębniono wydatki majątkowe					
	Ogółem [tys. zł]:	6 858,9	4 238,0	2 546,9	6 462,7	9 957,7
5.	w Dziale Transport i łączność wyodrębniono					



Lp.	Wyszczególnienie	2015	2016	2017	2018	2019
	Drogi publiczne powiatowe [tys. zł]:	1 630,7	1 496,3	1 696,2	1 831,5	2 029,1

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu karkonoskiego w zakresie gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich jest finansowane z budżetów samorządowych, przy czym jego poziom jest wyraźnie zróżnicowany, zarówno w ujęciu wartościowym, jak i w przeliczeniu na 1 mieszkańca.



Rys. 3.1 Wydatki na publiczny transport zbiorowy w 2021 r.

Źródło: uchwały budżetowe JST na 2021 r., <https://www.duw.pl/pl/urząd/programy/fundusz-rozwoju-przewoz/17301,Wyniki-naboru-nr-1-wnioskow-o-objecie-doplata-w-2021-r-w-ramach-Funduszu-rozwoju.html>

3.4 Sfera społeczna

W powiecie karkonoskim znajduje się 26 szkół podstawowych oraz 11 szkół ponadpodstawowych, w tym licea ogólnokształcące, szkoły branżowe I stopnia oraz szkoły techniczne. W roku szkolnym 2019/2020 w szkołach podstawowych uczyło się ponad 3,9 tys. uczniów oraz w ponadgimnazjalnych około 700 uczniów.

Należy przy tym podkreślić, że zdecydowana większość szkół ponadpodstawowych znajduje się poza obszarem powiatu karkonoskiego na terenie Jeleniej Góry.

Tab. 3.6 Edukacja w powiecie karkonoskim w roku szkolnym 2019/2020

Placówka	Liczba placówek [szt.]	Liczba uczniów
Przedszkola	12	1 585
Szkoły podstawowe	26	3 945

Placówka	Liczba placówek [szt.]	Liczba uczniów
Szkoły zasadnicze zawodowe	4	161
Szkoły zawodowe i technika	2	240
Licea ogólnokształcące	5	304

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Na terenie powiatu występuje wiele atrakcji turystycznych. Znajdują się w nim:

- Kościół Wang w Karpaczu,
- Huta Szkła Kryształowego Julia w Piechowicach,
- Wodospad Kamieńczyk w Szklarskiej Porębie,
- Muzeum Mineralogiczne w Szklarskiej Porębie,
- Sztolnie w Kowarach,
- Zapora na Łomnicy w Karpaczu,
- Muzeum Sportu i Turystyki w Karpaczu,

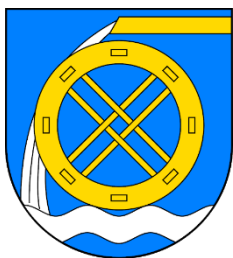
Ponadto, na terenie powiatu znajdują się ośrodki kulturalne:

- Gminny Ośrodek Kultury w Mysłakowicach,
- Piechowicki Ośrodek Kultury,
- Miejski Ośrodek Kultury w Kowarach,
- Gminny Ośrodek Kultury w Janowicach Wielkich,
- Gminny Ośrodek Kultury Sportu i Rekreacji w Jeżowie Sudeckim,
- Miejski Ośrodek Kultury w Szklarskiej Porębie,
- Centrum Kultury i Turystyki w Karpaczu.

Na terenie powiatu karkonoskiego funkcjonują m.in. Centrum Medyczne Karpacz S.A. (ul. Myśliwska 13) oraz Szpital Bukowiec w Kowarach (ul. Sanatoryjna 15). Ponadto w pozostałych gminach funkcjonują gminne ośrodki zdrowia.

3.5 Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład powiatu karkonoskiego

Powiat Karkonoski tworzy 9 gmin, do których zaliczają się 4 gminy miejskie oraz 5 gmin wiejskich, na obszarze których znajdują się 44 sołectwa (łącznie na terenie powiatu istnieje 48 miejscowości).



Gmina Miejska Piechowice

Gmina miejska położona w południowo – zachodniej części powiatu, granicząca od północnego wschodu z Jelenią Górą, od wschodu z gminą Podgórzyn, od zachodu ze Szklarską Porębą, a od północy z gminą Stara Kamienica. Miejscowość leży nad Kamienną, niewielką rzeką dorzecza Odry, dopływem Bobru oraz uchodzącym doń w Piechowicach dopływem – Małą Kamienną.

Zamieszкана przez 6 156 mieszkańców o powierzchni około 43 km². Miasto położone jest na wysokości 360–480 m n.p.m., a granica administracyjna sięga aż do wysokości 1509 m n.p.m., gdzie znajduje się drugi co do wielkości szczyt Karkonoszy – Wielki Szyszak. Piechowice leżą na trasie drogi

krajowej nr 3, która przebiega na odcinku Świnoujście – Jakuszyce stanowiącą polską część międzynarodowej trasy E65. Od drogi krajowej nr 3 odchodzi droga wojewódzka nr 366 z Piechowic do Kowar, stanowiąca zarazem główną ulicę miasta (ul. Krysztalowa). Ponadto przez Piechowice przebiega linia kolejowa 311 w relacji Jelenia Góra – Szklarska Poręba – Granica Państwa, na której funkcjonują 3 przystanki i stacje, tj. Piechowice Dolne, Piechowice i Górzyniec.



Gmina Podgórzyn

Gmina wiejska położona w południowej części powiatu karkonoskiego o powierzchni 83 km². Siedziba władz gminy to Podgórzyn. Według danych z 30 czerwca 2020 roku gminę zamieszkiwały 8 262 osoby. Gmina Podgórzyn sąsiaduje od zachodu i północy z miastem Jelenia Góra, od północnego – wschodu z gminą Mysłakowice, od wschodu z miastem Kowary, od południa z miastem Karpacz oraz z Czechami. Na terenie gminy Podgórzyn znajduje się 10 miejscowości: Borowice, Głębock, Marczyce, Miłków, Podgórzyn, Przesieka, Sosnówka, Staniszków, Ściegny, Zachełmie. Przez obszar gminy przebiega droga wojewódzka nr 366 Piechowice – Podgórzyn – Kowary.



Gmina Stara Kamienica

Gmina wiejska położona w zachodniej części powiatu karkonoskiego. Siedziba władz gminy to Stara Kamienica. Według danych z 30 czerwca 2020 roku gminę zamieszkiwały 5 242 osoby, a jej powierzchnia wynosi 110 km². Gmina Stara Kamienica graniczy: od południa z gminą Piechowice i Szklarska Poręba, od północnego zachodu miastem i gminą Mirsk, Lubomierz, Wleń, od wschodu gminą Jeżów Sudecki i miastem Jelenia Góra. Na terenie gminy znajduje się 10 sołectw: Antoniów, Barcinek, Chromiec, Kopaniec, Kromnów, Mała Kamienica, Nowa Kamienica, Rybnica, Stara Kamienica, Wojcieszyce. Gmina Stara Kamienica leży na trasie drogi krajowej nr 3 w relacji Świnoujście – Jakuszyce stanowiącą polską część międzynarodowej trasy E65 oraz drogi krajowej nr 30 Zgorzelec – Lubań – Gryfów Śląski – Jelenia Góra. Przez obszar gminy przebiega droga wojewódzka nr 358 Świeradów Zdrój – Stara Kamienica – Szklarska Poręba. Ponadto na terenie gminy funkcjonuje także linia kolejowa nr 274 Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Lubań – Zgorzelec, na której zlokalizowane są stacje w Rybnicy i Starej Kamienicy.



Miasto Szklarska Poręba

Miasto zlokalizowane w południowo – zachodniej części powiatu karkonoskiego. Zamieszkanе jest przez 6 633 mieszkańców, a jego powierzchnia wynosi 75 km². Położone w dolinie rzeki Kamiennej i jej dopływów (Kamieńczyka i Szklarki), od południa na stokach Karkonoszy z dominującą nad miastem Szrenicą (1362 m n.p.m.), od północy na stokach Gór Izerskich z Wysokim Kamieniem (1058 m n.p.m.) i Czarną Górą (965 m n.p.m.), zaś od wschodu wzniesienia Pogórza Karkonoskiego oddzielają miasto od Kotliny Jeleniogórskiej. Sąsiednie gminy: Mirsk, Piechowice, Stara Kamienica. Gmina sąsiaduje z Czechami. Szklarska Poręba dzieli się tradycyjnie na następujące części (dawne wsie lub osiedla): Biała Dolina, Szklarska Poręba Górna, Marysin, Szklarska Poręba Średnia,

Szklarska Poręba Dolna, ponadto administracyjnie częścią Szklarskiej Poręby są Jakuszyce. Szklarska Poręba leży na trasie drogi krajowej nr 3 w relacji Świnoujście – Jakuszyce stanowiącą polską część międzynarodowej trasy E65. Ponadto przez Szklarską Porębę wytyczona jest droga wojewódzka nr 358 Świeradów Zdrój – Stara Kamienica – Szklarska Poręba. Przez miasto przebiega także linia kolejowa nr 311 Jelenia Góra – Szklarska Poręba – Jakuszyce – Granica Państwa, na której zlokalizowanych jest aż 5 przystanków i stacji kolejowych: Szklarska Poręba Dolna, Szklarska Poręba Średnia, Szklarska Poręba Górna, Szklarska Poręba Huta, Szklarska Poręba Jakuszyce.



Gmina Janowice Wielkie

Gmina wiejska położona w północno – wschodniej części powiatu karkonoskiego, nad Bobrem, na pograniczu Kotliny Jeleniogórskiej, Gór Kaczawskich i Rudaw Janowickich w Sudetach Zachodnich. Z Janowic Wielkich wiedzie trasa na szczyt należący do Korony Gór Polski – Skopiec (724 m n.p.m.). Janowice Wielkie są też punktem wyjściowym na najwyższy szczyt Gór Ołwianych – Turzec; do skalnego miasta – Starościńskich Skał (718 m n.p.m.) i do największej w rejonie Kotliny Jeleniogórskiej jaskini (długości 36 m) w głaziskach Fajki (600 m n.p.m.). Według danych z 30 czerwca 2020 r. zamieszkiwało 4 275 osób. Gminę tworzy 6 sołectw: Janowice Wielkie, Komarno, Miedzianka, Mniszków, Radomierz, Trzcińsko o łącznej powierzchni 58 km². Gmina Janowice Wielkie leży na trasie drogi krajowej nr 3, która przebiega na odcinku Świnoujście – Jakuszyce. Przez obszar gminy przebiega także linia kolejowa nr 274 Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Lubąń – Zgorzelec z funkcjonującymi stacją w Janowicach Wielkich i przystankiem w Trzcińsku.



Gmina Jeżów Sudecki

Gmina wiejska położona w północnej części powiatu karkonoskiego, na pograniczu Gór Kaczawskich i Kotliny Jeleniogórskiej w Sudetach Zachodnich. Na terenie gminy funkcjonuje lotnisko Jeżów Sudecki zarządzane przez Aeroklub Polski oraz kompleks narciarski Ski Arena Łysa Góra. Według danych z 30 czerwca 2020 roku gminę zamieszkiwało 7 477 osób. Według danych z roku 2019 gmina Jeżów Sudecki ma obszar 94 km². Sołectwa w gminie Jeżów Sudecki stanowią: Chrośnica, Czernica, Dziwiszów, Janówek, Jeżów Sudecki, Płoszczyna, Siedlęcín, Wrzeszczyn. Przez gminę Jeżów Sudecki przebiega droga wojewódzka nr 365 w relacji Jelenia Góra – Dziwiszów – Stara Kraśnica - Jawor.



Gmina Karpacz

Miasto zlokalizowane w południowej części powiatu karkonoskiego. Karpacz położony jest w Karkonoszach, u stóp Śnieżki (1602 m n.p.m.), której polska część znajduje się w granicach miasta, w dolinie rzeki Łomnicy oraz potoków, będących jej dopływami. Według danych GUS z 31 grudnia 2019 r. miasto liczyło 4 570 mieszkańców, a jego powierzchnia wynosi 38 km². Sąsiednie gminy: Kowary, Podgórzyn. Na południu gmina sąsiaduje z Czechami. Stanowi jeden z najważniejszych ośrodków turystycznych w Sudetach, z szeroką bazą noclegową oraz sanatoryjną.



Gmina Miejska Kowary

Gmina miejska położona w południowo – wschodniej części powiatu karkonoskiego, na pograniczu Karkonoszy, Rudaw Janowickich i Kotliny Jeleniogórskiej, której większość obszaru zurbanizowanego znajduje się w dolinie Jedlicy (zwarta zabudowa na długości 5 km). Miasto o powierzchni 37 km² zamieszkuje ponad 11,5 tys. mieszkańców, co czyni Kowary największą miejscowością powiatu. Kowary położone są w południowo-wschodniej części Kotliny Jeleniogórskiej, północno-wschodniej części Karkonoszy oraz południowo-zachodnim skrawku Rudaw Janowickich. Kowary sąsiadują od południowego zachodu z Czechami, od północy z gminą Mysłakowice, od zachodu z gminą Podgórzyn i z miastem Karpacz, od wschodu z Gminą Kamienna Góra oraz Lubawka. Granica biegnie od Przełęczy Okraj poprzez Kowarski Grzbiet do Skalnego Stołu. W środkowej jej części usytuowane jest centrum miasta, które jest jego najstarszą częścią. Znajdują się tu liczne generatory ruchu takie jak placówki usługowo-handlowe, ośrodki edukacji, placówki zdrowia itp. Przez obszar przebiegają dwie drogi wojewódzkie: nr 370 Rozdroże Kowarskie (DW369) – granica państwa Przełęcz Okraj/ Pomezni Boudy i nr 367 Jelenia Góra – Mysłakowice – Kowary – Wałbrzych.



Gmina Mysłakowice

Gmina wiejska zlokalizowana we wschodniej części powiatu karkonoskiego o powierzchni 88 km². Siedzibą władz gminy są Mysłakowice. Według danych z 30 czerwca 2020 r. gminę zamieszkiwały 10 142 osoby. Gmina Mysłakowice obejmuje swym obszarem część Rudawskiego Parku Krajobrazowego, w tym niezwykle popularne Góry Sokole z Krzyżną Górą - 645 m n.p.m. i Sokolikiem - 642 m n.p.m. W krajobrazie gminy dominuje masyw Rudaw Janowickich z jego najwyższym szczytem Skalnikiem (945 m n.p.m.). Gmina Mysłakowice sąsiaduje od północy z Jelenią Górą oraz gminą Janowice Wielkie; na południu z miastem Kowary, od wschodu z gminą Kamienna Góra, a od zachodu z gminą Podgórzyn. Na terenie gminy znajduje się 10 sołectw, do których należą: Bukowiec, Dąbrowica, Gruszków, Karpniki, Kostrzyca, Krogulec, Mysłakowice, Łomnica, Strużnica, Wojanów. Przez obszar gminy przebiega droga wojewódzka nr 367 Jelenia Góra – Mysłakowice – Kowary – Wałbrzych oraz czynna linia kolejowa z ruchem pasażerskim nr 274, na której funkcjonuje stacja Wojanów.



4 Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze powiatu karkonoskiego

System ogólnodostępnego transportu publicznego funkcjonującego na terenie powiatu karkonoskiego składa się z kilku niezależnych podsystemów w przewozach drogowych i kolejowych, tworzonych przez niezależne względem siebie przewozy o charakterze użyteczności publicznej i przewozy komercyjne:

- przewozy o charakterze użyteczności publicznej:
 - transport kolejowy w wojewódzkich przewozach pasażerskich organizowanych przez Województwo Dolnośląskie, których operatorami są Koleje Dolnośląskie S.A. oraz POLREGIO sp. z o.o.,
 - transport kolejowy w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich organizowanych przez Ministra Infrastruktury, obsługiwanych przez PKP Intercity S.A.,
 - autobusowa komunikacja miejska organizowana przez Miasto Jelenią Górę, której operatorem jest podmiot wewnętrzny Miasta, tj. Miejski Zakład Komunikacyjny sp. z o.o. w Jeleniej Górze,
 - autobusowa komunikacja regionalna w powiatowych przewozach pasażerskich organizowana przez Powiat Karkonoski na terenie powiatu karkonoskiego, której operatorem jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej „Tour” sp. z o.o. w Jeleniej Górze,
- przewozy komercyjne:
 - autobusowy transport regionalny świadczony przez przewoźników prywatnych,
 - autobusowy transport dalekobieżny świadczony przez przewoźników prywatnych.

Jeleniogórska komunikacja miejska funkcjonuje nie tylko na terenie Miasta Jelenia Góra, ale także na obszarze 5 gmin, z którymi 27.09.2019 r. zawarte zostały bilateralne porozumienia międzygminne między Miastem Jelenia Góra a:

- Gminą Janowice Wielkie,
- Gminą Jeżów Sudecki,
- Gminą Mysłakowice,
- Gminą Podgórzyn,
- Gminą Piechowice.

Przedmiotem porozumień P/1/2019, P/2/2019, P/3/2019, P/4/2019, P/5/2019 opublikowanych w Dzienniku Urzędowym Województwa Dolnośląskiego w dn. 31.10.2019 r. pod poz. 6163 – 6167 jest powierzenie Miastu Jelenia Góra realizacji zadania publicznego w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, polegającego na planowaniu, organizowaniu i zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym na obszarze gmin będących stronami porozumień. Zgodnie z ich treścią, organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie gmin Janowice Wielkie, Jeżów Sudecki, Mysłakowice, Piechowice i Podgórzyn jest Miasto Jelenia Góra.

W dalszej części rozdziału przedstawiono charakterystykę istniejących przewozów w transporcie publicznym, która nie obejmuje przewozów regularnych specjalnych oraz przewozów wykonywanych



w komunikacji transgranicznej, do której zaliczają się przewozy kolejowe na linii nr 311 oraz sezonowe przewozy komercyjne na 1 linii komunikacyjnej w transporcie drogowym.

4.1 Regionalny osobowy transport drogowy

4.1.1 Powiatowa Komunikacja Karkonoska

Z inicjatywy Starosty Karkonoskiego w dniu 01.02.2021 r. uruchomiony został nowy system transportu publicznego w Kotlinie Jeleniogórskiej w postaci powiatowych przewozów pasażerskich Powiatu Karkonoskiego, który funkcjonuje pod marką Powiatowej Komunikacji Karkonoskiej na terenie wszystkich gmin w powiecie. Warto zaznaczyć, że Powiat Karkonoski dołączył do grona 9 pozostałych samorządów na szczeblu powiatowym w województwie dolnośląskim, które organizują publiczny transport zbiorowy, przy czym wielkość zaplanowanej pracy eksploatacyjnej w sieci komunikacyjnej organizowanej przez Powiat Karkonoski w 2021 r. jest trzecia co do wielkości wolumenu w województwie.

Połączenia w Powiatowej Komunikacji Karkonoskiej funkcjonują na terenie wszystkich gmin wchodzących w skład powiatu karkonoskiego, docierając do 32 miejscowości w powiecie oraz do Jeleniej Góry. Sieć połączeń Powiatowej Komunikacji Karkonoskiej tworzy 11 linii komunikacyjnych:

- linia 100 łączy Karpacz Górny z Jelenią Górą przez Kowary i Mysłakowice,
- linia 101 kursuje na trasie z Chrośnicy przez Czernicę, Płoszczynę, Jeżów Sudecki do Jeleniej Góry,
- okólne, jednokierunkowe linie 102 i 112 obsługują trasę z Jeleniej Góry przez Janowice Wielkie, Gruszków, Kowary, Mysłakowice do Jeleniej Góry (w obu kierunkach),
- linia 103 łączy Kowary Górne z Jelenią Górą przez Mysłakowice,
- linia 104 zapewnia połączenie Karpacza Górnego z Jelenią Górą przez Miłków, Sosnówkę, Podgórzyn i jeleniogórskie Cieplice,
- linia 105 łączy Kowary Górne z Jelenią Górą przez Ściegny, Miłków, Sosnówkę, Podgórzyn i jeleniogórskie osiedle Cieplice,
- linia 106 jako połączenie sezonowe funkcjonuje ze Szklarskiej Poręby Górnej do Karpacza Górnego przez Piechowice, jeleniogórski Sobieszów, Podgórzyn, Sosnówkę, Miłków,
- okólne jednokierunkowe linie 108 i 118 obsługują miejscowości w gminie Stara Kamienica na trasie z Jeleniej Góry przez Wojcieszycę, Starą Kamienicę, Chromiec, Kopaniec, piechowski Piastów i następnie do Jeleniej Góry przez osiedla Sobieszów i Cieplice,
- linia 109 kursuje na trasie ze Szklarskiej Poręby Górnej do Jeleniej Góry przez Piechowice oraz osiedla Sobieszów i Cieplice w Jeleniej Górze.



Rys. 4.1 Schemat linii komunikacyjnych Powiatowej Komunikacji Karkonoskiej

Źródło: www.pks.jgora.pl

Powiat Karkonoski pełni funkcję organizatora powiatowych przewozów pasażerskich na terenie Powiatu Karkonoskiego za wyjątkiem linii 106, która łącząc Karpacz ze Szklarską Porębą, tranzytowo przebiega przez jeleniogórski Sobieszów. Dla potrzeby jej organizacji z planowanym uruchomieniem od dnia 01.05.2021 r., Jelenia Góra posiadająca status miasta na prawach powiatu, w dniu 01.04.2021 r. zawarła porozumienie powiatowe z Powiatem Karkonoskim¹⁷, w myśl którego powierzyła Powiatowi Karkonoskiemu organizację powiatowych przewozów pasażerskich.

Tab. 4.1 Przebieg tras linii Powiatowej Komunikacji Karkonoskiej

Linia	Przebieg trasy	Okres kursowania
100	KARPACZ GÓRNY – Karpacz – Ściegny – Kowary – Kostrzyca – Mysłakowice – JELENIA GÓRA	Codziennie*
101	RADOMIERZ – Chrośnica – Janówek – Czernica – Czernica Dolna – Czernica – Płoszczyna – Płoszczyna Górna – Płoszczyna – Jeżów Sudecki – (wybrane kursy z Dziwiszowa Dolnego) JELENIA GÓRA	Poniedziałek – sobota oprócz świąt

¹⁷ Porozumienie Nr 3 Powiatu Karkonoskiego i Miasta Jelenia Góra dotyczące powierzenia zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich



Linia	Przebieg trasy	Okres kursowania
102	Linia jednokierunkowa, w przeciwnym kierunku kursuje linia 112 JELENIA GÓRA – Radomierz – Janowice Wielkie – Trzcianko – Karpniki – Strużnica – Gruszków – Kowary – Kostrzyca – Mysłakowice – JELENIA GÓRA	Poniedziałek – sobota oprócz świąt
112	Linia jednokierunkowa, w przeciwnym kierunku kursuje linia 102 JELENIA GÓRA – Mysłakowice – Kostrzyca – Kowary – Gruszków – Strużnica – Karpniki – Trzcianko – Janowice Wielkie – Radomierz – JELENIA GÓRA	Poniedziałek – sobota oprócz świąt
103	KOWARY GÓRNE – Kowary (wybrane kursy z lub przez Kowary Wojków) – Kostrzyca – Mysłakowice – JELENIA GÓRA	Poniedziałek – sobota oprócz świąt
104	KARPACZ GÓRNY – Karpacz – Miłków – Głębock – Marczyce – Sosnówka – Podgórzyn – JELENIA GÓRA	Codziennie*
105	KOWARY GÓRNE – Kowary (wybrane kursy przez Kowary Wojków) – Ściegny – Miłków – Głębock – Sosnówka – Marczyce – Podgórzyn – JELENIA GÓRA	Poniedziałek – piątek oprócz świąt
106	SZKLARSKA PORĘBA GÓRNA – Szklarska Poręba – Piechowice – JELENIA GÓRA: Sobieszów – Podgórzyn – Marczyce – Sosnówka – Głębock – Miłków – Karpacz – KARPACZ GÓRNY	Soboty, niedziele i święta w okresie 1.IX – 15.X, 1.V – 30.VI, a w okresie ferii letnich i zimowych dla wszystkich województw codziennie
108	Linia jednokierunkowa, w przeciwnym kierunku kursuje linia 118 JELENIA GÓRA – Wojcieszycy – Kromnów – Stara Kamienica – Mała Kamienica – Chromiec – Kopaniec – Kopanina – Piechowice – JELENIA GÓRA	Poniedziałek – sobota oprócz świąt
118	Linia jednokierunkowa, w przeciwnym kierunku kursuje linia 108 JELENIA GÓRA – Piechowice – Kopanina – Kopaniec – Chromiec – Mała Kamienica – Stara Kamienica – Kromnów – Wojcieszycy – JELENIA GÓRA	Poniedziałek – sobota oprócz świąt
109	SZKLARSKA PORĘBA GÓRNA – Szklarska Poręba – Piechowice – JELENIA GÓRA	Codziennie*

*z wyjątkiem wybranych świąt, tj. 25.XII, 1.I, 1. dzień Wielkanocy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie pks.jgora.pl

W ramach Powiatowej Komunikacji Karkonoskiej uruchamiane są:

- 162 kursy w dni robocze szkolne,
- 157 kursów w dni robocze feryjne,
- 113 kursów w soboty,
- 43 kursy w niedziele.

W trakcie trwania sezonu turystycznego liczba kursów rośnie ze względu na funkcjonowanie okresowej linii 106 łączącej Karpacz i Szklarską Porębę. Najwyższa liczba kursów realizowana jest na liniach komunikacyjnych 100, 103, 104 i 109 obsługujących miasta, tj. Karpacz, Kowary, Piechowice i Szklarską Porębę.

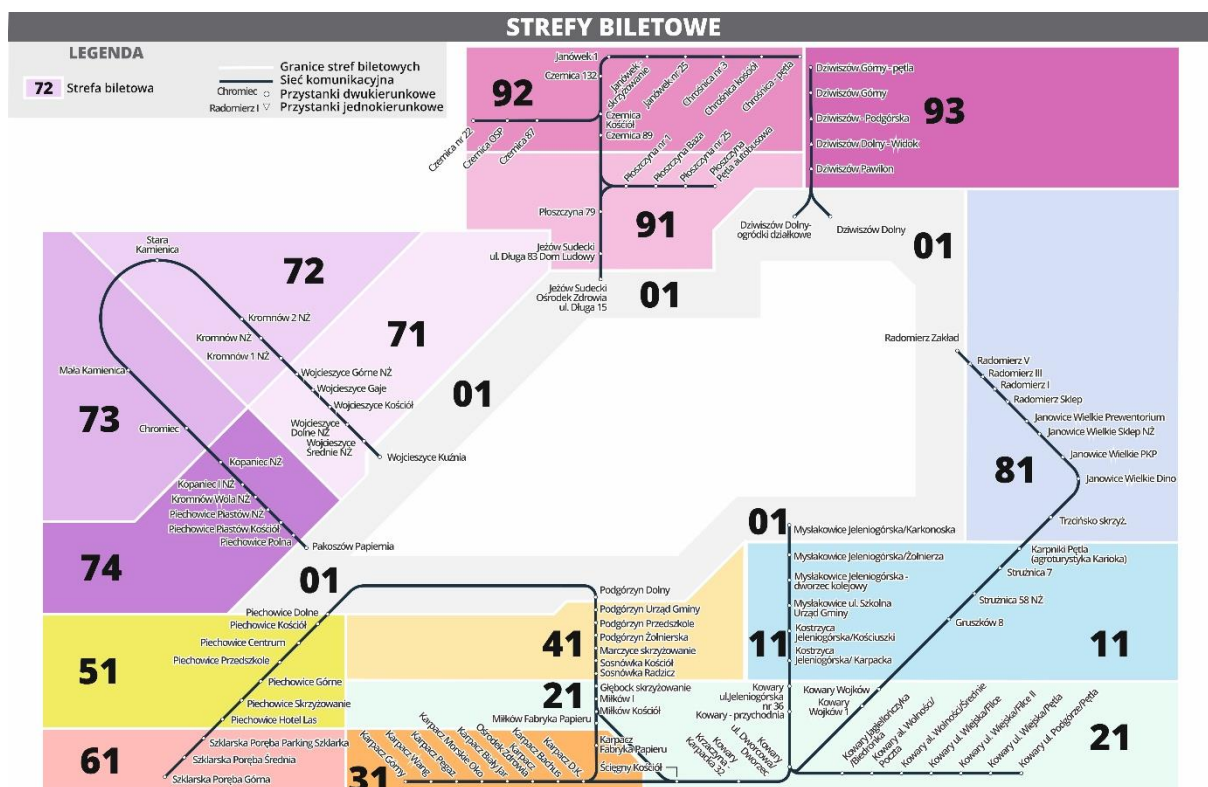
Wszystkie linie za wyjątkiem linii 105 kursują codziennie od poniedziałku do soboty, natomiast linie 100, 104 i 109 docierające do największych miejscowości w powiecie posiadających status miast, kursują codziennie od poniedziałku do niedzieli. Oba karkonoskie główne ośrodki turystyczne, tj. Karpacz i Szklarska Poręba dzięki Powiatowej Komunikacji Karkonoskiej mają zapewniony codzienny dostęp do przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym.

Tab. 4.2 Liczba kursów linii w Powiatowej Komunikacji Karkonoskiej

Linia	Roboczy szkolny	Roboczy feryjny	Sobota	Niedziela
100	33	33	32	14
101	17	13	8	
102+112	12	12	5	
103	28	22	14	
104	25	24	21	10
105	10	8		
106 sezon		9	9	9
106 wakacje		18	18	18
108+118	10	10	4	
109	27	26	20	10
110				
suma poza sezonem	162	148	104	34
suma w wakacje		166	122	52
suma w sezonie	162	157	113	43

Źródło: Opracowanie własne na podstawie pks.jgora.pl

Taryfa biletowa bazuje na modelu taryfy strefowej, według której cena biletu jest uzależniona od liczby stref, na obszarze których realizowana jest podróż. Dystrybuowane są 2 rodzaje biletów, tj. jednorazowe i miesięczne, wobec których stosowane są ustawowe uprawnienia do przejazdów ulgowych.



Źródło: Zarządzenie Starosty Karkonoskiego

Podstawowym kanałem dystrybucji biletów jest sprzedaż biletów przez prowadzących pojazdy, realizowana przy użyciu gotówki. Od maja 2021 r. w 10 pojazdach operatora wprowadzone zostały terminale płatnicze, umożliwiające odbywanie transakcji bezgotówkowych.

4.1.2 Komunikacja miejska organizowana przez Miasto Jelenia Góra

Aktualność poniższych danych według stanu na dzień 19.05.2021 r.

Jeleniogórska komunikacja miejska funkcjonuje nie tylko na terenie Miasta Jelenia Góra, ale także na terenie 5 gmin, z którymi 27.09.2019 r. zawarte zostały bilateralne porozumienia międzygminne między Miastem Jelenia Góra a:

- Gminą Janowice Wielkie,
- Gminą Jeżów Sudecki,
- Gminą Mysłakowice,
- Gminą Podgórzyn,
- Gminą Miejską Piechowice.

Autobusy jeleniogórskiej komunikacji miejskiej docierają do 27 spośród 48 miejscowości w powiecie karkonoskim.

Na liniach komunikacji miejskiej Jeleniej Góry funkcjonuje operator – Miejski Zakład Komunikacyjny sp. z o.o. w Jeleniej Górze. MZK sp. z o.o. w Jeleniej Górze świadczy usługi przewozowe na 28 liniach komunikacji miejskiej, w tym 13 liniach, które obsługują również tereny poza granicami Jeleniej Góry – miasto Piechowice, wszystkie miejscowości w gminie Jeżów Sudecki i wybrane miejscowości na terenie gmin Mysłakowice, Podgórzyn oraz Janowice Wielkie.

Tab. 4.3 Aktualny (stan na 19.05.2021 r.) przebieg linii komunikacji miejskiej docierających do powiatu karkonoskiego obsługiwanych przez MZK sp. z o. o. w Jeleniej Górze

Numer linii	Trasa podstawowa i trasy dodatkowe
1	Jeżów Sudecki – Jelenia Góra: Wybrane kursy wydłużone do Chrośnicy, Płoszczyny, Janówka, Czernicy lub Siedlęcina
2	Jelenia Góra – Jelenia Góra Wybrane kursy wydłużone do Komarna
3	Jelenia Góra – Łomnica – Mysłakowice: Wybrane kursy wydłużone do Bukowca
4	Jelenia Góra – Podgórzyn – Przesieka Wybrane kursy wydłużone do Borowic lub Zachemia
5	Jelenia Góra – Siedlęcina – Jeżów Sudecki – Jelenia Góra - Wrzeszczyn
8	Jeżów Sudecki – Jelenia Góra
9	Jelenia Góra – Piechowice Wybrane kursy różnymi trasami przez Piechowice: wydłużone do Kromnowa
10	Dziwiszów – Jelenia Góra Wybrane kursy do Jeżowa Sudeckiego
11	Jelenia Góra – Łomnica - Wojanów - Bobrów Wybrane kursy do Gruszkowa (jak linia 33), wybrane kursy trasą przez Dąbrowicę
15	Jelenia Góra – Piechowice Wybrane kursy wydłużone do Michałowic
19	Jelenia Góra – Stanisławów – Sosnówka
29	Piechowice – Piastów – Piechowice – Kromnów
33	Jelenia Góra – Łomnica – Krogulec – Karpniki – Krogulec – Karpnik – Strużnica - Gruszków Wybrane kursy wydłużone do Dąbrowicy lub Wojanowa

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 4.4. Liczba par kursów jeleniogórskiej komunikacji miejskiej do poszczególnych miejscowości w powiecie karkonoskim.

Linia	Miejscowość	Liczba par kursów		
		Dzień roboczy szkolny	Sobota	Niedziela
1	Jeżów Sudecki	21	15	13
	Chrośnica	1	2	2
	Siedlęcin	1	1	1
	Czernica	0	0	2
	Janówek	0	0	2
	Płoszczyna	0	0	2
2	Komarno	8	5	5
3	Łomnica	14	6	7
	Mysłakowice	16	6	7
	Kostrzyca	5	2	1
4	Podgórzyn	25	8	9
	Przesieka	11	3	3
	Borowice	7	3	3
	Zachełmie	6	2	3
5	Siedlęcin	13	8	6
	Jeżów Sudecki	13	8	6
	Wrzeszczyn	4	4	3
8	Jeżów Sudecki	13	10	7
9	Piechowice	19	8	8
	Kromnów	0	0	1
10	Dziwiszów	15	8	7
	Jeżów Sudecki	1	0	0
11	Łomnica	12	5	1
	Wojanów	10	5	1
	Gruszków	2	0	0
	Dąbrowica	1	0	0
15	Piechowice	7	3	3
	Michałowice	10	6	6
19	Staniszów	10	5	4
	Sosnówka	6	2	2
29	Piechowice	2	0	0
	Kromnów	2	0	0
33	Łomnica	6	2	2
	Strużnica	6	2	0
	Krogulec	6	2	0
	Karpniki	6	2	0
	Gruszków	6	2	0
	Dąbrowica	1	0	0
	Wojanów	0	0	3

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 4.5. Liczba par kursów powiatowej komunikacji karkonoskiej do poszczególnych miejscowości w powiecie karkonoskim.

Linia	Miejscowość	Liczba par kursów		
		Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
100	Mysłakowice	16	16	7
	Kostrzyca	16	16	7
	Kowary	16	16	7
	Ściegny	16	16	7
	Karpacz	16	16	7
101	Jeżów Sudecki	7	4	0
	Płoszczyna	7	4	0
	Czernica	6	4	0
	Janówek	6	4	0
	Chrośnica	6	4	0
	Radomierz	1	0	0
	Dziwiszów	2	0	0
102	Radomierz	6	3	0
	Janowice Wielkie	6	3	0
	Trzcianko	6	3	0
	Karpniki	6	3	0
	Strużnica	6	3	0
	Gruszków	6	3	0
	Kowary	6	3	0
	Mysłakowice	6	3	0
103	Mysłakowice	14	7	0
	Kostrzyca	14	7	0
	Kowary	14	7	0
104	Podgórzyn	13	10	5
	Marczyce	13	10	5
	Sosnówka	13	10	5
	Głębock	13	10	5
	Miłków	13	10	5
	Karpacz	13	10	5
105	Kowary	5	0	0
	Ściegny	5	0	0
	Miłków	5	0	0
	Głębock	5	0	0
	Sosnówka	5	0	0
	Marczyce	5	0	0
	Podgórzyn	5	0	0
106	Karpacz	0	9	9



Linia	Miejscowość	Liczba par kursów		
		Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
	Miłków	0	9	9
	Głębock	0	9	9
	Sosnówka	0	9	9
	Marczyce	0	9	9
	Podgórzyn	0	9	9
	Piechowice	0	9	9
	Szklarska Poręba	0	9	9
108	Wojcieszyce	5	2	0
	Kromnów	5	2	0
	Stara Kamienica	5	2	0
	Chromiec	5	2	0
	Kopaniec	5	2	0
	Kromnów Wola	5	2	0
	Piechowice	5	2	0
109	Piechowice	12	8	5
	Szklarska Poręba	12	8	5
112	Mysłakowice	6	2	0
	Kowary	6	2	0
	Gruszków	6	2	0
	Strużnica	6	2	0
	Karpniki	6	2	0
	Trzcińsko	6	2	0
	Janowice Wielkie	6	2	0
	Radomierz	6	2	0
118	Piechowice	5	2	0
	Kromnów Wola	5	2	0
	Kopaniec	5	2	0
	Chromiec	5	2	0
	Mała Kamienica	5	2	0
	Stara Kamienica	5	2	0
	Kromnów	5	2	0
	Wojcieszyce	5	2	0

Źródło: Opracowanie własne



4.1.3 Przewozy komercyjne

Regularny przewóz osób w transporcie drogowym w przewozach komercyjnych jest realizowany na terenie wszystkich gmin wchodzących w skład powiatu karkonoskiego.

W Tab. 4.6 przedstawiono przebiegi tras kursujących na terenie gmin wchodzących w skład powiatu karkonoskiego. Ze względu na skutki trwającej epidemii COVID-19, nie wszystkie z nich są obecnie uruchamiane (według stanu na dzień 15.06.2021 r.).

Tab. 4.6. Wykaz linii komunikacyjnych w transporcie drogowym w przewozach komercyjnych na terenie powiatu karkonoskiego, na funkcjonowanie których wydano zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych.

Lp.	Przewoźnik	Trasa
1	"POLBUS - PKS" SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ	Wrocław - Jarosław - Strzegom - Sady Dolne - Bolków - Nowe Rochowice - Mysłów - Kaczorów - Jelenia Góra - Mysłakowice - Kowary - Ściegny - Karpacz - Karpacz Górny
2	"INTERTRANS" PKS SA GŁOGÓW	Głogów - Polkowice - Lubin - Legnica - Złotoryja - Nowy Kościół - Świerzawa - Jelenia Góra - Miłków - Karpacz
3	"INTERTRANS" PKS SA GŁOGÓW	Głogów - Polkowice - Lubin - Złotoryja - Świerzawa - Jelenia Góra - Piechowice - Szklarska Poręba - Świeradów Zdrój
4	Usługi Przewozowe Zdzisław Siwiński	Wojcieszków - Kaczorów - Radomierz - Jelenia Góra
5	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej "Tour" Sp. z o.o.	Jelenia Góra - Świerzawa - Złotoryja - Legnica - Lubin - Polkowice - Głogów - Zielona Góra - Gorzów Wielkopolski - Świnoujście - Międzyzdroje - Wisetka - Międzywodzie - Dziwnów - Dziwnówek - Łukęcin - Pobierowo - Pustkowo - Trzęsacz - Rewal - Niechorze - Pogorzela - Trzebiatów - Mrzeżyno - Rogowo - Dźwirzyno - Grzybowo - Kołobrzeg
6	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej "Tour" Sp. z o.o.	Jelenia Góra - Kaczorów - Mysłów - Bolków - Strzegom - Jarosław - Wrocław
7	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej "Tour" Sp. z o.o.	Bolków - Stare Rochowice - Jeżów - Nowe Rochowice - Mysłów - Kaczorów - Radomierz - Jelenia Góra
8	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej "Tour" Sp. z o.o.	Jelenia Góra - Wleń - Lwówek Śląski - Bolesławiec - Trzebień - Szprotawa - Kożuchów - Nowa Sól - Zielona Góra - Sulechów - Świebodzin - Jordanowo - Międzyrzecz - Skwierzyna - Gorzów Wlkp. - Myślibórz - Lipiany - Pyrzyce - Szczecin
9	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej "Tour" Sp. z o.o.	Jelenia Góra - Jeżów Sudecki - Siedlęcin Dolny - Strzyżowiec - Pilchowice - Nielestno - Wleń - Łupki - Marczów - Pławna Górna - Pławna Dolna - Mojesz Górny - Mojesz - Lwówek Śląski
10	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej "Tour" Sp. z o.o.	Świerzawa - Sędziszowa - Sokołowiec - Rząśnik - Janówek - Czernica - Płoszczyna - Jeżów Sudecki - Jelenia Góra
11	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej "Tour" Sp. z o.o.	Jelenia Góra - Siedlęcin - Rybnica - Barcinek - Pasiecznik - Zalesie - Wojciechów - Lubomierz - Radoniów - Krzewie Wielkie - Gryfów Śląski
12	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej "Tour" Sp. z o.o.	Jelenia Góra - Siedlęcin - Rybnica - Pasiecznik - Popielówek - Chmielen - Radoniów - Krzewie Wielkie - Gryfów Śląski - Wieża - Zacisze - Karłowice - Mirsk - Mroczkowice - Orłowice - Świeradów-Zdrój
13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej "Tour" Sp. z o.o.	Jelenia Góra - Jeżów Sudecki - Siedlęcin Dolny - Strzyżowiec - Pilchowice - Maciejowiec - Maciejowiec - Wojciechów - Lubomierz
14	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej "Tour" Sp. z o.o.	Jelenia Góra - Świerzawa Rynek - Złotoryja - Legnica - Lubin - Polkowice - Głogów - Wschowa - Leszno - Poznań - Ujście - Piła - Jastrowie - Okonek - Szczecinek - Biały Bór - Trzebielino - Słupsk - Ustka
15	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej "Tour" Sp. z o.o.	Jelenia Góra - Wleń - Lwówek Śląski - Bolesławiec - Trzebień - Szprotawa - Kożuchów - Nowa Sól - Zielona Góra - Świebodzin - Międzyrzecz - Gorzów Wielkopolski - Barlinek - Choszczno - Recz - Kalisz Pomorski - Drawsko Pomorskie - Złocieniec - Połczyn-Zdrój - Białogard - Koszalin - Mielno - Unieście



Lp.	Przewoźnik	Trasa
16	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej "Tour" Sp. z o.o.	Jelenia Góra - Świerzawa - Złotoryja - Legnica - Lubin - Polkowice - Głogów - Wschowa - Leszno - Poznań - Ujście - Piła - Jastrowie - Okonek - Szczecinek - Biały Bór - Miastko - Trzebielino - Słupsk - Ustka
17	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej "Tour" Sp. z o.o.	Jelenia Góra - Świerzawa - Złotoryja - Legnica - Lubin - Polkowice - Głogów - Wschowa - Leszno - Poznań
18	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. (z siedzibą w Kamiennej Górze)	Jelenia Góra - Mysłakowice - Kostrzyca - Kowary - Przełęcz Kowarska - Ogorzelec - Leszczyniec - Szarocin - Pisarzowice skrz. - Kamienna Góra - Borówno - Czarny Bór - Boguszów-Gorce - Wałbrzych
19	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. (z siedzibą w Kamiennej Górze)	Kamienna Góra - Ptaszków - Dębrznik - Marciszów - Ciechanowice - Świdnik - Kaczorów - Radomierz - Jelenia Góra - Pasiecznik - Chmielen - Krzewie Wielkie - Gryfów Śląski - Biedzychowice - Olszyna - Jałowiec - Lubań - Pisarzowice - Nowa Karczma - Białogórze - Trójca - Łagów - Zgorzelec
20	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o. (z siedzibą w Kamiennej Górze)	Kamienna Góra - Ptaszków - Dębrznik - Marciszów - Ciechanowice - Świdnik - Kaczorów - Radomierz - Jelenia Góra
21	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bolesławcu Sp. z o.o.	Bolesławiec - Nowe Jaroszewice - Suszki - Włodzice Wielkie - Żerkowice - Brunów - Lwówek Śląski - Mojesz - Mojesz Górny - Pławna Dolna - Pławna Górna - Golejów - Wojciechów - Zalesie - Pasiecznik - Rybnica - Siedlęcin - Jelenia Góra
22	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bolesławcu Sp. z o.o.	Bolesławiec - Nowe Jaroszewice - Suszki - Włodzice Wielkie - Żerkowice - Brunów - Lwówek Śląski - Mojesz - Mojesz Górny - Pławna Dolna - Pławna Górna - Marczów - Łupki - Wleń - Nielestno - Pilchowice - Strzyżowiec - Siedlęcin - Jeżów Sudecki - Jelenia Góra
23	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bolesławcu Sp. z o.o.	Lubomierz - Wojciechów - Maciejowice - Pilchowice - Strzyżowiec - Siedlęcin - Jeżów Sudecki - Jelenia Góra
24	Firma "KRY-CHA" Wojciech Chadży (obecnie REGIOBUS Sp. z o.o.)	Jelenia Góra - Wleń - Lwówek Śląski - Bolesławiec - Trzebień - Szprotawa - Kożuchów - Świnoujście - Międzyzdroje - Międzywodzie - Dziwnów - Dziwnówek - Pobierowo - Rewal - Niechorze - Pogorzelić - Mrzeżyno - Dźwirzyno - Grzybowo - Kołobrzeg - Ustronie Morskie - Sarbinowo - Mielno
25	Firma "KRY-CHA" Wojciech Chadży (obecnie REGIOBUS Sp. z o.o.)	Jelenia Góra - Gryfów Śląski - Lwówek Śląski - Bolesławiec - Trzebień - Szprotawa - Kożuchów - Świnoujście - Międzyzdroje - Międzywodzie - Dziwnów - Dziwnówek - Pobierowo - Rewal - Niechorze - Pogorzelić - Mrzeżyno - Dźwirzyno - Grzybowo - Kołobrzeg - Ustronie Morskie - Sarbinowo - Mielno
26	Usługi Transportowe Grzegorz Szeluk	Wojcieszków Dolny - Wojcieszków - Wojcieszków Górny - Kaczorów - Radomierz - Jelenia Góra
27	"FAM - WADOWCZYK" Irena Wdowczyk	Dobków - Stara Krasnica - Świerzawa - Lubiechowa - Janochów - Podgórk - Dziwiszów Górny - Dziwiszów - Dziwiszów Dolny - Jelenia Góra
28	Transport Lądowy Pasażerski - Sławomir Marciniak	Świeradów-Zdrój - Orłowice - Krobica - Kotlina - Gierczyn - Przeczka - Rębiszów - Proszowa - Kwieciszowice - Mała Kamienica - Stara Kamienica - Barcinek - Rybnica - Siedlęcin - Jelenia Góra
29	Transport Lądowy Pasażerski - Sławomir Marciniak	Świeradów-Zdrój - Orłowice - Mroczkowice - Mirsk - Rębiszów - Proszowa - Kwieciszowice - Mała Kamienica - Stara Kamienica - Barcinek - Rybnica - Siedlęcin - Jelenia Góra
30	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej VOYAGER Sp. z o.o.	Jelenia Góra - Siedlęcin - Rybnica - Pasiecznik - Popielówek - Chmielen - Krzewie Wielkie - Gryfów Śląski - Biedzychowice - Olszyna - Jałowiec - Lubań - Pisarzowice - Nowa Karczma - Wyręba - Białogórze - Trójca - Łagów - Zgorzelec
31	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej VOYAGER Sp. z o.o.	Świeradów-Zdrój - Orłowice-Krobica - Mroczkowice - Mirsk - Karłowice - Gryfów Śląski - Krzewie Wielkie - Radoniów - Chmielen - Chmielen - Popielówek - Pasiecznik - Rybnica - Siedlęcin - Jelenia Góra
32	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej VOYAGER Sp. z o.o.	Zawidów - Stary Zawidów - Wielichów - Miedziana - Bierna - Radzimów - Platerówka - Włosień Górny - Włosień Dolny - Włosień - Siekierczyn - Zaręba Górna - Zaręba - Zaręba Dolna - Lubań - Jałowiec - Olszyna - Biedzychowice - Gryfów Śląski - Krzewie Wielkie - Radoniów - Chmielen - Popielówek - Pasiecznik - Rybnica - Siedlęcin - Jelenia Góra
33	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej VOYAGER Sp. z o.o.	Lubań - Jałowiec - Olszyna - Biedzychowice - Gryfów Śląski - Krzewie Wielkie - Radoniów - Lubomierz - Miłęcice - Wojciechów - Wojciechów - Pasiecznik - Rybnica - Siedlęcin - Jelenia Góra
34	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej VOYAGER Sp. z o.o.	Lubań - Kościelnik - Kościelniki Dolne - Kościelniki Średnie - Kościelniki Górne - Leśna - Sucha-Czocha - Stankowice - Złotniki Lubańskie - Złoty Potok - Giebułtów-Augustów - Giebułtów - Mirsk - Karłowice - Wieża - Gryfów Śląski - Krzewie Wielkie - Radoniów - Chmielen - Popielówek - Pasiecznik - Rybnica - Siedlęcin - Jelenia Góra



Lp.	Przewoźnik	Trasa
35	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej VOYAGER Sp. z o.o.	Lubań - Kościelnik - Kościelniki Dolne - Kościelniki Średnie - Kościelniki Górne - Leśna - Sucha-Czocha - Stankowice - Złotniki Lubańskie - Złoty Potok - Giebułtów-Augustów - Giebułtów - Mirsk - Karłowice - Wieża - Gryfów Śląski - Krzewie Wielkie - Radoniów - Lubomierz - Milęce - Wojciechów - Pasiecznik - Rybnica - Siedlęcin - Jelenia Góra
36	Firma Przewozowa "ATENA" Bożena Cieślak	Sokołowiec Górny - Sokołowiec - Rząśnik - Janówek - Czernica - Płoszczyna - Płoszczynka - Jeżów Sudecki - Jelenia Góra
37	Przewóz Osób "KRZYSZTOF" Krzysztof Marysiak	Wrocław - Jelenia Góra - Karpacz
38	FLIXBUS POLSKA Sp. z o. o.	Wrocław - Jelenia Góra - Szklarska Poręba
39	FLIXBUS POLSKA Sp. z o. o.	Jelenia Góra - Gryfów Śląski - Lwówek Śląski - Bolesławiec - Trzebień - Szprotawa - Kożuchów - Świnoujście - Międzyzdroje - Wisetka - Międzywódmie - Dziwnów - Dziwnówek - Łukęcin - Pobierowo - Trzęsacz - Rewal - Niechorze - Pogorzelnica - Mrzeżyno - Dźwirzyno - Grzybów - Kołobrzeg
40	REGIOBUS Sp. z o.o.	Wleń - Nielestno - Pilchowice - Strzyżowiec - Strzyżowiec Górny - Siedlęcin - Jeżów Sudecki - Jelenia Góra
41	Serwis Samochodowy sp. z o.o.	Karpacz - Ściegny - Krzaczyzna - Kowary - Kostrzyca - Mysłakowice - Jelenia Góra
42	"VIP TRAVEL" KARPACZ-BUS	Karpacz - Ściegny - Krzaczyzna - Kowary - Kowary Dolne - Kostrzyca - Mysłakowice - Jelenia Góra
43	"PRZEWÓZ OSÓB L&D"	Świeradów-Zdrój - Szklarska Poręba - Piechowice - Jelenia Góra
44	Transport Lądowy Pasażerski - Sławomir Marciniak	Jelenia Góra - Wojcieszce - Piastów - Piechowice - Szklarska Poręba
45	Serwis Samochodowy sp. z o.o.	Jelenia Góra - Wojcieszce - Kromnów - Stara Kamienica - Kromnów - Kopaniec - Chromiec
46	Serwis Samochodowy sp. z o.o.	Jelenia Góra - Siedlęcin - Rybnica - Barcinek - Stara Kamienica - Kromnów - Kopaniec - Chromiec - Antoniów
47	Serwis Samochodowy sp. z o.o.	Jelenia Góra - Radomierz - Janowice Wielkie
48	Marek Wolak Taxi Osobowe - Przewóz Osób	Jelenia Góra - Mysłakowice - Kostrzyca - Kowary - Wojków - Kowary - Kowary Górne
49	Marek Wolak Taxi Osobowe - Przewóz Osób	Jelenia Góra - Mysłakowice - Kostrzyca - Kowary - Krzaczyzna - Ściegny - Karpacz - Karpacz Górny
50	Marek Wolak Taxi Osobowe - Przewóz Osób	Jelenia Góra - Podgórzyn Dolny - Marczyce - Sosnowka Dolna - Głębock - Miłków - Karpacz - Karpacz Górny
51	PPTHU L&D Justyna Ochtoń-Kozina	Karpacz - Ściegny - Krzaczyzna - Kowary - Kostrzyca - Mysłakowice - Jelenia Góra
52	Amor Jan Szymczak	Jelenia Góra - Mysłakowice - Kostrzyca - Kowary - Krzaczyzna - Ściegny - Karpacz - Karpacz Górny
53	Amor Jan Szymczak	Jelenia Góra - Mysłakowice - Kostrzyca - Kowary - Kowary Górne
54	PPTHU L&D Justyna Ochtoń-Kozina	Kowary Górne - Kowary - Kowary Dolne - Wojków - Kowary - Krzaczyzna - Ściegny
55	"VIP TRAVEL" KARPACZ-BUS	Karpacz - Ściegny - Krzaczyzna - Kowary - Bukowiec
56	"VIP TRAVEL" KARPACZ-BUS	Karpacz - Ściegny - Krzaczyzna - Kowary - Przełęcz Okraj - Mała Upa - Pec pod Śnieżką
57	PPTHU L&D Justyna Ochtoń-Kozina	Karpacz - Ściegny - Krzaczyzna - Kowary

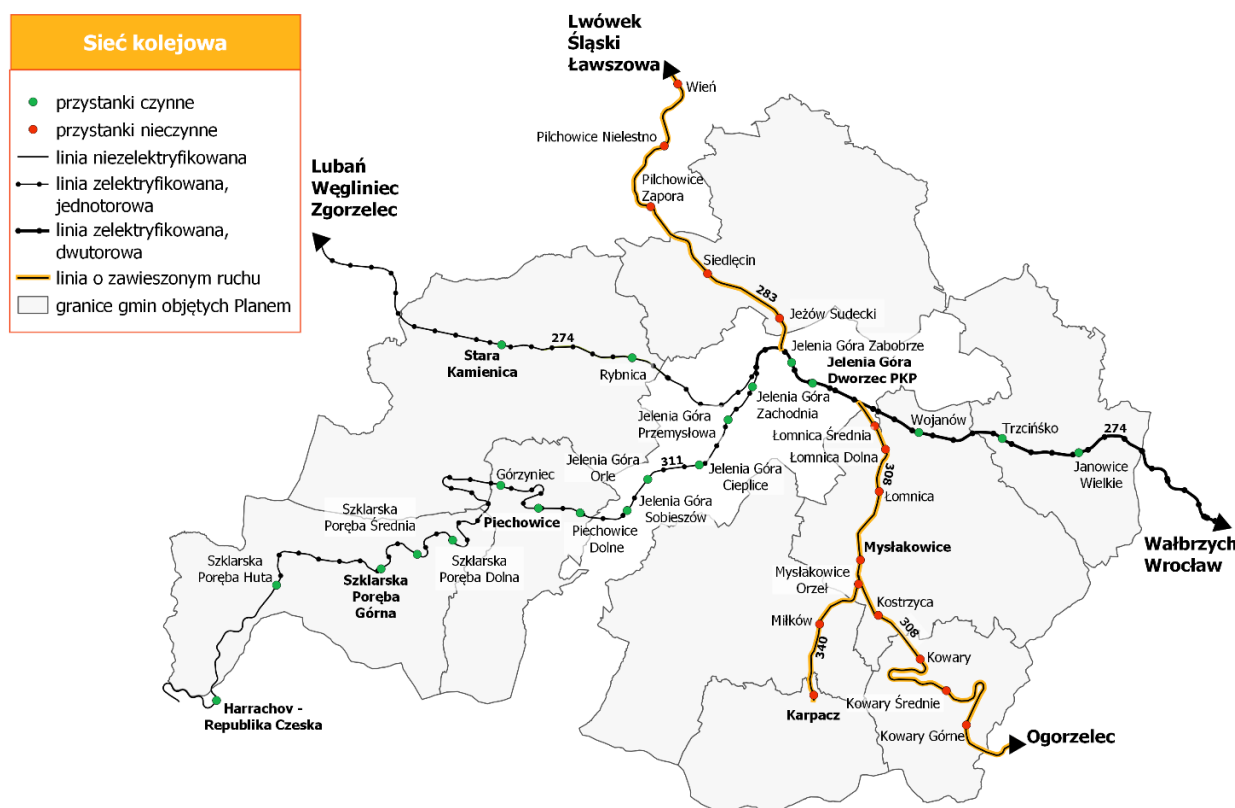
Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń na wykonywanie przewozów o charakterze komercyjnym wydanych przez Prezydenta Miasta Jelenia Góra, wykazu linii komunikacyjnych w przewozach regularnych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego oraz na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Jeleniej Górze.

Oprócz przewozów krajowych, na obszarze powiatu karkonoskiego funkcjonują także przewozy regularne w komunikacji międzynarodowej, realizowane na trasach z Jeleniej Góry do Winnicy przez Lwów i Chmielnicki oraz z Pragi tranzytowo przez Jelenią Górę do Zaporozża przez Lwów, Równie, Kijów, Charków i Dniepr, przy czym nie obsługują one przystanków komunikacyjnych zlokalizowanych na terenie powiatu karkonoskiego.

4.2 Transport kolejowy

Kolejowy układ transportowy na terenie powiatu karkonoskiego tworzą następujące linie kolejowe¹⁸:

- nr **274 Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Lubań – Zgorzelec**, czynna linia o znaczeniu państwowym, pierwszorzędna, na odcinku Wrocław – Jelenia Góra dwutorowa, na odcinku Wrocław – Jelenia Góra – Lubań zelektryfikowana, na pozostałych odcinkach jednotorowa i niezelektryfikowana;
- nr **283 Jelenia Góra – Lwówek Śląski – Ławszowa**, linia lokalna, znaczenia miejscowego, jednotorowa, niezelektryfikowana, nieczynna w ruchu pasażerskim na odcinku Jelenia Góra – Lwówek Śląski od 2016 roku;
- nr **308 Jelenia Góra – Mysłakowice – Kowary – Ogorzelec**, nieczynna linia lokalna, znaczenia miejscowego, jednotorowa, niezelektryfikowana, o całkowicie zawieszonym ruchu kolejowym;
- nr **311 Jelenia Góra – Szklarska Poręba – Jakuszyce – Granica Państwa**, czynna linia państwowa, znaczenia miejscowego, jednotorowa, zelektryfikowana na odcinku Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna i zarządzana jak pozostałe linie kolejowe w regionie jeleniogórskim przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., natomiast na odcinku Szklarska Poręba Górna – Jakuszyce – Granica Państwa, czynna, niezelektryfikowana, w zarządzie Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei;
- nr **340 Mysłakowice – Karpacz**, nieczynna linia lokalna, znaczenia miejscowego, jednotorowa, niezelektryfikowana, o zawieszonym całkowicie ruchu kolejowym.



Rys. 4.2 Układ linii kolejowych w powiecie karkonoskim
Źródło: Opracowanie własne

¹⁸ Mapa interaktywna linii kolejowych, <http://mapa.plk-sa.pl>



Powiat Karkonoski posiada bezpośredni dostęp do połączeń kolejowych obsługiwanych przez pociągi:

- regionalne w wojewódzkich przewozach pasażerskich POLREGIO: operator POLREGIO Sp. z o.o., obsługuje trasę Poznań – Wrocław – Jelenia Góra - Szklarska Poręba,
- regionalne w wojewódzkich przewozach pasażerskich: operator Koleje Dolnośląskie S.A., obsługuje trasy Jelenia Góra – Wałbrzych - Wrocław, Jelenia Góra – Szklarska Poręba, Jelenia Góra – Lubań - Zgorzelec, Jelenia Góra – Lubań – Legnica – Wrocław, Jelenia Góra – Szklarska Poręba - Jakuszyce – Harrachov,
- krajowe w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich: operator PKP Intercity S.A. – obsługuje trasy Szklarska Poręba – Jelenia Góra – Wrocław – Opole - Częstochowa – Warszawa, Jelenia Góra - Wałbrzych - Wrocław - Opole - Częstochowa - Kraków - Tarnów - Rzeszów - Przemyśl, Jelenia Góra – Wrocław – Opole - Częstochowa – Warszawa - Tłuszcz - Białystok oraz Jelenia Góra - Wałbrzych - Świdnica - Nysa - Prudnik - Kędzierzyn-Koźle - Gliwice - Katowice - Jaworzno - Kraków.

Tab. 4.7 Liczba par połączeń kolejowych w powiecie karkonoskim (stan na 14.03.2021 r.)

Odcinek	Liczba par połączeń kolejowych:			Operator lub Przewoźnik
	w dzień roboczy	w sobotę	w niedzielę	
Jelenia Góra – Janowice Wielkie – (Wałbrzych)	13+13 1+1 3+3+	13+14 1+1 4+4	12+13 1+1 4+4	Koleje Dolnośląskie / POLREGIO/ PKP InterCity
Jelenia Góra – Stara Kamienica – (...) - Lubań Śląski / Węglińiec	8+8 1+1	8+8 1+1	8+8 1+1	Koleje Dolnośląskie / PKP InterCity
Jelenia Góra – Piechowice – Szklarska Poręba	7+7 1+1 0+0	9+9 1+1 1+1	9+9 1+1 1+1	Koleje Dolnośląskie / POLREGIO / PKP InterCity

Źródło: Opracowanie własne

Warto podkreślić, że większość pociągów regionalnych organizowanych przez Województwo Dolnośląskie na linii nr 274 w relacjach z/do Wrocławia kończy bieg w Szklarskiej Porębie, Węglińcu lub Jeleniej Górze Zachodniej, silnie wykorzystując potencjał płynący z wybudowanych w 2019 r. nowych przystanków kolejowych.

Na terenie powiatu karkonoskiego objętych niniejszym Planem znajduje się 5 stacji i 8 przystanków kolejowych obecnie wykorzystywanych w ruchu pasażerskim:

- nr 274 Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Lubań – Zgorzelec:
 - stacja Wojanów (Gmina Mysłakowice),
 - przystanek Trzcińsko (Gmina Janowice Wielkie),
 - stacja Janowice Wielkie (Gmina Janowice Wielkie),
 - przystanek Rybnica (Gmina Stara Kamienica),
 - stacja Stara Kamienica (Gmina Stara Kamienica).
- nr 311 Jelenia Góra - Szklarska Poręba – Jakuszyce – Granica Państwa,
 - przystanek Piechowice Dolne (Gmina Miejska Piechowice),
 - stacja Piechowice (Gmina Miejska Piechowice),
 - przystanek Górzyniec (Gmina Miejska Piechowice),
 - przystanek Szklarska Poręba Dolna (Miasto Szklarska Poręba),
 - przystanek Szklarska Poręba Średnia (Miasto Szklarska Poręba),



- stacja Szklarska Poręba Górna (Miasto Szklarska Poręba),
- przystanek Szklarska Poręba Huta (Miasto Szklarska Poręba),
- przystanek Szklarska Poręba Jakuszyce (Miasto Szklarska Poręba).

Infrastruktura kolejowa na dwóch liniach kolejowych zlokalizowanych w powiecie karkonoskim jest częściowo zdekapitalizowana. W ostatnich latach ze względu na bardzo zły stan techniczny stan zawieszono połączenia pasażerskie na linii nr 283 do Lwówka Śląskiego. Linia nr 308 do Kowar i Kamiennej Góry wraz z odnogą w postaci linii nr 340 z Mysłakowic do Karpacza są obecnie nieprzejezdne. Brak przewozów na obu liniach sprawia, że 11 przystanków i 2 stacje kolejowe na obszarze objętym powiatu karkonoskiego jest nieczynnych:

- nr 283 Jelenia Góra – Lwówek Śląski – Ławszowa:
 - przystanek Jeżów Sudecki (Gmina Jeżów Sudecki),
 - przystanek Siedlęcin (Gmina Jeżów Sudecki).
- nr 308 Jelenia Góra – Mysłakowice – Kowary – Ogorzelec:
 - stacja Łomnica (Gmina Mysłakowice),
 - przystanek Łomnica Dolna (Gmina Mysłakowice),
 - przystanek Łomnica Średnia (Gmina Mysłakowice),
 - stacja Mysłakowice (Gmina Mysłakowice),
 - przystanek Kostrzyca (Gmina Mysłakowice),
 - przystanek Kowary (Gmina Miejska Kowary),
 - przystanek Kowary Średnie (Gmina Miejska Kowary),
 - przystanek Kowary Górne (Gmina Miejska Kowary).
- nr 340 Mysłakowice – Karpacz, nieczynna linia lokalna, znaczenia miejscowego, jednotorowa, niezelektryfikowana, o zawieszonym całkowicie ruchu kolejowym:
 - przystanek Mysłakowice Orzeł (Gmina Mysłakowice),
 - przystanek Miłków (Gmina Podgórzyn),
 - przystanek Karpacz (Gmina Karpacz).

Pasażerski transport kolejowy ma istotne znaczenie dla powiatu karkonoskiego, gwarantujące możliwość dojazdu do Wrocławia, Wałbrzycha oraz innych ośrodków miejskich w województwie i kraju. Dobrej jakości, często kursujące pociągi regionalne mogą zostać atrakcyjnym uzupełnieniem systemu komunikacji powiatowej. W tym celu rekomenduje się koordynację rozkładów jazdy pociągów i autobusów. W raporcie Urzędu Transportu Kolejowego za 2019 r. w skali jednego dnia wymiana pasażerska najwięcej wyniosła 1200 osób na stacji Szklarska Poręba Górna, a średnia liczba pasażerów na 1 zatrzymanie pociągu wynosiła 40 osób.¹⁹

Tab. 4.8. Wymiana pasażerska w 2019 r. na stacjach i przystankach kolejowych na terenie powiatu karkonoskiego.

¹⁹ Raport o wymianie pasażerskiej – dane o stacjach 2019, www.utk.gov.pl, dostęp: 04.05.2021 r.



nazwa stacji	wymiana pasażerska [liczba osób]	linie kolejowe	średnia dobowa liczba zatrzymań	średnia liczba pasażerów na 1 zatrzymanie (wartości zaokrąglone)
Szklarska Poręba Dolna	20 - 49	311	16	2
Szklarska Poręba Górna	1 200	311	29	40
Szklarska Poręba Huta	0 - 9	311	12	0
Szklarska Poręba Jakuszyce	300 - 499	311	12	20
Szklarska Poręba Średnia	50 - 99	311	16	4
Szklarska Poręba Dolna	20 - 49	311	16	2
Janowice Wielkie	200 - 299	274	36	10
Górzyniec	0 - 9	311	11	0
Jakuszyce Gr	150 - 199	311	0	
Piechowice	150 - 199	311	16	10
Piechowice Dolne	10 - 19	311	11	1
Rybica	10 - 19	274	14	1
Stara Kamienica	20 - 49	274	14	3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

4.3 Ocena dostępności transportu publicznego w powiecie karkonoskim

Analiza w niniejszym rozdziale została wykonana według stanu na dzień 13.06.2021 r., uwzględniającego zawieszenie wybranych połączeń w związku z trwającą epidemią COVID-19.

Regularny przewóz osób w transporcie drogowym jest realizowany na terenie wszystkich gmin wchodzących w skład powiatu karkonoskiego, przy czym widoczne jest wyraźne zróżnicowanie stopnia obsługi komunikacyjnej poszczególnych gmin. Co istotne, na terenie każdej z gmin powiatu karkonoskiego przewozy w transporcie publicznym funkcjonują codziennie od poniedziałku do niedzieli. O ile w soboty i niedziele, liczba połączeń w transporcie drogowym istotnie maleje, to dzięki codziennie uruchamianym liniom w transporcie kolejowym i w ramach jeleniogórskiej komunikacji miejskiej, każda z gmin w dni wolne od pracy posiada dostęp do transportu publicznego. Przewozy kolejowe są dostępne na terenie 5 spośród 9 gmin w powiecie, przy czym punkty odprawy pasażerów funkcjonują w zaledwie 7 miejscowościach.

Ogółem na terenie powiatu karkonoskiego uruchamianych jest 58 linii komunikacyjnych w transporcie publicznym, spośród których niecała połowa, tj. 27 linii funkcjonuje w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej:

- 13 linii w formule komunikacji miejskiej organizuje Miasto Jelenia Góra, które obsługuje Miejski Zakład Komunikacyjny sp. z o.o.,
- 11 linii organizuje Powiat Karkonoski w postaci powiatowych przewozów pasażerskich, które obsługiwane są przez operatora przewozów – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej „Tour” sp. z o.o.,

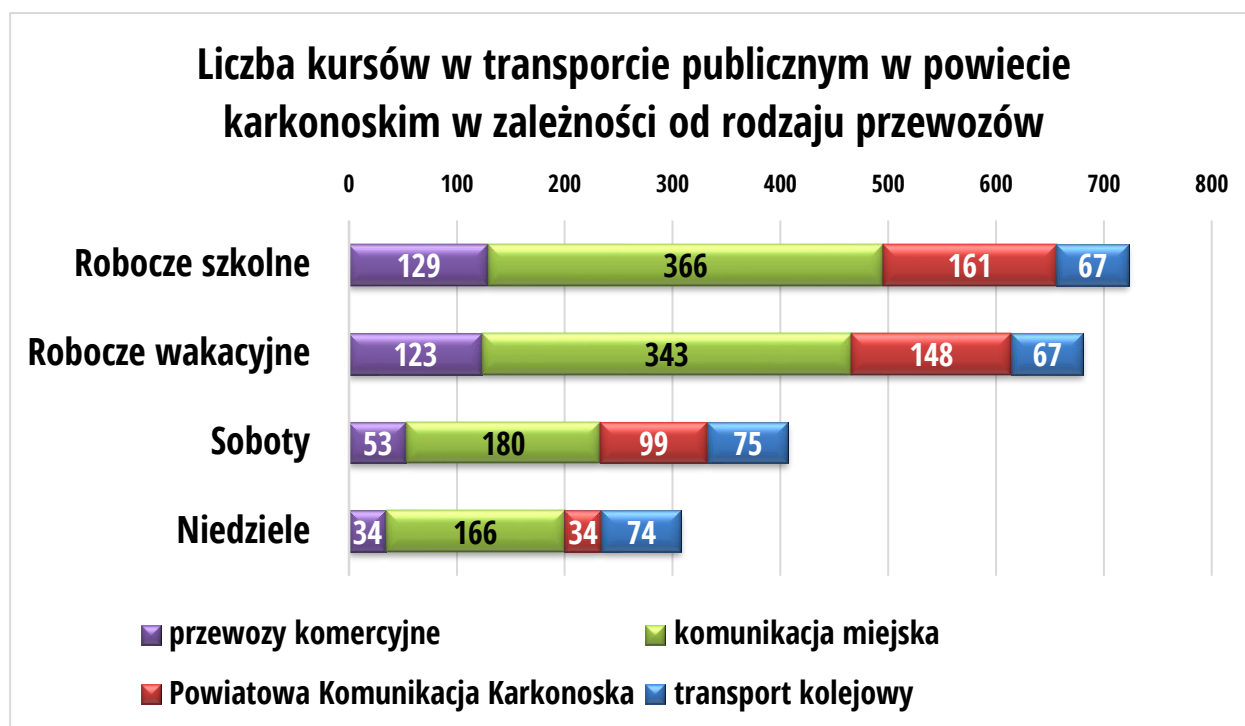


- wojewódzkie przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym na 2 liniach, tj. D6 i D19 organizuje Województwo Dolnośląskie.
- przewozy międzywojewódzkie na 1 linii w transporcie kolejowym organizuje minister właściwy do spraw transportu,

Niemal wszystkie linie komunikacyjne w transporcie drogowym rozpoczynają bieg w Jeleniej Górze, skąd najwięcej połączeń uruchamianych jest w kierunku gminy Jeżów Sudecki, gminy Mysłakowice oraz Karpacza przez Kowary.

Na terenie powiatu karkonoskiego połączenia w transporcie publicznym oferowane są przez 18 przewoźników i operatorów. Ogółem na terenie powiatu uruchamianych jest:

- 723 kursy w dzień roboczy szkolny,
- 681 kursów w dzień roboczy wakacyjny,
- 407 kursów w sobotę,
- 308 kursów w niedzielę.



Rys. 4.3 Liczba kursów w transporcie publicznym w powiecie karkonoskim w zależności od rodzaju przewozów

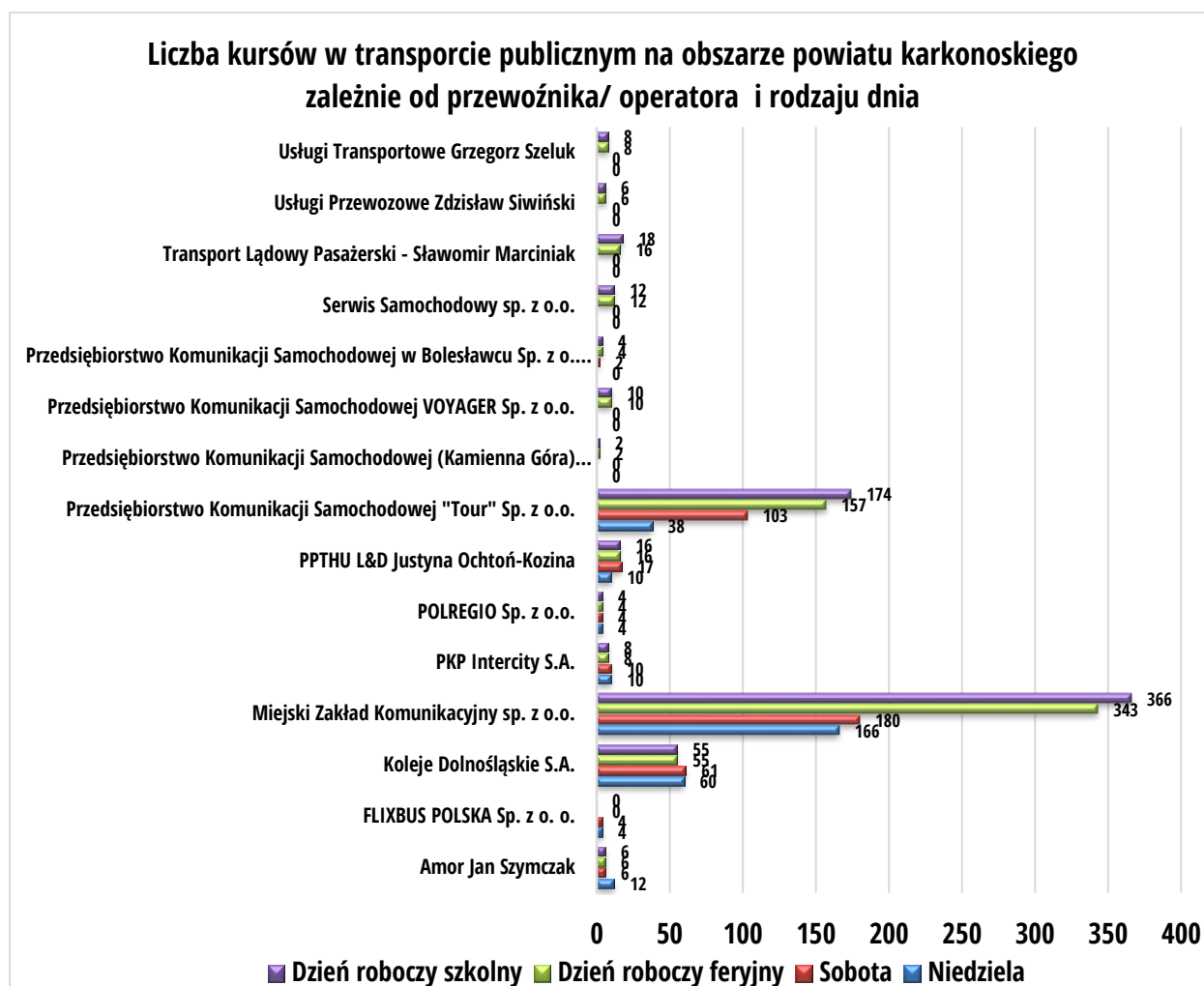
Źródło: Opracowanie własne

Najwięcej kursów uruchamia Miejski Zakład Komunikacyjny sp. z o.o. w ramach jeleniogórskiej komunikacji miejskiej – aż 51% w dni robocze szkolne, 50% w dni robocze wakacyjne, 44% w soboty, a w niedzielę 54%.

Kolejnym pod względem liczby realizowanych połączeń przewoźnikiem jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej „Tour” sp. z o.o., pełniącego rolę operatora powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez Powiat Karkonoski z udziałem w podaży usług na poziomie 24% w dni robocze szkolne, 23% w dni robocze wakacyjne, 25% w soboty i 12% w niedzielę.

Udział pozostałych przewoźników świadczących przewozy w transporcie drogowym z reguły nie przekracza poziomu 3% w dni robocze oraz 4% w dni wolne od pracy.

Udział transportu kolejowego w podaży usług transportu publicznego mierzony liczbą połączeń wynosi ok. 10% w dni robocze i rośnie w dni wolne od pracy, osiągając poziom 18% w soboty i 24% w niedziele.

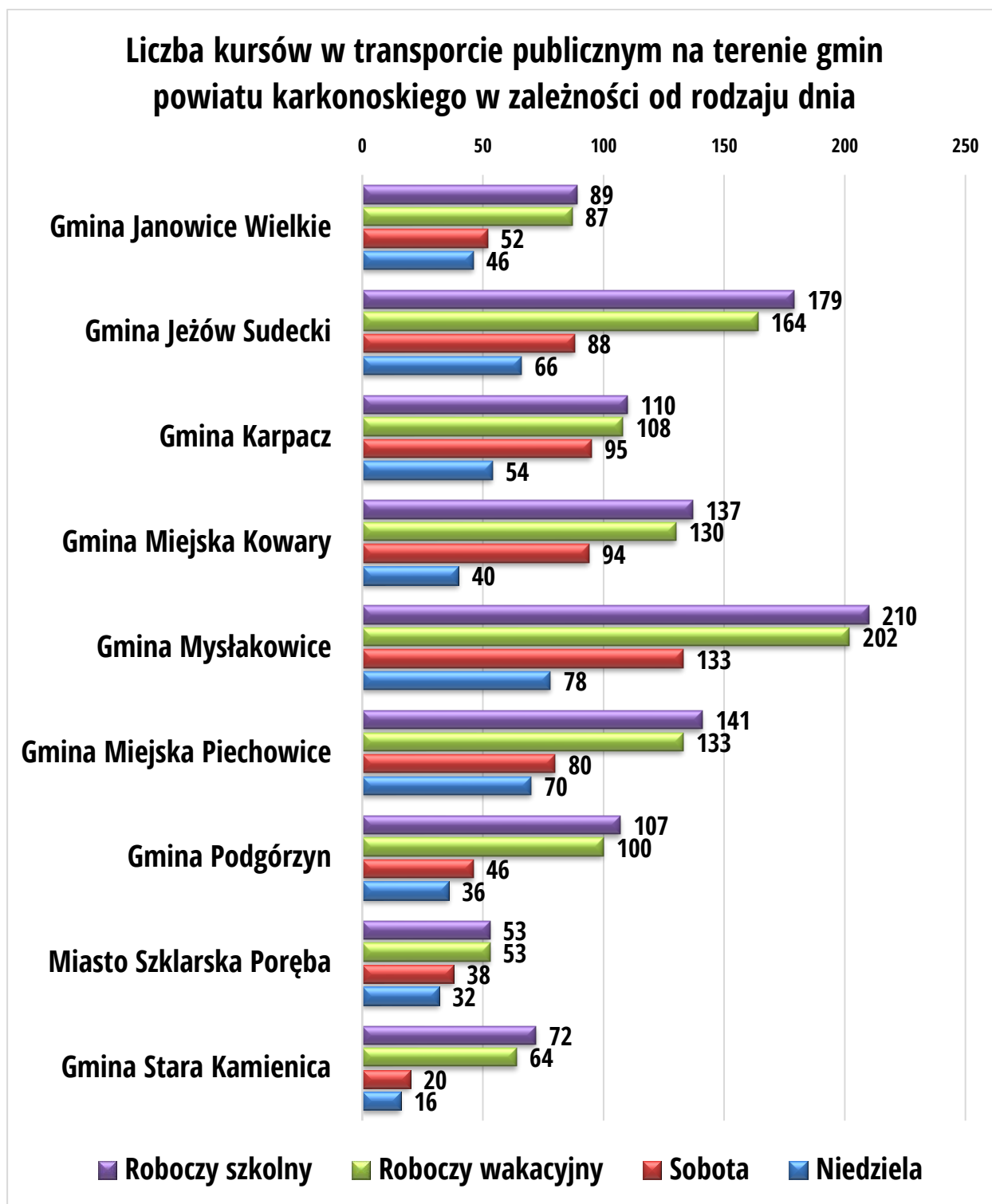


Rys. 4.4 Liczba kursów w transporcie publicznym na obszarze powiatu karkonoskiego zależnie od przewoźnika/ operatora i rodzaju dnia

Źródło: Opracowanie własne

Liczba kursów w poszczególnych gminach nie wynika od liczby funkcjonujących linii komunikacyjnych. Najwyższa liczba połączeń realizowana jest w gminach sąsiadujących z Miastem Jelenia Góra, do których docierają linie jeleniogórskiej komunikacji miejskiej. Najwięcej kursów wykonywanych jest na terenie Gminy Mysłakowice, na co wpływ ma funkcjonowanie jeleniogórskiej komunikacji miejskiej niemal do wszystkich miejscowości w tej gminie oraz wykonywanie przewozów o charakterze regionalnym w kierunku południowym powiatu jednym ciągiem komunikacyjnym przez Mysłakowice i Kostrzycę.

Kolejnymi gminami z wysoką liczbą połączeń są Gmina Jeżów Sudecki oraz Gmina Miejska Piechowice, na co wpływ mają przede wszystkim relatywnie często kursujące linie nr 1, 8 i 9.



Rys. 4.5 Liczba kursów w transporcie publicznym na terenie gmin powiatu karkonoskiego w zależności od rodzaju dnia

Źródło: Opracowanie własne

Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu karkonoskiego rozpatrywane w aspekcie liczby połączeń przypadających na 1000 mieszkańców zaspokajane są z wyraźnie zróżnicowaną częstotliwością.

Najlepiej są one wypełniane w Gminie Karpacz, gdzie w dni robocze wskaźnik liczby połączeń w transporcie drogowym na 1000 mieszkańców jest najwyższy. W dni robocze nieznacznie niższą



wartość wskaźnik ten cechuje Gminę Jeżów Sudecki i Gminę Miejską Piechowice. Omawiany wskaźnik najniższą wartość przyjmuje w dni robocze w Mieście Szklarska Poręba, natomiast w soboty i niedziele w Gminie Stara Kamienica. Do gmin, w których wskaźnik liczby kursów na 1000 mieszkańców przyjmuje niższe wartości niż przeciętnie w skali powiatu zaliczają się:

- w dni robocze szkolne – Miasto Szklarska Poręba,
- w dni robocze wakacyjne – Miasto Szklarska Poręba,
- w soboty – Gmina Podgórzyn, Miasto Szklarska Poręba, Gmina Stara Kamienica,
- w niedziele – Gmina Miejska Kowary, Gmina Podgórzyn, Miasto Szklarska Poręba, Gmina Stara Kamienica.

Tab. 4.9 Liczba kursów na 1000 mieszkańców w poszczególnych gminach.

Gmina	Liczba ludności	Liczba kursów w transporcie publicznym				Liczba kursów na 1000 mieszkańców			
		Dzień roboczy		Sobota	Niedziela	Dzień roboczy		Sobota	Niedziela
		szkolny	wakacje			szkolny	wakacje		
Gmina Janowice Wielkie	4 302	89	87	52	46	20,69	20,22	12,09	10,69
Gmina Jeżów Sudecki	7 456	179	164	88	66	24,01	22,00	11,80	8,85
Gmina Karpacz	4 570	110	108	95	54	24,07	23,63	20,79	11,82
Gmina Miejska Kowary	10 813	137	130	94	40	12,67	12,02	8,69	3,70
Gmina Mysłakowice	10 160	210	202	133	78	20,67	19,88	13,09	7,68
Gmina Miejska Piechowice	6 156	141	133	80	70	22,90	21,60	13,00	11,37
Gmina Podgórzyn	8 249	107	100	46	36	12,97	12,12	5,58	4,36
Miasto Szklarska Poręba	6 633	53	53	38	32	7,99	7,99	5,73	4,82
Gmina Stara Kamienica	5 252	72	64	20	16	13,71	12,19	3,81	3,05
łącznie - Powiat Karkonoski	63 591	723	681	407	308	11,37	10,71	6,40	4,84

Źródło: Opracowanie własne



5 Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

5.1 Zagospodarowanie przestrzenne

Powiat karkonoski położony jest w południowo-zachodniej Polsce i południowej części województwa dolnośląskiego, bezpośrednio sąsiadując z granicą polsko-czeską, otaczając od strony polskiej miasto Jelenia Góra (będącą siedzibą władz powiatu). W skład powiatu wchodzi dziewięć gmin: Gmina Janowice Wielkie, Gmina Jeżów Sudecki, Gmina Karpacz, Gmina Miejska Kowary, Gmina Mysłakowice, Gmina Miejska Piechowice, Gmina Podgórzyn, Gmina Stara Kamienica, Gmina Szklarska Poręba. Powierzchnia powiatu karkonoskiego wynosi 627 km². Większość powiatu położona jest na terenie Sudetów Zachodnich (na północy Góry Kaczawskie, w centrum Kotliny Jeleniogórskiej, na wschodzie Rudawy Janowickie, na południu Karkonosze oraz na zachodzie Góry Izerskie), północno-zachodnia część powiatu znajduje się w obrębie Pogórza Zachodniosudeckiego (Pogórze Izerskie). Na terenie każdej z gmin znajdują się obszary ochronne Natura 2000, a dodatkowo gminy południowej części powiatu (wszystkie gminy miejskie oraz Mysłakowice) posiadają na swoim terenie obszary Karkonoskiego Parku Narodowego.

Miasto Szklarska Poręba położone jest w południowo-zachodniej części powiatu przy granicy z Czechami, na terenie Gór Izerskich oraz Karkonoszy. Większość terenu zajmują obszary leśne, znajdujące się w strefie ochronny przyrody na podstawie programu Natura 2000 oraz rygorystycznych warunków Karkonoskiego Parku Narodowego czy też rezerwatu przyrody Torfowiska Doliny Izery. Takie położenie sprawia, że miasto ma ogromne walory turystyczne (m.in. wodospad Szklarki) i sportowe (m.in. Polana Jakuszycka i organizowany na niej Bieg Piastów)

Miasto Piechowice położone jest w południowo-zachodniej części powiatu przy granicy z Czechami, na terenie Gór Izerskich, Karkonoszy oraz Kotliny Jeleniogórskiej. Większość terenu zajmują obszary leśne, znajdujące się w strefie ochronny przyrody na podstawie programu Natura 2000 oraz rygorystycznych warunków Karkonoskiego Parku Narodowego.

Gmina Stara Kamienica położona jest w zachodniej części powiatu, na terenie Kotliny Jeleniogórskiej oraz Gór Izerskich i Pogórza Izerskiego. Większość terenu zajmują użytki rolne. Występują także strefy ochronny przyrody na podstawie programu Natura 2000 oraz rygorystycznych warunków rezerwatu Krokusy w Górzycu oraz Parku Krajobrazowego Doliny Bobru.

Gmina Jeżów Sudecki położona jest w północnej części powiatu, na terenie Kotliny Jeleniogórskiej oraz Gór Kaczawskich i Pogórza Izerskiego. Większość terenu zajmują użytki rolne. Występują także strefy ochronny przyrody na podstawie programu Natura 2000 oraz rygorystycznych warunków Parku Krajobrazowego Doliny Bobru.

Gmina Janowice Wielkie położona jest w północno-wschodniej części powiatu, na terenie Kotliny Jeleniogórskiej oraz Gór Kaczawskich i Rudaw Janowickich. Większość terenu zajmują użytki rolne. Występują także strefy ochronny przyrody na podstawie programu Natura 2000 oraz rygorystycznych warunków Rudawskiego Parku Krajobrazowego.

Gmina Mysłakowice położona jest we wschodniej części powiatu, na terenie Kotliny Jeleniogórskiej oraz Rudaw Janowickich. Większość terenu zajmują użytki rolne. Występują także strefy ochronny przyrody na podstawie programu Natura 2000 oraz rygorystycznych warunków Rudawskiego Parku Krajobrazowego.



Miasto Kowary położone jest w południowo-wschodniej części powiatu, na terenie Kotliny Jeleniogórskiej oraz Rudaw Janowickich i Karkonoszy. Większość terenu zajmują obszary leśne. Występują także strefy ochronny przyrody na podstawie programu Natura 2000 oraz rygorystycznych warunków Rudawskiego Parku Krajobrazowego i Karkonoskiego Parku Narodowego.

Miasto Karpacz położone jest w południowej części powiatu, na terenie Kotliny Jeleniogórskiej i Karkonoszy. Większość terenu zajmują obszary leśne. Występują także strefy ochronny przyrody na podstawie programu Natura 2000 oraz rygorystycznych warunków Karkonoskiego Parku Narodowego.

Gmina Podgórzyn położona jest w południowej części powiatu, na terenie Kotliny Jeleniogórskiej i Karkonoszy. Większość terenu zajmują obszary leśne. Występują także strefy ochronny przyrody na podstawie programu Natura 2000 oraz rygorystycznych warunków Karkonoskiego Parku Narodowego.

Tab. 5.1 Pokrycie terenu w powiecie karkonoskim

Wyszczególnienie	Powiat Karkonoski	Gmina Janowice Wielkie	Gmina Jeżów Sudecki	Gmina Karpacz	Gmina Miejska Kowary	Gmina Mysłakowice	Gmina Miejska Piechowice	Gmina Podgórzyn	Gmina Stara Kamienica	Gmina Szklarska Poręba
użytki rolne razem	40,3%	52,1%	62,4%	10,3%	22,4%	50,1%	22,3%	37,3%	56,7%	5,7%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	51,2%	41,5%	30,0%	76,2%	65,7%	41,8%	66,8%	52,7%	38,6%	84,5%
grunty pod wodami razem	1,0%	0,8%	1,5%	0,7%	0,6%	1,1%	0,5%	2,7%	0,4%	0,3%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	6,6%	5,0%	5,2%	10,2%	10,9%	6,1%	9,0%	6,5%	4,1%	8,7%
użytki ekologiczne	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
grunty rolne - nieużytki	0,6%	0,6%	0,5%	2,7%	0,3%	0,5%	1,4%	0,6%	0,2%	0,4%
tereny różne	0,2%	0,0%	0,3%	0,0%	0,1%	0,4%	0,1%	0,2%	0,0%	0,4%

Źródło: Bank Danych Lokalnych (dane za rok 2014, ostatnie dostępne dla jednostek lokalnych), GUS

5.2 Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

5.2.1 Ustalenia krajowego planu transportowego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym²⁰, to nadrzędny dokument w systemie Planów organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Uwzględniany jest w planach transportowych marszałków poszczególnych województw, wykonujących zadania organizatora w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich. Następnie plany marszałków uwzględniają w swoich planach transportowych pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego wskazani w Ustawie PTZ²¹.

W części pierwszej krajowego planu transportowego omówiona została charakterystyka sieci komunikacyjnej wykorzystywanej do zapewnienia kolejowych połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych objętych Planem.

Podkreślono wagę zapewnienia odpowiedniej dostępności komunikacyjnej do przystanków i stacji kolejowych, na których zatrzymują się pociągi międzywojewódzkie uruchamiane w ramach Planu. Rozpatrywane parametry wpływające na zainteresowanie ludności ofertą transportu kolejowego to m.in. gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych, liczba połączeń przypadająca na 10 tysięcy mieszkańców.

W dokumencie wskazano, że jednym z trzech powiatów o największej gęstości rozmieszczenia punktów postojów handlowych na 100 km² jest powiat karkonoski. Jednocześnie jednak w powiecie tym poziom oferty przewozowej (liczba połączeń) w odniesieniu do wielkości populacji kształtuje się niżej w porównaniu do średniej krajowej.

W katalogu pożądanых punktów obsługiwanych przez pociągi międzywojewódzkie na terenie powiatu karkonoskiego wskazano wyłącznie przystanki i stacje z postojami sezonowymi, do których zaliczono niżej wymienione obiekty:

- Piechowice,
- Szklarska Poręba Dolna,
- Szklarska Poręba Górna,
- Szklarska Poręba Średnia.

Najbliższym planowanym punktem postoju codziennego jest stacja Jelenia Góra (ponadto wyznaczono punkt sezonowy na stacji Jelenia Góra Cieplice). Wskazane punkty postoju mogą pełnić funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych, realizujących skomunikowania wewnątrzgałęziowe w transporcie kolejowym (tylko w przypadku stacji Jelenia Góra), jak i z komunikacją autobusową (wojewódzką/ powiatową/ gminną) dojeżdżającą do miejsc, do których nie dociera transport kolejowy. Integracja ma obejmować zapewnienie wygody

²⁰Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym,

²¹Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1944 z późn. zm.)



w przesiadaniu się w ramach odpowiednich ciągów pieszych do przystanków autobusowych położonych w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej oraz właściwa koordynacja rozkładu jazdy linii autobusowych. Warunki skomunikowań, np. maksymalny czas oczekiwania na opóźniony pociąg, ma określać właściwy organizator przewozów.

W załączniku do Planu wskazano także proponowane linii komunikacyjne w transporcie kolejowym w wojewódzkich przewozach pasażerskich w podziale na województwa – organizatorów. Dla województwa dolnośląskiego rekomendowana jest organizacja m.in. linii komunikacyjnej Jelenia Góra – Lubań – Węgliniec – Żary.

Tab. 5.2 Planowana liczba połączeń międzywojewódzkich w transporcie kolejowym docierających do miejscowości w powiecie karkonoskim.

Odcinek sieci	Lokalizacja punktów postoju na obszarze powiatu karkonoskiego	Liczba par pociągów na dobę w scenariuszu		
		na lata 2021 -27	w rjp 2026/27	od rjp 2028/29
Jelenia Góra - Szklarska Poręba Górna	Piechowice, Szklarska Poręba Dolna, Szklarska Poręba Górna, Szklarska Poręba Średnia (ponadto Jelenia Góra, Jelenia Góra Cieplice)	Tylko sezonowo	Tylko sezonowo	Tylko sezonowo
Jaworzyna Śląska - Świebodzice - Wałbrzych - Jelenia Góra	Brak (najbliższy punkt: Jelenia Góra)	8-11	8-11	12-15
Jelenia Góra - Gryfów Śląski - Lubań Śląski - Węgliniec	Brak (najbliższy punkt: Jelenia Góra)	2-3	2-3	2-3

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

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

5.2.2 Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego wyznacza zasady organizacji sieci komunikacyjnej województwa w wojewódzkich przewozach kolejowych oraz autobusowych, wraz z kierunkami rozwoju transportu publicznego.

Plan ten określa wizję regionalnego transportu publicznego województwa dolnośląskiego, który zapewnia dostępność komunikacyjną wszystkich głównych obszarów województwa oraz wzajemną dostępność sąsiadujących ośrodków powiatowych i jest atrakcyjną alternatywą (w aspekcie przestrzennym, czasowym i organizacyjnym) wobec prywatnych samochodów osobowych.

Zamierzenia Planu powinny być realizowane przy zapewnieniu prędkości podróży konkurencyjnej w stosunku do indywidualnych środków transportu (w tym samochodu osobowego), zapewniając co najmniej 80% populacji województwa dostęp do środka transportu publicznego bezpośrednio

w miejscowości zamieszkania, a pozostałym mieszkańcom w odległości nie większej niż 10 km od miejsca zamieszkania.

Scenariusze rozwoju podaży usług w publicznym transporcie zbiorowym Plan dzieli na:

- scenariusz I: stagnacja – utrzymanie sieci połączeń i ich standardów na poziomie zbliżonym do obecnego;
- scenariusz II: umiarkowany rozwój – utrzymanie sieci połączeń transportowych określonych w scenariuszu I, przy ujednoliceniu standardów minimalnych - gwarantowanych na liniach komunikacyjnych o podobnym charakterze przewozowym (kategorii linii);
- scenariusz III: pełen rozwój – utrzymanie sieci połączeń określonych w poprzednich scenariuszach oraz jej dalszy rozwój o nowe połączenia kolejowe i autobusowe, z dążeniem do zastępowania, tam gdzie jest to możliwe ze względów infrastrukturalnych, połączeń autobusowych bardziej wydajnym transportem kolejowym.

W planie transportowym województwa dolnośląskiego przewidziano organizację następujących linii komunikacyjnych na obszarze powiatu karkonoskiego:

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

transport	linia komunikacyjna	wariant realizacji
kolejowy	Wrocław – Jaworzyna Śląska – Wałbrzych – Boguszów-Gorce – Marciszów – Jelenia Góra	stagnacja, umiarkowany rozwój, dynamiczny rozwój
kolejowy	Wrocław – Jaworzyna Śląska – Wałbrzych – Boguszów-Gorce – Marciszów – Jelenia Góra – Gryfów Śląski – Lubań Śląski – Zgorzelec	stagnacja, umiarkowany rozwój, dynamiczny rozwój
kolejowy	Jelenia Góra – Piechowice – Szklarska Poręba – (Harrachov)	stagnacja
kolejowy	Jelenia Góra – Piechowice – Szklarska Poręba	umiarkowany rozwój, dynamiczny rozwój
kolejowy	Szklarska Poręba – granica państwa – (Harrachov)	umiarkowany rozwój, dynamiczny rozwój
drogowy	Jawor – Stara Kraśnica – Jelenia Góra	umiarkowany rozwój, dynamiczny rozwój
drogowy	Lwówek Śląski – Siedlęcina – Wleń – Jelenia Góra	umiarkowany rozwój
kolejowy	Lwówek Śląski – Siedlęcina – Wleń – Jelenia Góra	dynamiczny rozwój
drogowy	Jelenia Góra – Świerzawa – Złotoryja – Legnica	umiarkowany rozwój, dynamiczny rozwój
kolejowy	Jelenia Góra – Piechowice – Szklarska Poręba	umiarkowany rozwój, dynamiczny rozwój
drogowy	Jelenia Góra – Mysłakowice – Karpacz	umiarkowany rozwój
kolejowy	Jelenia Góra – Mysłakowice – Karpacz	dynamiczny rozwój
drogowy	Jelenia Góra – Mysłakowice – Kowary	umiarkowany rozwój
kolejowy	Jelenia Góra – Mysłakowice – Kowary	dynamiczny rozwój

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

W wojewódzkim planie transportowym na terenie powiatu karkonoskiego zintegrowany węzeł przesiadkowy przewidziano wyłącznie w Szklarskiej Porębie, aczkolwiek w postaci węzła komunikacji krajowej (w krajowym planie transportowym gwarantowana jest obsługa sezonowa w połączeniach



międzywojewódzkich na linii kolejowej z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby). Najbliższy węzeł przesiadkowy z całoroczną obsługą połączeń międzywojewódzkich zaplanowano w Jeleniej Górze, który powinien pełnić różnorakie funkcje:

- węzła komunikacji krajowej,
- węzła integrującego transport regionalny z systemem lokalnego miejskiego publicznego transportu zbiorowego,
- węzła zapewniającego integrację regionalnej komunikacji wewnątrz – i międzygałęziowej, a także powiatowej komunikacji zbiorowej.

5.2.3 Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego

W Planie zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego 2030 (uchwała nr XIX/482/20 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 16.06.2020 r.) gminy obszaru powiatu karkonoskiego wchodzi w skład Jeleniogórskiego Obszaru Funkcjonalnego (JOF, miejski obszar funkcjonalny ośrodka regionalnego), strefy górskiej Sudeckiego Obszaru Funkcjonalnego oraz przygranicznego obszaru funkcjonalnego.

W ramach wzmocnienia potencjału ośrodka regionalnego JOF – Jeleniej Góry, PZPWD wskazuje na całym obszarze JOF na:

- redukcję uciążliwości związanych z wielkością ruchu samochodowego płynącego do Jeleniej Góry poprzez budowę obwodnicy Piechowic w ciągu DW366,
- uwzględnienie infrastruktury transportu rowerowego przy planowaniu zintegrowanego systemu transportu, obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury,
- wykorzystanie potencjału trasy korytarza sudeckiego północnego (Zgorzelec -Jelenia Góra – Bolków – Świdnica – Dzierżonów – Paczków) oraz korytarza sudeckiego południowego (Zgorzelec – Jelenia Góra – Kowary – Kamienna Góra – Wałbrzych – Kłodzko – Paczków), a także korytarza starotrzeciego (Szklarska Poręba – Jelenia Góra – Lwówek Śląski – Bolesławiec – Nowa Sól).

W kontekście transportu zbiorowego PZPWD wskazuje na:

- podniesienie jakości życia mieszkańców m.in. poprzez zrównoważoną mobilność, z uwzględnieniem zwiększania ruchu rowerowego w transporcie,
- zaplanowanie i utworzenie parkingów P+R oraz B+R w sąsiedztwie stacji i przystanków kolejowych poza obszarem centralnym Jeleniej Góry,
- porządkowania przestrzeni także w aspekcie lokalizowania zabudowy mieszkaniowej i usług z nią związanych w odległościach od 800 m od stacji i przystanków kolejowych oraz do 400 m od przystanków autobusowych,
- zapewnienia dostępu pieszego do 800 m do przystanku komunikacji zbiorowej,
- budowę przystanków kolejowych na linii kolejowej nr 274 i 311,
- potrzebę realizacji łącznika aglomeracyjnego S3 – Jelenia Góra,
- rewitalizację linii kolejowej nr 308, 340 Jelenia Góra – Mysłakowice – Kowary (Ogorzelec), Mysłakowice – Karpacz,
- rewitalizację linii kolejowej nr 283 na odcinku Jelenia Góra – Lwówek Śląski.

5.2.4 Program Rozwoju Powiatu Jeleniogórskiego na lata 2016-2020



Obecnie Program Rozwoju Powiatu Jeleniogórskiego na lata 2016-2020 (uchwała nr XVIII/99/2016 Rady Powiatu Jeleniogórskiego z dnia 29.04.2016 r.) nie obejmuje swym zakresem dalszego horyzontu poza rok 2020. Dotychczasowy program zwraca uwagę na marginalizację społeczności wiejskiej poprzez niezintegrowany system komunikacji miejskiej, na degradację infrastruktury kolejowej oraz na konieczność uzyskania wysokiego poziomu skomunikowania wewnątrzregionalnego.

Obecnie Starostwo Powiatowe w Jeleniej Górze prowadzi prace nad nową wersją Programu Rozwoju Karkonoskiego na lata 2021-2027, w którym planowane jest uwzględnienie działań ukierunkowanych na poprawę jakości połączeń komunikacyjnych w powiecie poprzez osiągnięcie wewnętrznej spójności komunikacyjnej.

5.2.5 Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gmin

Wszystkie gminy na obszarze powiatu karkonoskiego posiadają uchwalone i obowiązujące studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, których ustalenia są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

- Gmina Miejska Piechowice: Uchwała nr 8/III/2014 Rady Miasta Piechowice z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie uchwalenia zmian studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Piechowice,
- Gmina Karpacz: Uchwała III/14/18 Rady Miejskiej Karpacza z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Karpacz,
- Gmina Miejska Kowary: Uchwała Nr XXX/150/16 Rady Miejskiej w Kowarach z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kowary,
- Miasto Szklarska Poręba: Uchwała Nr XXX/344/16 Rady Miejskiej w Szklarskiej Porębie z dnia 24 sierpnia 2016 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szklarskiej Poręby,
- Gmina Stara Kamienica: Uchwała Nr LVI.340.2014 Rady Gminy Stara Kamienica z dnia 26 czerwca 2014 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Stara Kamienica dla obrębów Barcinek, Kromnów, Nowa Kamienica, Rybnica, Stara Kamienica i Wojcieszyce, Uchwała Nr XXXI.200.2017 Rady Gminy Stara Kamienica z dnia 30 marca 2017 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Stara Kamienica dla obrębu Barcinek,
- Gmina Janowice Wielkie: Uchwała nr VI/22/2015 Rady Gminy w Janowicach Wielkich z dnia 26 marca 2015 r. w sprawie przyjęcia „Zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Janowice Wielkie,
- Gmina Jeżów Sudecki: Uchwała nr XXIII/159/2021 Rady Gminy Jeżów Sudecki z dnia 24 marca 2021 r. w sprawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Jeżów Sudecki,
- Gmina Mysłakowice: Uchwała Nr 91/XIV/07 Rady Gminy Mysłakowice z dnia 15 grudnia 2007 r. o zmianie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Mysłakowice,

- Gmina Podgórzyn: Uchwała Nr VII/29/11 Rady Gminy Podgórzyn z dnia 31 marca 2011 r. w sprawie uchwalenia zmiany w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Podgórzyn.

5.3 Układ drogowy

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

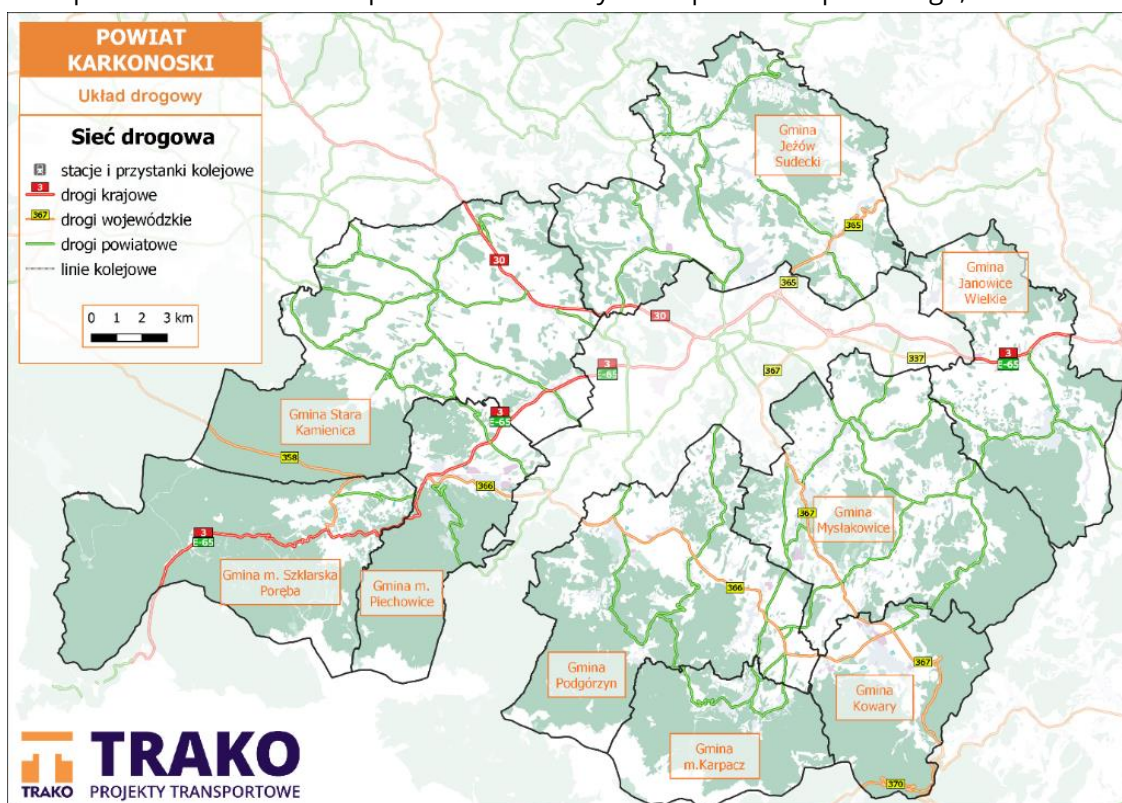
Drogi krajowe:

- **droga krajowa nr 3 (E-65)**, relacji: Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra – Nowa Sól – Polkowice – Lubin – Legnica – Jawor – Bolków – Jelenia Góra – Szklarska Poręba – Jakuszyce, przejście graniczne z Republiką Czeską, poza odcinkami: Świnoujście – Parłówko, Polkowice – Lubin oraz Bolków – granica państwa, DK3 funkcjonuje już jako droga ekspresowa S3;

W powiecie karkonoskim DK3 ma klasę GP 1/2, jednak bez utwardzonych poboczy, na odcinku Kaczorów – Radomierz posiada dodatkowy trzeci pas ruchu powolnego;

- **droga krajowa nr 30**, relacji: Zgorzelec (węzeł A4 Zgorzelec) – Lubań – Gryfów Śląski – Jelenia Góra; DK30 w Jeleniej Górze biegnie ul. Jana III Sobieskiego do skrzyżowania z ul. Zgorzelecką (DK3);

Droga posiada klasę GP 1/2, odcinkowo z utwardzonymi poboczami, przy dużych spadkach/wzniesieniach posiada dodatkowy trzeci pas ruchu powolnego;



Rys. 5.1 Podstawowy układ drogowy na obszarze objętym Planem

Źródło: Opracowanie własne

Drogi wojewódzkie:



- **DW358** relacji: Włosień (DW357) – Leśna – Pobiedna – Świeradów-Zdrój (Czarniawa-Zdrój)- (po DW352) – Kolonia Osiek Łużycki – DW355 k/Sulikowa – Sulików- Lubań – Nowogrodziec – Zebrzydowa – Osiecznica (DW350)
- **DW365** relacji: Jelenia Góra Zabobrze (DK3) – Dziwiszów – Stara Kraśnica – Piotrowice – DW382 k/ Piotrowice Osiedla
- **DW366** relacji: Piechowice (DK3) – Jelenia Góra Sobieszów – Podgórzyn – Miłków – Kowary (DW367)
- **DW367** relacji: Jelenia Góra (DK3) – Mysłakowice – Kowary – Przełęcz Kowarska – Kamienna Góra – Czarny Bór – Boguszów Gorce – Wałbrzych Sobięcin - Wałbrzych Śródmieście (DK35)
- **DW369** relacji: Przełęcz Kowarska (DW367) – Rozdroże Kowarskie – Jarkowice – Miskowice – Lubawka (DK5)
- **DW370** relacji: Rozdroże Kowarskie (DW369) – granica państwa PL-ČR Przełęcz Okraj/Pomezni Boudy

Drogi powiatowe:

- **nr 2491D:** gr. Miasta Jelenia Góra - Jeżów Sudecki - Siedlęcín - gr. powiatu lwóweckiego;
- **nr 2492D:** gr. powiatu lwóweckiego - Mała Kamienica - Stara Kamienica -DP 2774D;
- **nr 2508D:** gr. powiatu lwóweckiego - Czernica - Janówek - gr. Powiatu złotoryjskiego;
- **nr 2513D:** gr. powiatu lwóweckiego - Antoniów - Chromiec - Kopaniec - DP 2763D;
- **nr 2521D:** gr. powiatu lwóweckiego - Czernica - DP 2508D;
- **nr 2646D:** gr. Miasta Jelenia Góra- Siedlęcín- Płoszczynka (DP 2744D);
- **nr 2647D:** DP 2763D – Kromnów – Wojcieszycy – DK3 (gr. Miasta Jelenia Góra);
- **nr 2648D:** DW365 – Dziwiszów – gr. Miasta Jelenia Góra;
- **nr 2649D:** Piechowice ul. Sudecka (DW366 – gr. Miasta Jelenia Góra przez osiedle Michałowice);
- **nr 2650D:** gr. Miasta Jelenia Góra- DW366 w Podgórzynie;
- **nr 2651D:** gr. Miasta Jelenia Góra – Marczyce (DW366);
- **nr 2652D:** gr. Miasta Jelenia Góra – Staniszków (DP 2758D);
- **nr 2653D:** gr. Miasta Jelenia Góra- Staniszków – Sosnówka –Karpacz – Ściegny – DW366;
- **nr 2654D:** gr. Miasta Jelenia Góra – Łomnica – Wojanów – Karpniki – DP 2735D;
- **nr 2718D:** DW367 - Mysłakowice - Łomnica - Wojanów - DP 2654D;
- **nr 2720D:** DP 2721D - Podgórzyn - Borowice - Sosnówka - DP 2653D;
- **nr 2721D:** DW366 - Podgórzyn – Przesieka;
- **nr 2723D:** gr. Miasta Jelenia Góra – Rybnica (DK30);
- **nr 2727D:** DP 2744D - Jeżów Sudecki - wzgórze Szybowcowa Góra;
- **nr 2729D:** DP 2744D - Płoszczynka - Płoszczyna - Dziwiszów - DW 365;
- **nr 2731D:** Piechowice, ul. Piastowska (od DK3 do drogi gminnej);
- **nr 2733D:** Szklarska Poręba (od DK3 do drogi gminnej);
- **nr 2735D:** DK3 - Radomierz - Janowice Wielkie - Karpnik – Strużnica - Gruszków - Kowary - DW367;
- **nr 2741D:** DW367 - Mysłakowice - Miłków - Karpacz - DP 2653D;
- **nr 2742D:** DW367 - DP 2741D - Mysłakowice - Miłków - DW366;
- **nr 2744D:** DP 2491D - Jeżów Sudecki - Płoszczynka - Czernica - DP 2508D;
- **nr 2745D:** DP 2735D - Janowice Wielkie - Miedzianka - gr. powiatu kamiennogórskiego;
- **nr 2749D:** gr. powiatu złotoryjskiego - Komarno -(Jelenia Góra) - Wojanów - DP 2778D;

- **nr 2750D:** DP 2749D - Komarno - Radomierz -DK3;
- **nr 2751D:** DP 2508D - Janówek - Chrośnica - gr. powiatu złotoryjskiego;
- **nr 2752D:** DP 2654D - Karpniki - Krogulec - Bukowiec - Kostrzyca - DW367;
- **nr 2753D:** DW366 - Ściegny - Kostrzyca - DW367;
- **nr 2754D:** DP 2653D - Głębock - Miłków - DW366;
- **nr 2755D:** DW366 - Miłków (ul. Wiejska);
- **nr 2758D:** DP 2721D - Podgórzyn - Marczyce - Staniszków - DP 2652D;
- **nr 2760D:** DW366 - Podzamcze - Zachełmie - Przesiekę - DP 2721D;
- **nr 2762D:** DP 2513D - Kopaniec --DP 2763D;
- **nr 2763D:** DP 2491D - Siedlęcín- Wrzeszczyn - Barcinek - Stara Kamienica - Kromnów - Piechowice - gr. Miasta Jelenia Góra;
- **nr 2768D:** DP 2745D - Miedzianka - gr. powiatu kamiennogórskiego;
- **nr 2770D:** DP 2445D - Miedzianka - Mniszków - Miedzianka - DP 2768D;
- **nr 2773D:** DP 2513D - Chromiec - Mała Kamienica - DP 2492D;
- **nr 2774D:** gr. powiatu lwóweckiego - Nowa Kamienica - Stara Kamienica - Rybnica - DK30;
- **nr 2775D:** DK3 - Radomierz - DP2735D;
- **nr 2776D:** stacja kolejowa Trzcińsko - Trzcińsko - DP 2778D;
- **nr 2778D:** DP 2654D - Łomnica - Wojanów - Trzcińsko - DP 2735D.

5.4 Transport indywidualny

Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie karkonoskim (przed zmianą nazwy w 2020 jeleniogórskim) w latach 2015-2019 wzrosła o 99,5 auta/1000 os., co stanowi znaczący wzrost. Tendencja wzrostowa utrzymuje się od początku dostępnych danych (2009).

Tab. 5.4 Liczba zarejestrowanych samochodów w powiecie karkonoskim w latach 2016-2019

Rok	Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych/1000 os.
2015	533,2
2016	558,0
2017	577,9
2018	606,3
2019	632,7

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Wzrost liczby samochodów skutkuje decyzjami o rozbudowie sieci drogowej oraz infrastruktury w miastach (m.in. większa liczba parkingów), co przy braku wsparcia działań rozwoju transportu publicznego powoduje jego mniejszą atrakcyjność i stopniowe ograniczanie powodując kolejny wzrost komunikacji indywidualnej, efektem tego jest powstanie „błędnego koła”.

5.5 Wpływ transportu na środowisko

5.5.1 Korzystanie ze środowiska naturalnego

Transport, obok działalności przemysłowej, jest znaczącym źródłem uciążliwości i problemów dla środowiska naturalnego oraz człowieka. Negatywny wpływ transportu związany jest przede wszystkim

z emisją spalin, drgań oraz hałasu. Głównymi źródłami wspomnianych szkodliwych czynników jest transport drogowy oraz kolejowy.

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

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

Wielkość emisji spalin, wygenerowanej przez transport, określa wartość liniowej emisji gazów i cząstek stałych, będąc drugim co do wielkości źródłem zanieczyszczeń po procesach spalania poza przemysłem (głównym generatorem pozostają gospodarstwa domowe). Transport jest także odpowiedzialny za emisję większości tlenków azotu, przy czym wskaźnik ten wzrasta na obszarach silnie zurbanizowanych oraz o największym zagęszczeniu drogowych szlaków komunikacyjnych.

5.5.2 Emisja spalin

W granicach powiatu karkonoskiego znajduje się sieć dróg i systemów komunikacyjnych, których najważniejszym elementem są przebiegające dwie drogi krajowe nr 3 oraz 30. Skutkuje to zanieczyszczeniami komunikacyjnymi, które mają duży wpływ na jakość powietrza atmosferycznego. Trwająca obecnie budowa trasy S3 oraz jej przedłużenia po stronie czeskiej jako autostrady D11 pozwoli przenieść część ruchu tranzytowego w kierunku Pragi z obecnego przebiegu DK3 na obecny ślad DK5, dzięki czemu część ruchu tranzytowego w śladzie dotychczasowej drogi krajowej nr 3 zostanie odsunięta od zabudowy powiatu karkonoskiego, tym samym wpływ emisji liniowej z transportu tranzytowego zostanie na tych obszarach istotnie ograniczony. Do substancji mających negatywny wpływ na środowisko, które emitowane są przez środki transportu można zaliczyć: dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen oraz pyły. Na podstawie „Oceny jakości powietrza na terenie województwa dolnośląskiego w 2019 roku”, w ramach której województwo dolnośląskie podzielono na 4 obszary – miasta Wrocław, Legnica, Wałbrzych oraz strefę dolnośląską zawierającą pozostały obszar. Stwierdzono, że na terenie powiatu karkonoskiego następujące normy powietrza ze względu na ochronę zdrowia nie zostały przekroczone dla:

- SO₂ dwutlenek siarki - w 2019 r. nie wystąpiły przekroczenia poziomów dopuszczalnych i alarmowego określonych dla dwutlenku siarki;
- NO₂ dwutlenek azotu - ponadnormatywne średnioroczne stężenie dwutlenku azotu zarejestrowane zostało tylko przez stację zlokalizowaną przy al. Wiśniowej we Wrocławiu. Pomiary w pozostałych rejonach województwa nie wykazały przekroczeń poziomów dopuszczalnych zarówno w odniesieniu do normy rocznej, jak i 1-godzinowej;
- CO tlenek węgla-na terenie województwa dolnośląskiego nie stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego poziomu 8-godzinnego tlenku węgla;
- C₆H₆ benzen - pomiary nie wykazały przekroczeń dopuszczalnego poziomu średniorocznego,
- pył zawieszony PM₁₀ – w 2019 r. nie zanotowano przekroczenia dopuszczalnego poziomu rocznego na terenie województwa dolnośląskiego, w przypadku normy średniodobowej wystąpiło przekroczenie na terenie strefy dolnośląskiej i Legnicy, jednak obszar przekroczeń nie obejmował powiatu karkonoskiego;



- pył zawieszony PM_{2,5} – pomiary w 2019 r. nie wykazały przekroczeń w odniesieniu do obu norm poziomu dopuszczalnego;
- Pb Ołów, Cd Kadm oraz Ni Nikiel zawarte w pyłe PM₁₀ – nie zanotowano przekroczeń poziomu dopuszczalnego dla niniejszych substancji;
- As Arsen w pyłe PM₁₀ – zanotowano przekroczenie poziomu dopuszczalnego w strefie dolnośląskiej, ale strefa przekroczenia nie obejmuje terenu powiatu karkonoskiego.

W przypadku powiatu karkonoskiego największym problemem są obecnie przekroczenia długoterminowego poziomu ozonu w regionie:

- O₃ ozon – przekroczenia poziomu docelowego ozonu wystąpiły lokalnie na terenie Aglomeracji Wrocławskiej i strefy dolnośląskiej (z tego powodu cała strefa została zakwalifikowana jako strefa przekroczenia). Na terenie powiatu karkonoskiego obszar przekroczeń poziomu docelowego znajdował się na terenie graniczącym z Miastem Jelenia Góra (część Jeżowa Sudeckiego i Dziwiszowa z gm. Jeżów Sudecki oraz Łomnicy i Dąbrowicy z gm. Mysłakowice);
- ozon - poziom długoterminowy ozonu został przekroczony na terenie całego województwa;
- Benzo(a)piren w pyłe PM₁₀ – na terenie całego województwa zanotowano przekroczenia poziomu dopuszczalnego, na terenie powiatu karkonoskiego skupiały się one głównie przy granicy z Jelenią Górą oraz na terenie gm. Mysłakowice.

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

Tab. 5.5 Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO

[g/km]	Pojazdy z silnikiem benzynowym						Pojazdy z silnikiem wysokoprężnym					
	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6
CO	2,72	2,2	2,3	1	1	1	3,16	1	0,64	0,5	0,5	0,5
HC	-	-	0,2	0,1	0,1	0,1	-	0,15	0,06	0,05	0,05	0,09
NO _x	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06	-	0,55	0,5	0,25	0,18	0,08
HC+NO _x	0,97	0,5	-	-	-	-	1,13	0,7	0,56	0,3	0,23	0,17
PM	-	-	-	-	0,005	0,005	0,14	0,08	0,05	0,009	0,005	0,005

Źródło: <http://www.ngk.de/pl/>

W ostatnich latach coraz większą popularność zdobywają autobusy z napędami alternatywnymi, do których można zaliczyć m.in. pojazdy zasilane CNG i LNG, pojazdy elektryczne, a także hybrydowe. Niskie wielkości emisji zanieczyszczeń przekładają się na niższe koszty korzystania ze środowiska, zgodnie bowiem z art. 274 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska²² wysokość tych kosztów uzależniona jest od ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza.

²² Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 1219 z późn. zm.).

Jednostkowe stawki opłat określane są w corocznie wydawanych obwieszczeniach Ministra Klimatu i Środowiska (w ostatnich latach następowała zmiana nazwy urzędu).

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

5.5.3 Emisja hałasu

W powiecie karkonoskim do głównych generatorów hałasu należy transport oraz zakłady przemysłowe. W przypadku transportu, największym emitentem hałasu pozostają środki transportu kołowego. Przez granice administracyjne powiatu przechodzą dwa ciągi komunikacyjne (DK3, będąca częścią europejskiego korytarza transportowego E-65 oraz DK30 przebiegająca wzdłuż granicy polsko-czeskiej łącząc Jelenią Górę ze Zgorzelcem). Uruchomienie pełni możliwości drogi ekspresowej S3, powinno pozytywnie wpłynąć na ograniczenie hałasu w obszarach zabudowanych, przez które przebiega/przebiegała trasa dotychczasowej drogi krajowej.

Dźwięki emitowane przez transport kolejowy są znacząco mniej uciążliwe, niż przez transport drogowy. Sieć kolejowa na terenie powiatu jest stosunkowo gęsta, jednak regularne połączenia pasażerskie wykonywane są na wyłącznie na 2 czynnych liniach kolejowych, tj. linii 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec (na terenie powiatu obejmuje ona 2 odcinki rozdzielone Jelenią Górą: pomiędzy stacjami Janowice Wielkie – Wojanów i Rybnica – Stara Kamienica) oraz na linii 311 Jelenia Góra – Jakuszyce (na terenie powiatu obejmuje ona odcinek od przystanku Piechowice Dolne do granicy państwa w Szklarskiej Porębie Jakuszyce). Pozostałe linie kolejowe są nieczynne, aczkolwiek planowane jest na nich przywrócenie ruchu.

W Tab. 5.6 przedstawiono dopuszczalne wartości poziomu hałasu w środowisku²³ generowane przez transport.

Tab. 5.6 Dopuszczalny poziom hałasu

L.p.	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu [dB]			
		Drogi oraz linie kolejowe		Starty, lądowania i przeloty statków powietrznych	
		LAeq D dzień T=16 h	LAeq N noc T=8 h	LAeq D dzień T=16 h	LAeq N noc T=8 h
1.	a) Strefa ochronna "A" uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	55	45

²³Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 112).



2.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży * c) Tereny domów opieki d) Tereny szpitali w miastach	61	56	60	50
3.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno – wypoczynkowe * d) Tereny mieszkaniowo – usługowe	65	56	-	-
4.	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców **.	68	60	-	-

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

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

Stan klimatu akustycznego wokół dróg krajowych i wojewódzkich w powiecie karkonoskim ulega ciągłym zmianom, spowodowanym ogólnym wzrostem liczby pojazdów samochodowych, a co za tym idzie wzrostem natężenia ruchu, co pogarsza sytuację akustyczną przyległych terenów. Równocześnie zauważalny jest postęp prac związany z budową trasy tranzytowej Polska-Czechy (pełniące rolę obwodnicy dla obecnego przebiegu przez powiat karkonoski), rozpoczęciem budowy obwodnicy piechowickiego Pakoszowa, odnowy nawierzchni. Alternatywą dla wzrastającego ruchu samochodowego, może być racjonalny rozwój transportu zbiorowego. Sprawnie funkcjonująca sieć połączeń w publicznym transporcie zbiorowym może spowodować zmianę zachowań społecznych, polegającą na wyborze środków komunikacji zbiorowej zamiast samochodu. Taka zmiana może przełożyć się na zmniejszenie ruchu samochodowego, zanieczyszczenia powietrza oraz spadku poziomu hałasu.

Z chwilą wstąpienia Polski w struktury Unii Europejskiej, zobowiązała się ona do respektowania i przestrzegania jej norm i wymogów prawnych, w tym również tych związanych z ochroną środowiska. Mówi o tym m.in. art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: *Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju*. Zrównoważony rozwój, którego założeniem jest zaspokajanie potrzeb jednego pokolenia, bez umniejszania szans na zaspokajanie potrzeb kolejnych pokoleń, stanowi fundament, na którym opierać się powinny krajowe oraz lokalne dokumenty strategiczne w kontekście wszelkich dziedzin społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju, jak i poszczególnych jego regionów. W szczególności realizacja zasady zrównoważonego rozwoju istotna jest dla obszarów, na których poprawa stanu środowiska naturalnego znacząco wpłynie na polepszenie warunków życia, co pozwoli w dłuższej perspektywie na zatrzymanie odpływu ludności, trwały rozwój i postęp społeczny.



6 Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym

6.1 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Wykorzystując dostępne dane demograficzne i geograficzne oraz implementując metodę grawitacyjną, opracowano dla powiatu karkonoskiego macierz potoków pasażerskich. Z opracowania wyłączono podróże wewnątrz gmin powiatu karkonoskiego. Poniżej (Tab. 6.1.) przedstawiono wspomnianą macierz, która dotyczy wszystkich podróży niepieszych realizowanych niezależnie od środka transportu zastosowanego w podróży. W poniższym modelu zaprezentowano wyłącznie podróże wykonywane w obrębie granic powiatu karkonoskiego. Wielkości potoków pasażerskich przedstawiono procentowo, a nie liczbowo z racji szacowania prezentowanych danych, które należałoby w przyszłości ocenić, przeprowadzając kompleksowe badania potoków pasażerskich w transporcie indywidualnym i zbiorowym.

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

Gmina Jeżów Sudecki	0,8%							
Gmina Karpacz	0,4%	0,4%						
Gmina Miejska Kowary	1,7%	1,0%	6,8%					
Gmina Mysłakowice	3,2%	2,2%	3,4%	16,7%				
Gmina Miejska Piechowice	0,3%	0,9%	0,7%	1,0%	1,3%			
Gmina Podgórzyn	0,8%	1,2%	9,6%	10,2%	13,6%	3,2%		
Gmina Stara Kamienica	0,2%	1,6%	0,4%	0,7%	1,0%	4,1%	1,4%	
Miasto Szklarska Poręba	0,2%	0,5%	0,5%	0,7%	0,8%	5,4%	1,4%	1,8%
Suma = 100,0%	Gmina Janowice Wielkie	Gmina Jeżów Sudecki	Gmina Karpacz	Gmina Miejska Kowary	Gmina Mysłakowice	Gmina Miejska Piechowice	Gmina Podgórzyn	Gmina Stara Kamienica

Źródło: Opracowanie własne

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

- Gmina Mysłakowice – Gmina Miejska Kowary z dominującym udziałem w powiecie,
- Gmina Podgórzyn – Gmina Mysłakowice,
- Gmina Podgórzyn – Gmina Miejska Kowary,
- Gmina Podgórzyn – Gmina Karpacz.



Specyfika charakteru powiatu karkonoskiego, okalającego główny ośrodek miejski subregionu, czyli Jelenią Górę posiadającą status miasta na prawach powiatu, sprawia, że większość podróży wykonywana jest między miejscowościami w powiecie karkonoskim i Jelenią Górą. Uwzględniając silne powiązania społeczno – gospodarcze między powiatem karkonoskim i Jelenią Górą, opracowano drugą macierz, rozszerzoną o podróże wykonywane do i z Jeleniej Góry.

Tab. 6.2 Oszacowana macierz potoków ruchu pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu karkonoskiego i Jelenią Górą

Miasto Jelenia Góra	2,9%								
Gmina Jeżów Sudecki	0,2%	26,7%							
Gmina Karpacz	0,1%	2,2%	0,1%						
Gmina Miejska Kowary	0,4%	5,4%	0,2%	1,7%					
Gmina Mysłakowice	0,8%	16,0%	0,5%	0,9%	4,2%				
Gmina Miejska Piechowice	0,1%	4,5%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%			
Gmina Podgórzyn	0,2%	9,4%	0,3%	2,4%	2,6%	3,4%	0,8%		
Gmina Stara Kamienica	0,1%	5,7%	0,4%	0,1%	0,2%	0,3%	1,0%	0,4%	
Miasto Szklarska Poręba	0,0%	2,2%	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%	1,4%	0,4%	0,5%
Suma = 100,0%	Gmina Janowice Wielkie	Miasto Jelenia Góra	Gmina Jeżów Sudecki	Gmina Karpacz	Gmina Miejska Kowary	Gmina Mysłakowice	Gmina Miejska Piechowice	Gmina Podgórzyn	Gmina Stara Kamienica

Źródło: Opracowanie własne

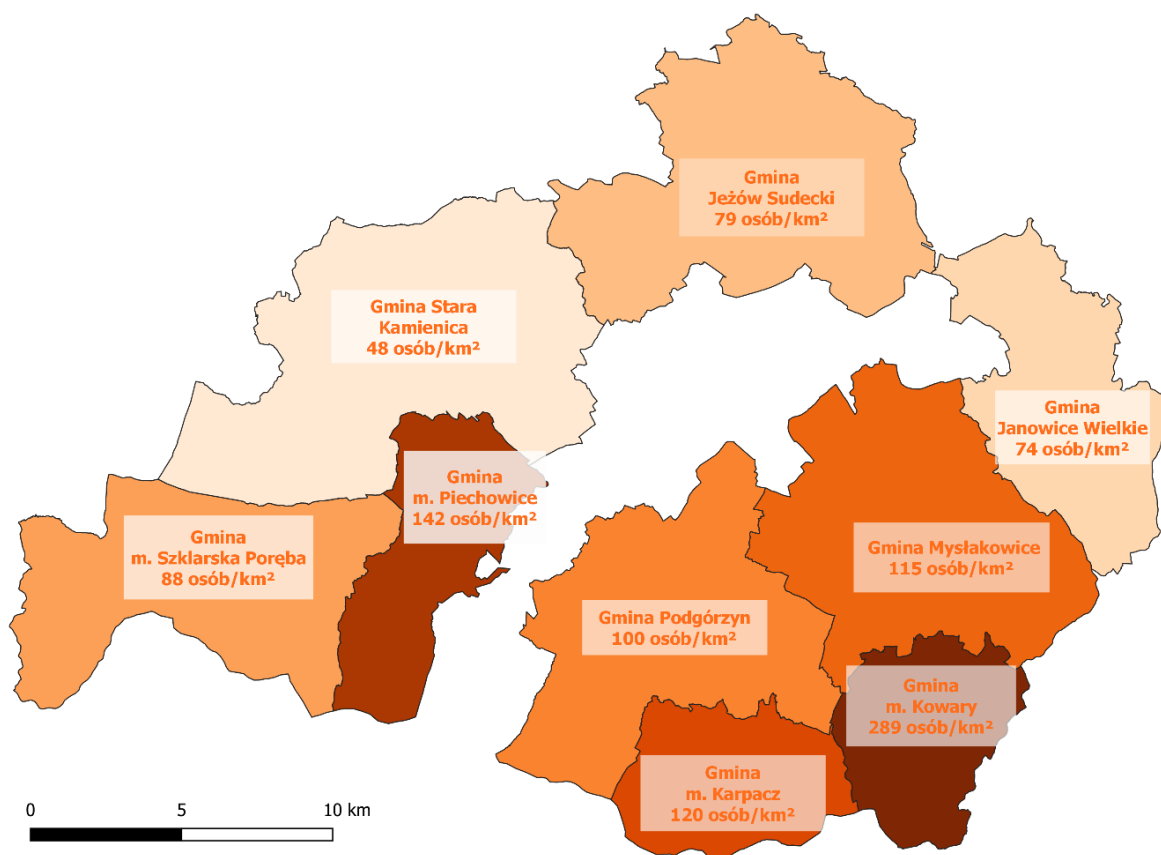
Analizując powyższą macierz należy zwrócić uwagę, że największe wielkości potoków podróży występują między Miastem Jelenia Góra i Gminą Jeżów Sudecki, Gminą Mysłakowice i Gminą Podgórzyn.

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

- liczby mieszkańców (najwyższa w Kowarach, Piechowicach i Karpaczu) – szczegółowe dane przedstawiono w rozdziale 3.2
- gęstości zaludnienia (najwyższa w Kowarach, Piechowicach i Karpaczu) – wartości tego wskaźnika przedstawiono w postaci kartogramu na Rys. 6.1.
- generatorów ruchu, do których zaliczane są także obiekty o charakterze użyteczności publicznej – ich silna koncentracja cechuje miejscowości będące siedzibami gmin; generatory ruchu w powiecie karkonoskim zostały wskazane na mapie w rozdziale 6.2.

Kluczowymi czynnikami kształtującymi potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu karkonoskiego są funkcje pełnione przez największy ośrodek miejski w regionie, czyli miasto Jelenia Góra. W mieście tym

zlokalizowanych jest wiele ośrodków edukacji, administracji oraz zakładów pracy, determinujących codzienne, obligatoryjne podróże. Z tego powodu najczęściej podróży międzygminnych realizowanych jest do i z Jeleniej Góry.



Rys. 6.1 Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu karkonoskiego.
Źródło: Opracowanie własne

Przewiduje się, iż skala i rodzaje potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu karkonoskiego w przyszłości nie ulegną większym zmianom, ze względu na prognozowane przez Główny Urząd Statystyczny utrzymanie podobnego poziomu liczby ludności (szerzej w rozdziale 3.2). Należy również zaznaczyć, że prognozowana dynamika spadku liczby ludności w ostatnich latach jest niższa niż zakładała powyższa prognoza długoletnia.

6.2 Najważniejsze generatory ruchu w powiecie karkonoskim

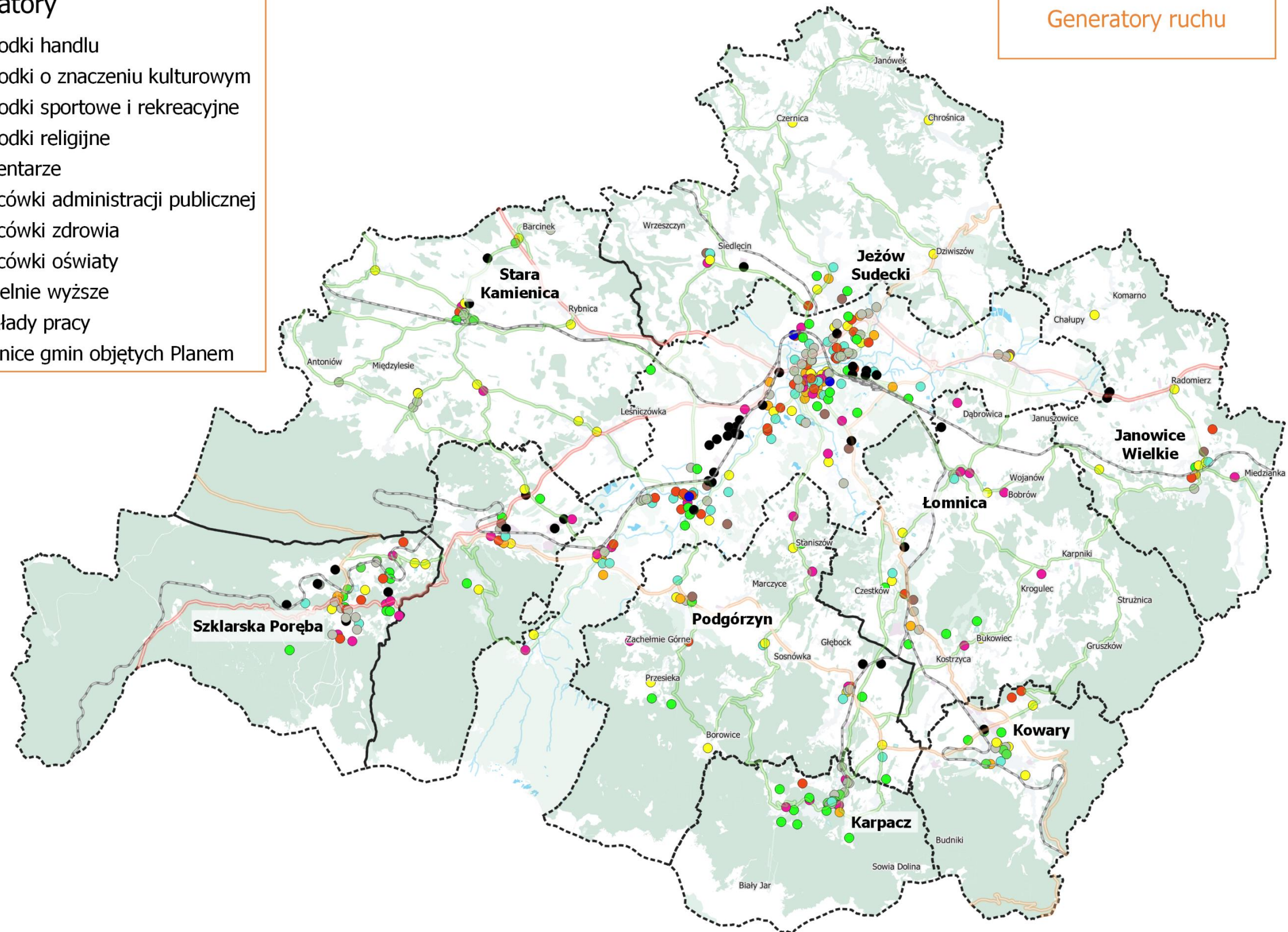
Na poniższym rysunku przedstawiono lokalizację najważniejszych obiektów, będących generatorami podróży w komunikacji zbiorowej na terenie powiatu karkonoskiego.



Generatory

- ośrodki handlu
- ośrodki o znaczeniu kulturowym
- ośrodki sportowe i rekreacyjne
- ośrodki religijne
- cmentarze
- placówki administracji publicznej
- placówki zdrowia
- placówki oświaty
- uczelnie wyższe
- zakłady pracy
- granice gmin objętych Planem

Generatory ruchu



Rys. 6.2 Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze powiatu karkonoskiego.
Źródło: Opracowanie własne



6.3 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu

W celu ułatwienia funkcjonowania w społeczeństwie osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym w szczególności osób niepełnosprawnych, wprowadzono szereg przepisów i aktów prawnych. Najważniejszym aktem prawnym jest Konstytucja Rzeczypospolitej, określająca prawo osób niepełnosprawnych do niezależnego życia, potwierdza to również Karta Praw Osób Niepełnosprawnych. Osoby niepełnosprawne mają prawo do samodzielnego i aktywnego życia oraz nie mogą podlegać dyskryminacji. Osoby niepełnosprawne mają prawo do życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych w tym dostępu do urzędów, obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu. Organizator usług przewozowych powinien zapewnić bezpieczeństwo, wygodę i należytą obsługę, w tym szczególnie osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się. Wprowadzone udogodnienia dla osób niepełnosprawnych poprawiają jednocześnie standard przemieszczania się pozostałych osób.

Tab. 6.3. Osoby niepełnosprawne na terenie powiatu karkonoskiego

	Stopień niepełnosprawności	Liczba osób
Osoby dorosłe	znaczny	1 554
	umiarkowany	1 936
	lekki	1 764
	nieustalony	175
Dzieci do 16 roku życia	bez podziału na stopnie	188
Ogółem		5 617

Źródło: Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011 (www.stat.gov.pl)

W celu zwiększenia udogodnień dla osób niepełnosprawnych sugeruje się następujące działania:

- Liczba autobusów komunikacji powiatowej przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych o ograniczonej zdolności ruchowej będzie rosła i nie później niż w 2024 r. osiągnie poziom 100%,
- nastąpi modernizacja przystanków poprzez uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych,
- zostaną wyraźnie oznakowane krawędzie przystanków oraz stopnie, w tym stopnie wejściowych do pojazdów dla zapewnienia bezpieczeństwa osobom niewidomym i niedowidzącym.

Potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych zdeterminowane są zasadniczo:

- stopniem aktywności życiowej oraz stopniem uzależnienia od osób trzecich,
- stopniem dysfunkcji narządów ruchu,
- możliwością samodzielnego poruszania się.

7 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

7.1 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

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

Podróżny wybierając rodzaj środka transportu dokonuje go na podstawie mierników jakości, które w porównaniu z postulatami przewozowymi danego podróżnego, służą do oceny poszczególnych środków transportu pod kątem najefektywniejszego odbycia podróży. Najważniejsze z nich to:

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



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

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

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



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

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

- regionalny transport kolejowy, za którego organizację jest odpowiedzialne Województwo Dolnośląskie, jest preferowany na trasach:
 - Jelenia Góra – Wojanów – Janowice Wielkie – (Wałbrzych – Wrocław),
 - Jelenia Góra – Piechowice – Szklarska Poręba Średnia – Szklarska Poręba Górna – (Harrachov),
 - Jelenia Góra – Rybnica – Stara Kamienica – (Lubań – Zgorzelec/ Legnica - Wrocław).
- komunikacja autobusowa:
 - wszystkie wyżej niewymienione linie komunikacyjne, przebiegające przez powiat karkonoski, których poprowadzenie umożliwia istniejąca infrastruktura drogowa.

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

W całej Europie postępuje proces starzenia się populacji, a przez to zwiększania się liczebności pasażerów mających problem ze sprawnym poruszaniem się. W związku z tym coraz większego znaczenia nabierają działania zmierzające w kierunku ułatwiania niepełnosprawnym podróżowania transportem publicznym.

W 2011 r. na terenie powiatu karkonoskiego 12,3% ogółu mieszkańców (tj. 8 048 osób) posiadało orzeczenie o niepełnosprawności²⁴.

Tab. 7.1 Liczba osób niepełnosprawnych w powiecie karkonoskim na tle województwa dolnośląskiego w 2011 r.

Jednostka	Osoby niepełnosprawne		
	w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku poprodukcyjnym
województwo dolnośląskie	15 658	187 286	180 814
powiat karkonoski	303	4 323	3 422

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Publiczny transport zbiorowy ma być otwarty na osoby niepełnosprawne, ma umożliwić aktywizację tej grupy społecznej, jej rehabilitację społeczną, umożliwiając przemieszczanie się, zapewnić niezależność oraz możliwość udziału w życiu społecznym poprzez likwidację barier, jakie tworzą:

²⁴ Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.



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

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

- stosowanie podwyższonych peronów przystankowych dopasowanych do poziomu pierwszego stopnia w autobusach,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronowych przystanków (np. poprzez użycie innej faktury powierzchni peronowej),
- likwidacja barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży,
- stosowanie obniżonych krawężników, azyli dla pieszych na środku dróg, innej faktury nawierzchni wyróżniającej je z przestrzeni chodnika i jezdni,
- unikanie budowania przejść podziemnych lub nadziemnych w układzie drogowym,
- stosowanie odpowiednich czcionek na rozkładach przystankowych (wielkość czcionki należy konsultować z organizacjami społecznymi zrzeszającymi osoby niewidome i ociemniałe).

Poza zapewnieniem mobilności osobom niepełnosprawnym, należy także zapewnić mobilność osobom nieposiadającym własnego środka transportu, osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści), matkom z małymi dziećmi oraz dzieciom i młodzieży szkolnej. W przypadku tych grup społecznych też należy wprowadzać udogodnienia likwidujące bariery, utrudniające przemieszczanie się publicznym transportem zbiorowym na obszarze powiatu karkonoskiego.

W standardzie wyposażenia taboru autobusowego realizującego przewozy o charakterze użyteczności publicznej na wszystkich liniach, powinna znaleźć się platforma ułatwiająca wprowadzenie wózka oraz miejsce przeznaczone dla niego. Poza tym fabrycznie nowe autobusy wprowadzane do eksploatacji powinny być wyposażone w sprawny system informacji wizualnej (dla osób niesłyszących lub słabosłyszących) oraz system informacji dźwiękowej (dla osób niewidzących i ociemniałych). Wszystkie linie w tworzące sieć podstawową powinny być obsługiwane przez autobusy niskopodłogowe przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych.



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

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

Powiat Karkonoski zorganizować sieć komunikacyjną składającą się z 25 linii komunikacyjnych. Linie o charakterze użyteczności publicznej będą docierały do wszystkich siedzib gmin w powiecie, a także do wszystkich miejscowości na obszarze powiatu karkonoskiego, których nie obsługuje jeleniogórska komunikacja miejska. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez powiat będą realizowane wyłącznie w transporcie drogowym. Nie planuje się organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym.

Wśród planowanych linii wyróżniono połączenia tworzące:

- sieć podstawową – kluczową dla zapewnienia odpowiedniej mobilności mieszkańców Powiatu Karkonoskiego oraz połączeń komunikacyjnych między miejscowościami uzdrowiskowymi stymulujących rozwój turystyki, w której zaplanowano 13 linii komunikacyjnych,
- sieć rozszerzoną – tworzoną przez kolejnych 12 linii, których organizacja będzie możliwa pod warunkiem zawarcia stosownego porozumienia z właściwym organizatorem, ze względu na przebieg linii komunikacyjnej lub linii komunikacyjnych poza obszarem powiatu karkonoskiego.

Powiat Karkonoski będzie dążył do zawarcia porozumień z sąsiednimi organizatorami w celu zapewnienia funkcjonowania linii komunikacyjnych wybiegających poza obszar powiatu do powiatów sąsiednich oraz Jeleniej Góry, posiadającej status miasta na prawach powiatu.

Dopuszcza się:

- możliwość uruchamiania kursów skróconych w zależności od zapotrzebowania na przewozy oraz kursów wariantowych,
- zmianę trasy przebiegu linii z przyczyn społecznych lub ekonomicznych (rozszerzenie lub uproszczenie trasy o wybrane miejscowości).

Linie komunikacyjne dedykowane dla mieszkańców miejscowości pozbawionych dostępu do przewozów kolejowych powinny docierać do zintegrowanych węzłów przesiadkowych wskazanych w krajowym planie transportowym.

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

Tab. 8.1 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze



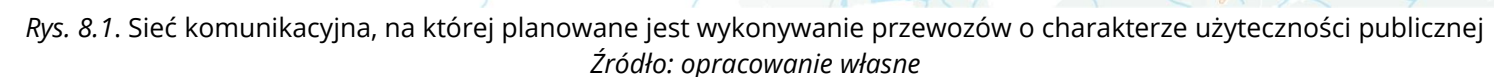
użyteczności publicznej

Linia	Przebieg trasy	Typ	Uwagi
100	KARPACZ GÓRNY – Karpacz – Ściegny – Kowary – Kostrzyca – Mysłakowice – JELENIA GÓRA	Sieć podstawowa	Możliwość organizacji na odcinku Mysłakowice – Jelenia Góra po zawarciu stosownego porozumienia
101	RADOMIERZ – Chrośnica – Janówek – Czernica – Czernica Dolna – Czernica – Płoszczyna – Płoszczyna Górna – Płoszczyna – Jeżów Sudecki – (wybrane kursy z Dziwiszowa) JELENIA GÓRA	Sieć podstawowa	Możliwość organizacji na odcinku Jeżów Sudecki/ Dziwiszów – Jelenia Góra po zawarciu stosownego porozumienia
102	Linia jednokierunkowa JELENIA GÓRA – Radomierz – Janowice Wielkie – Trzcińsko – Karpniki – Strużnica – Gruszków – Kowary – Kostrzyca – Mysłakowice – JELENIA GÓRA	Sieć podstawowa	Możliwość organizacji na odcinku Mysłakowice/ Radomierz – Jelenia Góra po zawarciu stosownego porozumienia
112	Linia jednokierunkowa JELENIA GÓRA – Mysłakowice – Kostrzyca – Kowary – Gruszków – Strużnica – Karpniki – Trzcińsko – Janowice Wielkie – Radomierz – JELENIA GÓRA	Sieć podstawowa	Możliwość organizacji na odcinku Mysłakowice/ Radomierz – Jelenia Góra po zawarciu stosownego porozumienia
103	KOWARY GÓRNE– (wybrane kursy Kowary Przełęcz Okraj) Kowary (wybrane kursy z lub przez Kowary Wojków) (wybrane kursy z wjazdem do: Bukowiec) – Kostrzyca – Mysłakowice – JELENIA GÓRA	Sieć podstawowa	Możliwość organizacji na odcinku Mysłakowice – Jelenia Góra po zawarciu stosownego porozumienia
104	KARPACZ GÓRNY – Karpacz – Miłków – Głębock – Marczyce – Sosnówka – Podgórzyn – JELENIA GÓRA	Sieć podstawowa	Możliwość organizacji na odcinku Podgórzyn – Jelenia Góra po zawarciu stosownego porozumienia
105	KOWARY GÓRNE – Kowary (wybrane kursy przez Kowary Wojków) – Ściegny – Miłków – Głębock – Sosnówka – Marczyce – Podgórzyn – JELENIA GÓRA	Sieć podstawowa	Możliwość organizacji na odcinku Podgórzyn – Jelenia Góra po zawarciu stosownego porozumienia
106	(wybrane kursy SZKLARSKA PORĘBA POLANA JAKUSZYCKA -) SZKLARSKA PORĘBA GÓRNA – Szklarska Poręba – Piechowice – JELENIA GÓRA: Sobieszów – Podgórzyn – Marczyce – Sosnówka – Głębock – Miłków – Karpacz – KARPACZ GÓRNY	Sieć podstawowa	Możliwość organizacji na terenie Jeleniej Góry po zawarciu stosownego porozumienia
108	Linia jednokierunkowa JELENIA GÓRA – Wojcieszycze – Kromnów – Stara Kamienica – Mała Kamienica – Chromiec (wybrane kursy z wjazdem do: Antoniów) – Kopaniec – Kopanina – Piechowice – JELENIA GÓRA	Sieć podstawowa	Możliwość organizacji na odcinku Piechowice/ Wojcieszycze – Jelenia Góra po zawarciu stosownego porozumienia
118	Linia jednokierunkowa JELENIA GÓRA – Piechowice – Kopanina – Kopaniec – Chromiec (wybrane kursy z wjazdem do: Antoniów) – Mała Kamienica – Stara Kamienica – Kromnów – Wojcieszycze – JELENIA GÓRA	Sieć podstawowa	Możliwość organizacji na odcinku Piechowice/ Wojcieszycze – Jelenia Góra po zawarciu stosownego porozumienia
109	(wybrane kursy SZKLARSKA PORĘBA POLANA JAKUSZYCKA -) SZKLARSKA PORĘBA GÓRNA – Szklarska Poręba – Piechowice – JELENIA GÓRA	Sieć podstawowa	Możliwość organizacji na odcinku Piechowice – Jelenia Góra po zawarciu stosownego porozumienia
110	KARPACZ GÓRNY – Karpacz – Miłków – Mysłakowice – JELENIA GÓRA	Sieć podstawowa	Możliwość organizacji na odcinku Mysłakowice – Jelenia Góra po zawarciu stosownego porozumienia



Linia	Przebieg trasy	Typ	Uwagi
111	ŚWIERZAWA - Sędziszowa - Sokołowiec - Rząśnik - Janówek - Czernica - Płoszczyna - Jeżów Sudecki - JELENIA GÓRA	Sieć rozszerzona	Możliwość organizacji po zawarciu stosownych porozumień
121	DOBKÓW - Stara Kraśnica - Świerzawa - Lubiechowa - Janochów - Podgórk - Dziwiszów Górny - Dziwiszów - Dziwiszów Dolny - JELENIA GÓRA	Sieć rozszerzona	Możliwość organizacji po zawarciu stosownych porozumień
113 (lub 405)	KAMIENNA GÓRA - Pisarzowice - Leszczyniec - Ogorzelec - Kowary - Kostrzyca - Mysłakowice - JELENIA GÓRA	Sieć rozszerzona	Możliwość organizacji po zawarciu stosownych porozumień
122	WOJCIESZÓW - Kaczorów - Radomierz - JELENIA GÓRA	Sieć rozszerzona	Możliwość organizacji po zawarciu stosownych porozumień
123 (lub 406)	KAMIENNA GÓRA - Ptaszków - Dębrznik - Marciszów - Ciechanowice - Świdnik - Kaczorów - Radomierz - JELENIA GÓRA	Sieć rozszerzona	Możliwość organizacji po zawarciu stosownych porozumień
107	JELENIA GÓRA - Siedlęcin - Rybnica - Barcinek - Pasiecznik - Zalesie - Wojciechów - Lubomierz - Radoniów - Krzewie Wielkie - GRYFÓW ŚLĄSKI	Sieć rozszerzona	Możliwość organizacji po zawarciu stosownych porozumień
117	LUBAŃ - Kościelnik - Kościelniki Dolne - Kościelniki Średnie - Kościelniki Górne - Leśna - Sucha-Czocha - Stankowice - Złotniki Lubańskie - Złoty Potok - Giebułtów-Augustów - Giebułtów - Mirsk - Karłowice - Wieża - Gryfów Śląski - Krzewie Wielkie - Radoniów - Lubomierz - Milęcice - Wojciechów - Pasiecznik - Rybnica - Siedlęcin - JELENIA GÓRA	Sieć rozszerzona	Możliwość organizacji po zawarciu stosownych porozumień
127	LUBOMIERZ - Wojciechów - Maciejowiec - Pilchowice - Strzyżowiec - Siedlęcin - Jeżów Sudecki - JELENIA GÓRA	Sieć rozszerzona	Możliwość organizacji po zawarciu stosownych porozumień
137	JELENIA GÓRA - Jeżów Sudecki - Siedlęcin Dolny - Strzyżowiec - Pilchowice - Nielestno - Wleń - Łupki - Marców - Pławna Górna - Pławna Dolna - Mojesz Górny - Mojesz - LWÓWEK ŚLĄSKI	Sieć rozszerzona	Możliwość organizacji po zawarciu stosownych porozumień
116	ŚWIERADÓW-ZDRÓJ - Szklarska Poręba - Piechowice - JELENIA GÓRA: Sobieszów - Podgórzyn - Borowice - Sosnówka - Karpacz - Ściegny - Kowary - KOWARY PRZELĘCZ OKRAJ	Sieć rozszerzona	Możliwość organizacji po zawarciu stosownych porozumień
128	NOWA KAMIENICA - Stara Kamienica - Barcinek - Rybnica - Siedlęcin - JELENIA GÓRA	Sieć podstawowa	Możliwość organizacji na odcinku Siedlęcin - Jelenia Góra po zawarciu stosownego porozumienia
138	ŚWIERADÓW-ZDRÓJ - Orłowice - (wybrane kursy: Mroczkowice - Mirsk - Rębiszów) - Krobica - Kotlina - Gierczyn - Przecznicza - Rębiszów - Proszowa - Kwieciszowice - Mała Kamienica - Stara Kamienica - Barcinek - Rybnica - Siedlęcin - JELENIA GÓRA	Sieć rozszerzona	Możliwość organizacji po zawarciu stosownych porozumień
178	JELENIA GÓRA - Siedlęcin - Rybnica - Pasiecznik - Popielówek - Chmielów - Radoniów - Krzewie Wielkie - Gryfów Śląski - Wieża - Zacisze - Karłowice - Mirsk - Mroczkowice - Orłowice - ŚWIERADÓW-ZDRÓJ	Sieć rozszerzona	Możliwość organizacji po zawarciu stosownych porozumień

Źródło: opracowanie własne.





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

Proponowany system kategoryzacji linii składa się z 4 kategorii interwałów o zróżnicowanych długościach, w kolejności malejącej – od linii kursujących najczęściej (kategoria I) do linii kursujących z najniższą częstotliwością (kategoria IV). Zaproponowane interwały stanowią dzielniki lub wielokrotności liczby 60, co umożliwi wprowadzenie łatwo powtarzalnych dla pasażerów końcówek godzin odjazdów (np. odjazdy z Jeleniej Góry do Kowar Górnych zawsze 45 minut po pełnej godzinie). Rozwiązanie to dodatkowo zapewni możliwość zastosowania synchronizacji godzin odjazdów na wspólnych odcinkach tras, dzięki czemu uzyskane zostaną wyższe, wspólne częstotliwości kursowania (np. autobusy z Jeleniej Góry w kierunku Mysłakowic na wspólnym odcinku trasy powinny kursować nie rzadziej co 30 minut w godzinach szczytowych w dni robocze).

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

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

Zaproponowane częstotliwości kursowania zostały określone jako minimalne – w przypadku wzrostu wielkości popytu na usługi organizator przewozów będzie posiadał możliwość zwiększenia liczby oferowanych połączeń, uwarunkowanej przede wszystkim od partycypacji finansowej zainteresowanych samorządów gminnych w pokrywaniu deficytu finansowego przewozów. W przypadku braku zewnętrznych środków finansowych przeznaczanych na pokrycie deficytu finansowego przewozów w ramach zdefiniowanych częstotliwości minimalnych (np. ze środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, organizacja przewozów odbywać się będzie z niższą liczbą par połączeń lub być zawieszana. W kolejnych tabelach przedstawiono proponowane częstotliwości kursowania w zależności od kategorii linii komunikacyjnej, typu oraz pory dnia.

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



Tab. 8.2 Zalecane minimalne częstotliwości kursowania planowanych linii komunikacyjnych – w grupie przewoźników w ramach sieci podstawowej w dzień roboczy

Kategoria linii	Linie komunikacyjne	Minimalne częstotliwości kursowania [min]					
		Dzień roboczy**				Sobota	Niedziela
		6:00 – 8:00	8:00 – 11:00	11:00 – 16:00	16:00 – 21:00		
I	100, 104	60	60	60	120	120	180
II	103	120	120	60	120	180	-
III	109	120	120	120	120	180	-
IV	101, 102+112, 105, 108+118, 110, 128	5 par				2 pary*	-

* – dopuszczalne jest zawieszanie kursowania wybranych linii

** - w dzień roboczy feryjny – wakacyjny w godz. 6:00 – 8:00 i 11:00 – 16:00 przyjmuje się odstępy wskazane w godz. 8:00 – 11:00

Źródło: Opracowanie własne

8.2 Punktualność kursowania

Należy przyjąć punktualność równą maksymalnej różnicy w czasie od rozkładu jazdy jako opóźnienie do 5 minut (za wyjątkiem sytuacji niezależnych od operatora – np. zator na drodze lub opóźnienie wtórne), a przyspieszenie do 1 minuty.

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

8.3 Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu

Wskaźniki komfortu podróży należy przyjąć jako stopień zapełnienia autobusu nie większy niż 100% zajętych wszystkich miejsc siedzących przewidzianych przez producenta oraz 50% zajętych miejsc stojących (w przypadku pojazdów wyposażonych w takie miejsca). Po przekroczeniu powyższych napełnień granicznych w danym rodzaju środka publicznego transportu zbiorowego, należy zastosować bardziej pojemny bądź dodatkowy pojazd. Notoryczne przekraczanie dopuszczalnego stopnia wykorzystania podaży miejsc może również stanowić przesłankę do uruchomienia dodatkowego kursu lub podniesienia częstotliwości kursowania linii komunikacyjnej.

8.4 Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

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

Zdefiniowano minimalny standard podróży środkami publicznego transportu zbiorowego w zakresie ich wyposażenia. W kolejnej tabeli przedstawiono minimalne standardy wyposażenia wnętrza

pojazdów wynikających m.in. z dostosowania powiatowych przewozów pasażerskich do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej i najnowszych trendów.

Tab. 8.3 Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

L.p.	Wyszczególnienie minimalnego standardu	Pojazd fabrycznie nowy, wprowadzony do eksploatacji	Pozostałe pojazdy wprowadzane do eksploatacji	Pozostałe eksploatowane pojazdy
1.	niska podłoga (przynajmniej w części pojazdu)	tak	tak	tak*
2.	rampa dla wózków	tak	tak	-
3.	miejsce na wózek inwalidzki / dziecięcy	tak	tak	-
4.	tapicerka, siedzenia oraz podłoga wykonane z łatwych do czyszczenia materiałów	tak	tak	tak
5.	monitoring przestrzeni pasażerskiej	tak	-	-
6.	klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej	tak	tak	-
7.	system zarządzania, kontroli i informacji o realizacji rozkładów jazdy	tak	tak*	tak*
8.	elektroniczny wyświetlacz przedni z kierunkiem i oznaczeniem linii komunikacyjnej	tak	tak	tak
9.	elektroniczny wyświetlacz boczny z prawej strony pojazdu z kierunkiem i oznaczeniem linii komunikacyjnej	tak	tak	tak
10.	elektroniczny wyświetlacz tylny z oznaczeniem linii komunikacyjnej	tak	tak	tak
11.	wewnętrzny monitor LCD lub wyświetlacz elektroniczny	tak	-	-
12.	system fonicznej informacji pasażerskiej	tak	-	-
13.	aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez Powiat Karkonoski wewnątrz w pojeździe	tak	tak	tak
14.	urządzenie do uiszczania opłaty za przejazd kartą płatniczą	tak	tak**	tak**

*- obowiązuje od 01.02.2023 r.

** - obowiązuje od 01.01.2022 r.

Źródło: Opracowanie własne



Przy zakładanych minimalnych standardach wyposażenia przyjęto podział na pojazdy fabrycznie nowe w momencie wprowadzenia do eksploatacji oraz pojazdy pozostałe. W przypadku reklam wielkopowierzchniowych zewnętrznych na autobusach, wszelkiego rodzaju ogłoszenia nie mogą zasłaniać okien.

8.5 Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych

Mając na uwadze postępujący trend starzenia się społeczeństwa, a także osoby o ograniczonej mobilności (osoby z małymi dziećmi, dzieci, osoby niepełnosprawne, chorzy itp.), należy dążyć do wprowadzenia i utrzymania obsługi połączeń w ramach powiatowych przewozów pasażerskich przez pojazdy posiadające niską podłogę (niskopodłogowe - LF²⁵ lub niskowejściowe - LE²⁶), aby zapewnić pełen dostęp do usług transportu publicznego jak największej liczbie mieszkańców obszaru powiatu karkonoskiego. Niska podłoga w powiatowych przewozach pasażerskich usprawni także wymianę pasażerską na przystankach, co ma kluczowe znaczenie w przejazdach pomiędzy przystankami, a szczególnie w granicach gmin miejskich oraz przy kursach typowo szkolnych.

Oprócz stosowania pojazdów z niską podłogą, w autobusach zaleca się stosowanie także innych usprawnień ułatwiających osobom o ograniczonej mobilności (w tym niepełnosprawnym) korzystanie z komunikacji autobusowej, takich jak:

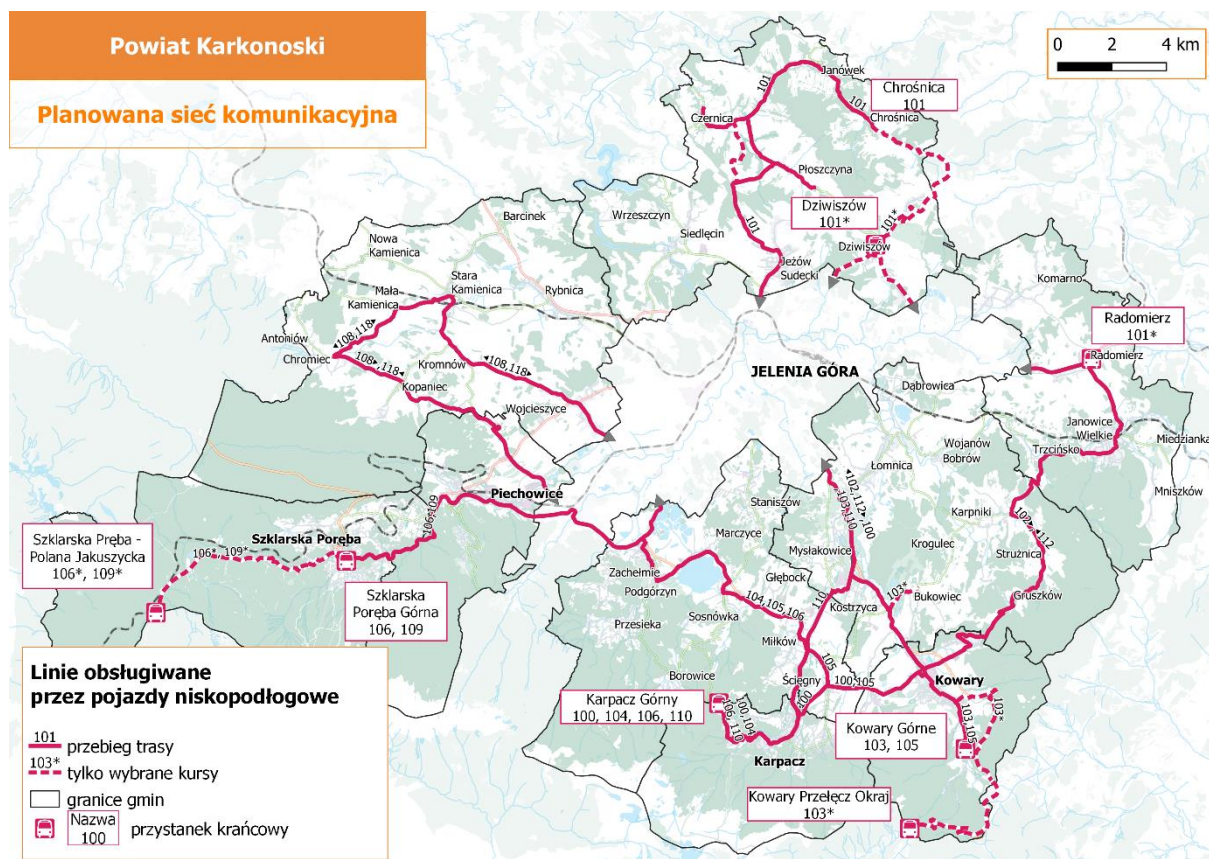
- czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów – jaskrawe i kontrastowe, w tym dodatkowa tablica z numerem linii na wysokości linii okien za pierwszymi drzwiami,
- oznakowane i wydzielone miejsca w autobusie dla osób niepełnosprawnych, w tym miejsce na wózek inwalidzki i/lub wózek dziecięcy, wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych,
- rampa wjazdowa w drzwiach prowadzących do części pojazdu z niską podłogą (najczęściej 2 lub 3 drzwi), ułatwiająca bezpośredni wjazd wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego,
- w fabrycznie nowych pojazdach przyklęk w autobusach uruchamiany przez kierowcę, by ułatwić wejście osobom niepełnosprawnym lub z wózkami dziecięcymi – jako obowiązujący standard (nie dotyczy minibusów),
- przyciski sygnalizacyjne na odpowiedniej wysokości przy miejscu przeznaczonym dla wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego, a także przy drzwiach i w ich pobliżu przy miejscach siedzących.
- zewnętrzne informacje głosowe podające numer linii i kierunek jazdy,
- w nowych autobusach głosowa i elektroniczna zapowiedź kolejnego przystanku w pojeździe,
- przyciski sygnalizacyjne opisane alfabetem Braille'a.

W powiatowych przewozach pasażerskich organizowanych przez Powiat Karkonoski, zakłada się wymóg obsługi co najmniej 66% kursów przez autobusy niskopodłogowe lub częściowo niskopodłogowe na wszystkich liniach w grupie sieci podstawowej, tj. 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106,

²⁵ LF (low floor): autobus niskopodłogowy – z niską podłogą na całej długości pojazdu.

²⁶ LE (low entry): autobus niskowejściowy – z niską podłogą tylko w części pojazdu, najczęściej pomiędzy I a II drzwiami, a w małych autobusach i minibusach w tylnej części przy III drzwiach.

108, 109, 110, 112 i 118. Wymóg ten powinien ulec stopniowemu zwiększaniu, osiągając poziom 100% od 01.01.2025 r.



Rys. 8.2. Linie przewidziane do obsługi przez pojazdy niskopodłogowe.

Źródło: Opracowanie własne

8.5.1 Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych

Mając na uwadze postępujący trend starzenia się społeczeństwa, a także osoby o ograniczonej mobilności (osoby z małymi dziećmi, dzieci, osoby niepełnosprawne, chorzy itp.), należy dążyć do wprowadzenia i utrzymania obsługi połączeń przez pojazdy posiadające niską podłogę, aby zapewnić pełen dostęp do usług transportu publicznego jak największej liczbie mieszkańców powiatu karkonoskiego. Niska podłoga usprawnia także wymianę pasażerską na przystankach, co ma kluczowe znaczenie w przejazdach pomiędzy przystankami.

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

- czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów,
- głosowa i elektroniczna zapowiedź kolejnego przystanku w pojeździe,
- zewnętrzne informacje głosowe podające numer linii i kierunek jazdy,
- oznakowane i wydzielone miejsca w autobusie dla osób niepełnosprawnych, w tym miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy, wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych,



- przykłąk w autobusach, uruchamiany przez kierowcę, by ułatwić wejście osobom niepełnosprawnym na wózkach inwalidzkich lub z wózkami dziecięcymi - jako obowiązujący standard,
- przyciski sygnalizacyjne opisane alfabetem Braille'a,
- stosowne oznakowanie wnętrza pojazdów, którego forma i rozmieszczenie powinno być konsultowane z przedstawicielami osób niepełnosprawnych, w tym szczególnie niedowidzących.

Powyższe standardy obowiązują dla fabrycznie nowych pojazdów wprowadzanych do eksploatacji. Jednakże, potencjalni operatorzy będą dodatkowo premiowani, jeżeli będą kierować do obsługi swoich linii pojazdy spełniające powyższe rozwiązanie.

8.5.2 Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych

W celu umożliwienia osobom o ograniczonej mobilności²⁷, a szczególnie osobom niepełnosprawnym, samodzielnego korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego, należy sukcesywnie dążyć do całkowitej likwidacji barier infrastrukturalnych poprzez przestrzeganie poniższych zasad przy projektowaniu, budowie i przebudowie infrastruktury komunikacyjnej:

- obniżanie krawężników na całej szerokości przejść dla pieszych do poziomu jezdni,
- skracanie przejścia przez szerokie jezdnie poprzez lokalizację azyli dla pieszych rozdzielających je na dwie osobne jezdnie do jej przekraczania,
- w przypadku remontu lub przebudowy jezdni możliwość zmiany lokalizacji istniejących przystanków komunikacyjnych jak najbliżej źródeł i celów podróży oraz w przypadku poprawy poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- lokalizację nowych przystanków komunikacyjnych jak najbliżej źródeł i celów podróży, przy zachowaniu jak najwyższych wymogów brd²⁸,
- podniesienie (wyrównanie) poziomu platform przystankowych (peronów przystankowych) do wysokości pierwszego stopnia podłogi w autobusie,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawężniach peronowych przystanków komunikacyjnych.

Zasady te należy przyjąć jako obligatoryjne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej, a zalecane przy jej remontach. Dodatkowo należy wyznaczyć cel w postaci modernizacji kluczowych (głównych) przystanków komunikacyjnych poza ogólnymi harmonogramami modernizacji i przebudów dróg powiatowych. Modernizacja i przebudowa przystanków komunikacyjnych może być realizowana także przez inwestorów zewnętrznych w przypadku konieczności przebudowy przez nich skrzyżowania, zjazdu, odcinka ulicy, w związku z prawidłowym włączeniem nowej inwestycji do drogi powiatowej.

²⁷ Osoby o ograniczonej mobilności – osoby z małymi dziećmi, dzieci i młodzież, osoby niepełnosprawne, chorzy.

²⁸ brd – bezpieczeństwo ruchu drogowego.

8.6 Standard w zakresie ochrony środowiska

Obecnie istotnym działaniem jest ograniczanie wpływu transportu drogowego na środowisko naturalne i antropogeniczne, zarówno w aspekcie jak największego wykorzystania potencjału transportu publicznego, jak i stosowania coraz bardziej ekologicznych napędów pojazdów, emitujących coraz mniej szkodliwych związków. Dlatego przyszłością dla publicznego transportu zbiorowego są nowe technologie, nad którymi już teraz pracują producenci i rozwijają je, korzystając z postępu technologicznego. Coraz powszechniejsze stają się pojazdy niskoemisyjne – o napędzie gazowym (CNG lub LNG), o napędzie hybrydowym (łącznie silnik elektryczny ze spalinowym), a także pojazdy zeroemisyjne – o napędzie elektrycznym. Czołowi producenci oferują także autobusy z wodorowymi ogniwami paliwowymi, które są już eksploatowane w innych krajach. Do obsługi transportu w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, w przypadku zakupu pojazdów fabrycznie nowych zakłada się za satysfakcjonujący poziom ograniczenia emisji spalin już poprzez stosowanie w autobusach silników spalinowych o normie emisji spalin EURO 6.



Rys. 8.3 Oznakowanie niskoemisyjnego autobusu Komunikacji Beskidzkiej, napędzanego CNG.
Źródło: Materiały własne

Eksplatacja autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych gazem ziemnym możliwa będzie na wybranych zadaniach przewozowych obsługujących linie 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 108, 109, 110, 112 i 118. Nie ustala się lokalizacji infrastruktury ładowania z przyłączeniem do sieci



dystrybucyjnej elektroenergetycznej lub infrastruktury tankowania gazem ziemnym z przyłączeniem do sieci dystrybucyjnej gazowej, gdyż za jej ewentualne utworzenie będzie odpowiedzialny operator.

Do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, dopuszcza się autobusy spełniające warunki nie niższe niż:

- norma Euro 2 do końca 2022 r.,
- norma Euro 3 w 2023 i 2024 r.,
- norma Euro 4 w 2025 i 2026 r.,
- norma Euro 5 w 2027 i 2028 r.,
- norma Euro 6 od 2029 r.



9 Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym

9.1 Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym

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

- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (t.j. Dz. U. 2020 r. poz. 680 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 1863),
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 919),
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 1043 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (tekst jednolity: Dz.U. z 2018 r., poz. 2175).

Podstawowymi podmiotami kształtującymi transport publiczny w danym regionie są:

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

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest²⁹:

- gmina:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,

²⁹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 1944), art. 7.



- albo której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienia,
- związek międzygminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,
- powiat:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - albo któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie,
- związek powiatów na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów,
- związek powiatowo-gminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny,
- związek metropolitalny – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich,
- województwo:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,
 - właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie,
- minister właściwy do spraw transportu na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

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

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



sąsiadujących, które zawarły porozumienie międzypowiatowe lub stworzyły związek międzypowiatowy,

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

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego są wykonywane w przypadku ³⁰:

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

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym do podstawowych obowiązków organizatora należą³¹:

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

Do działań związanych z planowaniem rozwoju transportu należą głównie:

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

Organizowanie transportu zbiorowego polega między innymi na³²:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,

³⁰ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 1944), art. 7 ust. 4.

³¹ Ibid. art. 8.

³² Ibid. art. 15 ust. 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,
- określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8), za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców,
- przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z Ustawą o *publicznym transporcie zbiorowym* za korzystanie z przystanków może być pobierana opłata³³, która jest ustalana w drodze negocjacji pomiędzy gminą a właścicielem przystanku lub dworca. Stawki powinny być na odpowiednim poziomie, ich wysokość nie powinna spowodować negatywnego wpływu na możliwość świadczenia usług komunikacyjnych przez przewoźnika i nie powinna być wyższa niż 0,05 zł za zatrzymanie na przystanku i 1 zł za zatrzymanie na terenie dworca.

Do elementów związanych z zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym³⁴ należą przede wszystkim:

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

Organizowanie transportu publicznego można scharakteryzować na trzech poziomach:

³³ Ibid. art. 15 ust. 1 pkt 5, art. 16.

³⁴ Ibid. art. 43 ust. 1.



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

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

- Ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 712 z późn. zm.) – określającej zasady i formy gospodarki komunalnej jednostek samorządu terytorialnego, polegające na wykonywaniu przez te jednostki zadań własnych,
- Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – określającej zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w transporcie drogowym, szynowym, linowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej,
- Ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym – określającej zasady wykonywania krajowego i międzynarodowego transportu drogowego, w tym m. in. regularnych przewozów osób i ich bagażu, obowiązki lub warunki przewozu drogowego oraz działalność w tym zakresie organów samorządu terytorialnego,
- Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym – określającej zasady wykonywania przewozów kolejowych, w tym wojewódzkich przewozów pasażerskich, oraz współpracy jednostek samorządu terytorialnego z zarządcą infrastruktury kolejowej i przewoźnikami kolejowymi,
- Ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 470 z późn. zm.) – ustalającej kwestie własności dróg różnych kategorii oraz obowiązki właścicieli i zarządców dróg,
- Ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 450 z późn. zm.) – określającej zasady ruchu na drogach publicznych oraz zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu,
- Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 8 z późn. zm.) – regulującej obowiązki organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźników (pod tą nazwą w ustawie określa się również obowiązki operatorów).

W zakresie planistyczno – organizacyjnym wyspecjalizowane jednostki zajmujące się publicznym transportem zbiorowym powinny być merytorycznie przygotowane do spełniania określonych celów i znajdować się w strukturze urzędu władzy lokalnej. Jest również możliwość umiejscowienia takiej jednostki poza strukturą urzędu. Jednym z rodzajów jednostek realizujących zadania z zakresu transportu publicznego w ramach kilku jednostek samorządu terytorialnego są porozumienia oraz związki. Obowiązki dla jednostek z zakresu planistyczno – organizacyjnych zawarte są w art. 15. Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

W zakresie wykonawczym organizacja transportu publicznego związana jest w głównej mierze z realizowaniem konkretnych zadań z tego zakresu, czynności te wykonują operatorzy, przewoźnicy lub inne podmioty gospodarcze. Takimi podmiotami mogą być:



- podmioty wewnętrzne samorządów lokalnych, które świadczą usługi w oparciu o zlecenie bezpośrednio z pominięciem procedury przetargowej³⁵, albo
- podmioty wybrane w postępowaniu³⁶ o świadczenie usług publicznych w trybie:
 - Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych³⁷,
 - Ustawy z dnia 21 października 2016 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- Podmioty wybrane w oparciu o bezpośrednie udzielenie zlecenia z pominięciem procedury przetargowej.

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

9.2 Wybór operatora

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnika spełniającego warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób³⁸. Organizator przygotowuje i przeprowadza postępowanie mające na celu wyłonienie operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych. Wybór ten może zostać przeprowadzony w trybie:

- Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych,
- Ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- może także zawrzeć umowę bezpośrednio w przypadku, gdy³⁹ :
 - usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług przewozowych albo:
 - wartość roczna usług przewozowych jest mniejsza, niż 1 mln euro lub roczna wielkość tych usług jest mniejsza niż 300 tys. kilometrów (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln euro i 600 tys. kilometrów) albo
 - w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o Ustawę z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych i Ustawę z dnia 21 października 2016 r. o koncesji na roboty budowlane lub

³⁵ Ibid. art. 22 ust. 1 pkt 2.

³⁶ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2019 r., poz. 288 z późn. zm.).

³⁷ Art. 4 pkt 13 Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych zezwala na udzielanie przez organ władzy publicznej zamówień podmiotom wewnętrznym tego organu oraz wymienia warunki, konieczne do takiego udzielenia.

³⁸ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2019., poz. 2475 ze zm.), art. 6.

³⁹ Ibidem, art. 22 ust. 1.



usługi (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach – 24 miesiące), albo

- umowa dotyczy transportu kolejowego

Umowa o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego może dotyczyć linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na okres nie dłużej niż 10 lat w przypadku transportu drogowego oraz nie dłużej niż 15 lat w przypadku transportu kolejowego⁴⁰.

Umowa powinna zawierać⁴¹:

- opis usług wynikających z zamówienia,
- warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej, linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa,
- czas trwania umowy,
- warunki, na jakich dopuszczalne jest podwykonawstwo,
- sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- aspekt konieczności składania sprawozdań realizacji świadczonych usług przewozowych, w tym dane dotyczące wielkości popytu na dane linie komunikacyjne,
- zasady rozliczeń finansowych, z uwzględnieniem stosowania ulg ustawowych i lokalnych oraz wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora,
- sposób (odpowiadający wymaganiom określonym w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007), w jaki obliczana jest rekompensata,
- sposób dystrybucji biletów,
- stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat przejazdowych oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. *Prawo przewozowe*, a jeżeli wpływy te przysługują operatorowi – warunki zmiany tych opłat,
- stronę umowy, która jest zobowiązana do podawania do publicznej wiadomości:
 - rozkłady jazdy,
 - cenniki opłat przejazdowych,
 - regulamin przewozu osób,
- stronę umowy, która zobowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi,

⁴⁰ Ibidem, art. 25 ust. 2.

⁴¹ Ibidem, art. 25 ust. 3.



- w przypadku, gdy organizator użycza swoje środki transportu – warunki korzystania z tych środków,
- warunki zakupu przez operatora środków transportu niezbędnych do realizacji usług przewozowych,
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów,
- warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów,
- kary umowne,
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy,
- informacje, o których mowa w art. 4 ust. 8 zdanie trzecie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, które operator jest obowiązany przekazywać organizatorowi w celu udzielenia zamówienia w trybach, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2.

Powiat karkonoski planuje podpisywać umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczące linii komunikacyjnej lub linii komunikacyjnych przedstawionych na Rys. 8.1 i w Tab. 8.1 zależnie od warunków finansowych na podstawie 3 trybów przedstawionych w Tab. 10.1. Dopuszcza się możliwość zawierania kilku umów z różnymi operatorami na obsługę jednej linii komunikacyjnej. W przypadku wyboru operatora wspomnianych linii komunikacyjnych w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 113), przysługiwać im będzie wyłącznie rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz odpowiednie prawa i obowiązki, przedstawione w Tab. 10.1.1. Inne tryby wyboru operatorów oraz związane z tym prawa i obowiązki ich dotyczące będą zastosowane tylko w przypadku udzielenia Powiatowi Karkonoskiemu pomocy finansowej w postaci dotacji celowej przez zainteresowane gminy (współfinansowanie powiatowych przewozów pasażerskich, przebiegających przez obszar poszczególnych gmin) lub powiaty (w ramach porozumień międzypowiatowych).

Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia o świadczenie usług w transporcie publicznym zbiorowym w terminie nie krótszym niż jeden rok lub 6 miesięcy (gdy umowa dotyczy świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 km rocznie). Ogłoszenie powinno zostać upublicznione w Biuletynie Informacji Publicznej, w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej⁴², w siedzibie organizatora oraz na stronie internetowej. W ogłoszeniu powinny być zawarte⁴³:

- nazwa i adres właściwego organizatora przewozów,
- określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia,,
- określenie rodzaju transportu, linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,
- przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania lub bezpośredniego zawarcia umowy,

⁴² Organizator może zdecydować o odstąpieniu od publikacji ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, jeśli umowa będzie dotyczyć usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 km

⁴³ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2019, poz. 2475 ze zm.), art. 23.



- przewidywany czas trwania umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Operator sieci powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez Powiat Karkonoski będzie wybierany w trybach zgodnych z:

- ustawą z dnia 19 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z późn. zm.) lub
- ustawą z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 541) lub
- art. 22 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 1944 z późn. zm.) – bezpośrednie zawarcie umowy:
 - 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 (w przypadku operatora będącym małym lub średnim przedsiębiorcą eksploatującym 23 środki transportu publicznego, limity ulegają podwojeniu), albo
 - świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, albo
 - wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2.

Obszar świadczenia usług określony umową z operatorem może obejmować:

- jedną linię lub,
- wiązkę linii lub,
- całą sieć komunikacyjną.

9.3 Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów

Jednym z najważniejszych narzędzi zachęcenia pasażera do korzystania z transportu publicznego jest polityka taryfowo-biletowa określająca udział użytkowników transportu w jego finansowaniu.

Polityka taryfowo-biletowa, określając poziom udziału użytkowników tego transportu - pasażerów, w jego finansowaniu, jest jednym z kluczowych narzędzi ukierunkowanych na zachęcanie do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego będące zadaniem ekonomiczno – socjalnym organizatora publicznego transportu zbiorowego, polega na określaniu wysokości opłat za usługę przewozową (cen biletów), które sprawia, że przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego jest dla pasażera bardziej korzystny ekonomicznie w porównaniu z przejazdem transportem indywidualnym (przy jednoczesnym niezaniechaniu równowagi ekonomicznej operatora). Najbardziej



pożądaną sytuacją jest ta, w której w całym regionie komunikacyjnym na poziomie co najmniej jednego powiatu będzie funkcjonował jednolity system taryfowy.

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

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

- ekonomicznych: konieczność pokrycia wzrostu kosztów publicznego transportu zbiorowego; wówczas podejmuje się decyzję o zmianie cen biletów przejazdowych, aby przychody z nich pokryły rosnące koszty,
- społecznych: zmiana sposobu realizowania usług przewozowych (nowe trasy komunikacyjne, wzrost poziomu jakościowego usług, wprowadzenie nowych rodzajów biletów jako reakcja na społeczne oczekiwania, wprowadzenie nowoczesnych form realizowania płatności itp.); w tych przypadkach podejmuje się decyzję o zastąpieniu istniejącego systemu taryfowo – biletowego nowym systemem: bardziej funkcjonalnym, lepiej dostosowanym do nowej oferty i zachęcający do częstszego korzystania z jej usług.

Przy projektowaniu systemu taryfowo-biletowego należy uwzględnić jego aspekt przedmiotowy (bilety) oraz aspekt podmiotowy (pasażerskie grupy docelowe i ich podział, przekładający się na uprawnienia do podróżowania na danym rodzaju biletu). Należy dążyć do wprowadzenia atrakcyjnego i prostego systemu taryfowo-biletowego.

Proponowany asortyment oferowanych biletów powinien składać się co najmniej z:

- biletów jednorazowych,
- biletów miesięcznych,

z uwzględnieniem uprawnień do przejazdów bezpłatnych oraz ulgowych (ustawowych lub komunalnych, o ile zostaną ustanowione). Taryfa powinna uwzględniać również możliwość otrzymywania przez operatora rekompensat z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do przejazdów ulgowych.

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

Integracja systemów taryfowo-biletowych jest skutecznym narzędziem integracji systemów publicznego transportu zbiorowego, ułatwiającym do niego dostęp przez społeczeństwo. Atrakcyjność systemów biletowych i łatwość ich zrozumienia, a także proste metody płatności, sprzyjają zwiększeniu zainteresowania transportem publicznym.

Zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest zorganizowanie i utrzymanie powszechnie dostępnego systemu dystrybucji biletów. Emisja i dystrybucja biletów będzie cedowana na operatorów usług przewozowych.



Bilety przejazdowe będą sprzedawane przez prowadzących pojazdy publicznego transportu zbiorowego. Przewiduje się także możliwość dystrybucji biletów przez stałe punkty sprzedaży, stacjonarne automaty biletowe w zintegrowanych węzłach przesiadkowych, aplikacje mobilne oraz Internet.



10 Przewidywane finansowanie usług przewozowych

10.1 Formy i źródła finansowania usług przewozowych

Podstawowym aktem prawnym określającym formy i źródła finansowania usług (w ramach użyteczności publicznej) w obrębie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (art. 1, ust. 2)⁴⁴. Zgodnie z art. 12 tej ustawy organizator publicznego transportu zbiorowego powinien określić w Planie transportowym przewidywane finansowanie usług przewozowych.

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

- przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych (pobierane przez operatora lub organizatora),
- dopłaty do kwoty deficytu linii komunikacyjnej (z wyłączeniem komunikacji miejskiej), na obsługę której z operatorem została zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przyznawana do 2028 r. ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych zgodnie z Ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U. 2019 poz. 1123),
- rekompensaty z tytułu:
 - utraconych przez operatora przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (z wyłączeniem komunikacji miejskiej),
 - poniesionych przez operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorem,
- środki budżetu centralnego, w tym rekompensata utraconych przychodów w efekcie stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (nie dotyczy komunikacji miejskiej),
- środki Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (nie dotyczy komunikacji miejskiej),
- a także wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

⁴⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2020., poz. 1944 z późn. zm.), art. 1 ust. 2



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

- utraconych przychodów, w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym, lub
- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem komunalnych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile takowe zostały ustanowione, lub
- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego⁴⁵.

Rekompensata przysługuje operatorowi wówczas, gdy podstawą poniesionej przez niego straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody (w związku ze stosowaniem uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych) oraz poniesione koszty (w związku ze świadczeniem usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego)⁴⁶. W przypadku rekompensaty związanej ze stosowaniem ulg ustawowych przez operatora, operator zwraca się do organizatora – Powiatu Karkonoskiego z wnioskiem o wypłacenie rekompensaty i poświadczającej to roszczenie odpowiedniej dokumentacji. Powiat Karkonoski, po dokonaniu pozytywnej weryfikacji wniosku, zwraca się do Marszałka Województwa Dolnośląskiego o przekazanie środków finansowych z budżetu państwa, które następnie wypłaci operatorowi w formie rekompensaty.

W ramach rekompensaty operatorowi przysługuje tzw. „rozsądny zysk”. Zapis ten nie dotyczy podmiotów:

- wybranych w trybie Ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- z którymi bezpośrednio zawarto umowę o świadczenie usług przewozowych i przyjęła ona formę koncesji lub usługi,
- będącymi samorządowymi zakładami budżetowymi.⁴⁷

Pod pojęciem „rozsądnego zysku” rozumie się „stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne”.⁴⁸

Tabela zamieszczona poniżej przedstawia zasady dotyczące przewidywanego finansowania powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez Powiat Karkonoski.

⁴⁵ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tj. Dz.U. 2020 poz.1944 z późn. zm.), art. 50 ust. 1 pkt 2 lit a)

⁴⁶ Kwestię tę reguluje art. 52 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Wynika stąd, że rekompensata jest podstawową formą finansowania przewozów nierentownych.

⁴⁷ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tj. Dz.U. 2020 poz.1944 z późn. zm.), art. 52 ust. 3

⁴⁸ Załącznik do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, ust. 6.



Tab. 10.1 Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej

Zakres rozwiązań	Umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta:	Wskazania odnośnie formy rekompensaty	Źródła finansowania kosztów operatora w związku ze świadczeniem usług w PTZ	Wskazania odnośnie przychód w ze sprzedaży biletów	Udostępnianie operatorowi środków transportu
Koncesja	z operatorem wybranym w trybie Ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi na okres do 10 lat	operatorowi będzie przysługiwać rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet organizatora)	budżet państwa fakultatywnie środki z FRPA	stanowią dochód operatora	nie jest przewidywane
Bezpośrednie zawarcie umowy	z operatorem wybranym w trybie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym na okres do 10 lat: w formule podmiotu wewnętrznego (art. 22 ust. 1 pkt 2) lub dla zadania o średniej wartości przedmiotu umowy mniejszej niż 1 000 000 € rocznie lub o wymiarze mniejszym niż 300 000 km rocznie (art. 22 ust. 1 pkt 1) * lub w sytuacjach awaryjnych (art. 22 ust. 4)	rekompensata na pokrycie straty w związku z poniesionymi kosztami realizacji usług przewozowych rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet organizatora)	budżet państwa środki własne Powiatu Karkonoskiego (fakultatywnie) dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie (fakultatywnie) dotacje celowe przekazane przez inne powiaty na podstawie porozumień wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów fakultatywnie środki z FRPA	stanowią dochód operatora	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu przy wykorzystaniu funduszy krajowych lub zewnętrznych (np. z UE)
Przetarg nieograniczony	z operatorem wybranym w trybie Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo Zamówień Publicznych (przetarg nieograniczony), na okres do 10 lat	rekompensata w postaci wynagrodzenia obliczana jako iloczyn liczby wozokilometrów wykonanych w przyjętym okresie rozliczeniowym i stawki za 1 wozokilometr zaoferowanej podczas przetargu wyłaniającego operatora rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa)	budżet państwa środki własne Powiatu Karkonoskiego dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie (fakultatywnie) dotacje celowe przekazane przez inne powiaty na podstawie porozumień wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów fakultatywnie środki z FRPA		

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

Źródło: Opracowanie własne



10.2 Rentowność linii komunikacyjnych

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

$$R_a = \frac{I_a - CE_a}{I_a} (0/0)$$

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

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

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

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

W grudniu 2020 r. wniosek Powiatu Jeleniogórskiego (funkcjonującego od 01.01.2021 r. pod nazwą Powiatu Karkonoskiego) został wybrany do objęcia dofinansowaniem funkcjonowania powiatowych przewozów pasażerskich z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Aplikacja obejmowała 11 linii komunikacyjnych, na których w 2021 r. zaplanowano realizację 826 370,80 wozokilometrów z maksymalnym dofinansowaniem na poziomie 2 479 108,00 zł.

Tab. 10.2 Charakterystyka wniosku Powiatu Jeleniogórskiego o objęcie dopłatą w 2021 r. w ramach naboru nr 1 Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

Liczba linii	Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażonej w wozokilometrach	Planowana kwota dopłaty na danej linii komunikacyjnej (zł)	Planowany udział własny organizatora w wys. nie mniejszej niż 10% kwoty deficytu linii komunikacyjnej (zł)
11	826 370,80	2 479 108,00	281 301,02

Źródło: <https://www.duw.pl/pl/urzed/programy/fundusz-rozwoju-przewoz/17301,Wyniki-naboru-nr-1-wnioskow-o-objecie-doplata-w-2021-r-w-ramach-Funduszu-rozwoju.html>



11 Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera

Wprowadzone 10 kwietnia 2012 roku Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie rozkładów jazdy⁴⁹ jednoznacznie określa:

- treści rozkładów jazdy;
- tryb zatwierdzania rozkładów jazdy;
- sposób i terminy ogłaszania, aktualizacji rozkładów jazdy oraz warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy, a także podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

Najważniejsze informacje, które powinny być zawarte w rozkładzie jazdy to m.in.: nazwa przewoźnika, nazwa linii komunikacyjnej, wszystkie przystanki, na których zatrzymuje się pojazd, dzień wprowadzenia oraz ważności rozkładu, odległości pomiędzy przystankami, dni tygodnia lub okresy kursowania linii (nie dotyczy kursów drogowego transportu zbiorowego wykonywanego codziennie), godziny przyjazdów/odjazdów z przystanków lub częstotliwość kursowania. Każdy przewoźnik powinien przekazać organizatorowi publicznego transportu zbiorowego rozkład jazdy w celu zamieszczenia ich na przystankach, dworcach oraz w systemach informacji pasażerskiej.

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym stanowi kluczową rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna, a także bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych jak i marketingowych. Jej obowiązkiem jest pomoc pasażerom w pozyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach, w których mogą ich potrzebować i w efekcie – zwiększanie komfortu podróży. Oprócz rozkładów jazdy na przystankach informacja o kursowaniu powinna być zamieszczona na stronie internetowej przewoźnika. Pozwoli to dotrzeć do niej większej ilości osób oraz da możliwość zaplanowania trasy przejazdu jeszcze w domu, pracy lub w innym miejscu poza przystankiem. Informacja dla pasażerów na terenie powiatu karkonoskiego w zakresie godzin odjazdów i przyjazdów środków transportu, obowiązujących opłat za przejazdy (uprawnień do ulgowych przejazdów, zasada przewozu osób i rzeczy) powinna być dostępna w:

- miejscach oczekiwania na pojazd (węzłach przesiadkowych, dworcach, przystankach),
- pojeździe,
- w pozostałych miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.

Tradycyjne sposoby zamieszczania informacji o rozkładach jazdy na przystankach są potrzebne, natomiast w obecnych czasach nie pozwalają w stu procentach zaspokoić potrzeb pasażera. Oczekuje on co raz bardziej wygodnych rozwiązań, które umożliwią skuteczne dotarcie do informacji. Wykorzystywane technologie informatyczne i elektroniczne pozwalają za pomocą obrazu i dźwięku, przedstawić pasażerowi ofertę przewozową w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej.

⁴⁹ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz.U. 2018 poz. 202)



11.1 Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach

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

Przyjmuje się rozwiązanie, w którym organizator publicznego transportu zbiorowego jest zobowiązany do umieszczania rozkładów jazdy na infrastrukturze przystankowej, a operatorzy i przewoźnicy do przekazywania organizatorowi rozkładu jazdy w formie elektronicznej w celu wydrukowania tych rozkładów jazdy w formacie ustalonym przez organizatora. Przewoźnicy korzystający z dworców i przystanków, których właścicielami są podmioty prywatne, przekazują rozkład jazdy administratorom przystanków lub dworców, celem umieszczenia go na tablicach informacyjnych.

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

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

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

- rozkłady jazdy dla wszystkich linii komunikacyjnych w postaci klasycznych tabliczek przystankowych, uwzględniające co najmniej dane teleadresowe organizatora i operatora, kierunek jazdy, szczegółowe godziny odjazdów w układzie tabelarycznym w przekroju typowych dni w rozkładzie jazdy (dzień roboczy, sobota, niedziela), szczegółowy wykaz wszystkich kolejnych przystanków na trasie przejazdu i oznaczenia kursów obsługiwanych przez autobusy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych,
- schemat sieci publicznego transportu zbiorowego (na przystankach wyposażonych w stosowne gabloty),
- aktualne informacje na temat tymczasowych zmian w przejazdach.



100

POWIATOWA
KOMUNIKACJA
KARKONOSKA

Karpacz Górny

>> Jelenia Góra - Dw. Autobusowy

DNI ROBOCZE				SOBOTY				NIEDZIELE I ŚWIĘTA				Przebieg trasy: MIEJSCOWOŚĆ • przystanek				ciąg dalszy trasy:			
5	30			5	30			5	-			KARPACZ - Karpacz Górny - Karpacz - Wang - Karpacz - Pegaz - Karpacz - Morskie Oko - Karpacz - Biały Jar - Karpacz - Ośrodek Zdrowia - Karpacz - Bachus - Karpacz - D.K. ŚCIEGNY - Ściegny - Kościół KOWARY - Kowary - Krzaczyzna - Karpacka - Kowary - ul. Dworcowa nr 11 / Dworzec - Kowary - Przychodnia - Kowary - Jeleniogórska KOSTRZYCA - Kostrzyca - Jeleniogórska / Karpacka - Kostrzyca - Jeleniogórska / Kościuszki MYSŁAKOWICE - Mysłakowice - ul. Szkolna Urząd Gminy	- Mystakowice - Jeleniogórska - Dw. Kolejowy - Mystakowice - Jeleniogórska / Żołnierz - Mystakowice - Jeleniogórska / Karkonoska JELENIA GÓRA - Jelenia Góra - Kalinowa - Jelenia Góra - Sudecka - Cmentarz - Jelenia Góra - Ptasia - Jelenia Góra - Uniwersytet Ekonomiczny - Jelenia Góra - Dworzec Kolejowy - Jelenia Góra - L. Różyckiego - M. Ogińskiego - Jelenia Góra - L. Różyckiego - Jelenia Góra - I. Paderewskiego - Jelenia Góra - Grunwaldzka - Jelenia Góra - Dw. Autobusowy						
6	30			6	-			6	-										
7	00	50		7	00	50		7	00										
8	50			8	50			8	-										
9	30			9	30			9	30										
10	30			10	30			10	-										
11	30			11	30			11	-										
12	30			12	30			12	30										
13	-			13	-			13	-										
14	00			14	00			14	-										
15	00	40		15	00	40		15	00										
16	-			16	-			16	-										
17	30			17	30			17	30										
18	15			18	15			18	-										
19	-			19	-			19	-										
20	00m			20	00m			20	00m										
21	10m			21	10m			21	-										
22	30m			22	30m			22	30m										
23	-			23	-			23	-										
podkreślenie - kurs obsługiwany przez autobus niskopodłogowy m - nie kursuje w dniach 24 oraz 31 grudnia (Wigilia, Sylwester) NŻ - przystanek na żądanie																			

ROZKŁAD JAZDY WAŻNY OD 01.02.2021 R.

PRZEWOZY WYKONUJE PKS "TOUR" JELENIA GÓRA SP. Z O. O., UL. OBROŃCÓW POKOJU 1B, 58-500 JELENIA GÓRA, NR TEL.: 75 64 22 100, 703 403 337

AUTOBUSY NIE KURSUJĄ W DNIU 1 I, W PIERWSZY DZIEŃ ŚWIĄT WIELKANOCNYCH ORAZ W DNIU 25.XII

Rys. 11.1 Przykład tabliczki przystankowej spełniającej wymogi planu transportowego.

źródło: materiały własne

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

- w postaci znormalizowanych symboli na schematach i mapach poglądowych sieci według jednolitego uzgodnionego wzoru,
- w rozkładach jazdy należy oznaczać węzły przesiadkowe odpowiednim piktogramem środka transportu,
- dodatkowo, na przystankach i dworcach, stanowiących węzły przesiadkowe, konieczne jest stosowanie mapek sytuacyjnych ze wskazaniem, z których peronów, stanowisk oraz przystanków odjeżdżają poszczególne środki transportu.

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



11.2 Informacja pasażerska w pojazdach

Elementy planowanego systemu informacji pasażerskiej w pojazdach, to:

- tablice zewnętrzne – z przodu i z prawej strony pojazdu prezentujące oznaczenie linii komunikacyjnej i kierunek jazdy oraz z tyłu pojazdu prezentujące co najmniej oznaczenie linii komunikacyjnej (preferowane wyświetlacze elektroniczne),
- informacje na temat taryfy biletowej, regulaminu przewozów z danymi teleadresowymi operatora i zasad porządkowych,
- schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez Powiat Karkonoski,
- oznaczenia organizatora i operatora,
- wewnątrz pojazdów wprowadzanych do eksploatacji jako fabrycznie nowe system audiowizualnej informacji pasażerskiej (monitor LCD/ wyświetlacz elektroniczny, foniczna informacja np. w zakresie nazw kolejnych przystanków komunikacyjnych).

11.3 Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym powinna także docierać do pasażera potencjalnego (np. za pośrednictwem Internetu), czyli osoby przebywającej aktualnie z dala od sieci komunikacyjnej, zamierzającej jednakże z niej skorzystać. Dlatego też podstawą informacji o ofercie transportu zbiorowego winien być portal internetowy, który przede wszystkim powinien umożliwiać wyszukiwanie połączeń, zaplanowanie podróży wraz z prezentacją wybranych tras na mapie, uzyskanie wiedzy o kosztach podróży oraz wnoszeniu koniecznych opłat. Zaleca się również stworzenie ogólnodostępnej możliwości sprawdzania rzeczywistej lokalizacji pojazdów oraz planera podróży z wyszukiwarką połączeń z podkładem mapowym w wersji pełnej na stronę internetową i w postaci aplikacji mobilnej. Planer ten powinien dawać możliwość:

- zaplanowania podróży Powiatową Komunikacją Karkonoską bez konieczności podawania precyzyjnych nazw przystanków (np. poprzez podanie punktu adresowego lub obiektu o charakterze użyteczności publicznej),
- zaplanowania podróży formami przemieszczania się innymi niż Powiatową Komunikacją Karkonoską.

Planuje się uruchomienie mobilnego planera podróży nie później niż w dniu 01.01.2023 r.

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



12 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

12.1 Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

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

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

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

12.2 Infrastruktura drogowa, priorytety w ruchu dla komunikacji zbiorowej

Modernizacja i przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą dadzą możliwość lepszego wykorzystania infrastruktury drogowej oraz zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, szczególnie dla niechronionych uczestników ruchu drogowego, jakimi są m.in. piesi, w tym pasażerowie transportu publicznego. Aby osiągnąć ten cel konieczne jest zaprojektowanie i wdrożenie nowoczesnej organizacji ruchu oraz struktury nadzorczej nad ruchem drogowym. Jest to proces



wieloletni i kosztogenny, wymagający zaangażowania wielu służb w jednostkach zarządzających drogami z pomocą odpowiednich służb – Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu, Komendy Miejskiej Policji w Jeleniej Górze, Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego we Wrocławiu i innych. Cyklicznie powinien być dokonywany przez zarządców dróg wszystkich kategorii audyt organizacji ruchu drogowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie pod kątem transportu publicznego. W wyniku dokonanych audytów – po przeprowadzonej ocenie konieczne jest podjęcie działań poprawiających stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w krytycznych punktach.

Ważnym i koniecznym do realizowania zadaniem jest sprawne informowanie użytkowników dróg o bieżącej sytuacji na drogach, o ewentualnych objazdach, o najdogodniejszej trasie przejazdu, a co najważniejsze o najlepszym w danym momencie środku transportu.

Istotne jest, aby we wszystkich działaniach związanych z transportem drogowym brał udział także organizator publicznego transportu zbiorowego. Jego zadaniem powinna być także weryfikacja i uzgadnianie przedsięwzięć już na etapie projektowania, a następnie na etapie realizacji zadania, żeby inwestycje w układzie komunikacyjnym na terenie powiatu karkonoskiego były zgodne z przyjętym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zapewniając komunikacji zbiorowej odpowiednio wysoki udział w realizacji podróży na obszarze powiatu.

Aby zapewnić mieszkańcom powiatu karkonoskiego dogodny dostęp do komunikacji zbiorowej należy już w fazie projektowania uwzględniać takie aspekty jak:

- tworzenie przystanków komunikacyjnych, dworców i węzłów przesiadkowych z uwzględnieniem wygodnych i bezpiecznych przejść między strefami mieszkalną, usługową i przemysłową a przystankami, w miarę możliwości niewymagających od pasażera przechodzenia przez jezdnię,
- dostosowywanie na przystankach, dworcach i węzłach komunikacyjnych wysokości platform peronów do wysokości pierwszego stopnia podłogi w pojazdach transportu publicznego,
- wyposażanie przystanków, dworców i węzłów komunikacyjnych w wiaty, w oświetlenie, w podjazdy dla wózków dziecięcych i osób niepełnosprawnych, a także w wygodne, krótkie i bezpieczne dojścia piesze (uwzględniające standard w aspekcie odległości dojść do przystanku)⁵⁰,
- tworzenie w uzasadnionych przypadkach miejsc parkingowych w ramach systemów P+R oraz B+R przy głównych przystankach komunikacji publicznej (szczególnie węzłowych skupiających wiele linii autobusowych oraz przy stacjach i dworcach kolejowych, a także przy zintegrowanych węzłach przesiadkowych i pętlach końcowych),
- tworzenie miejsc postojowych w ramach systemu K+R przy dużych węzłach komunikacyjnych zlokalizowanych w centrach miejscowości, o ograniczonej możliwości zatrzymania samochodu, w celu pozostawienia pasażera udającego się na przystanek.

⁵⁰ Budowa, przebudowa i remont przystanków komunikacyjnych oraz dworców, wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg, stanowią, w aspekcie art. 18 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zadania własne gminy.



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

- wydzielenie pasów ruchu dla pojazdów komunikacji zbiorowej,
- wprowadzanie kontraruchu dla pojazdów komunikacji zbiorowej na ulicach jednokierunkowych,
- uspokajanie ruchu poprzez stosowanie wyspowych progów zwalniających w postaci tzw. poduszek berlińskich,
- zastosowanie sygnalizacji świetlnej zapewniającej priorytet dla pojazdów komunikacji zbiorowej,
- wprowadzenie stref ograniczonego ruchu w centrach miast.

Zastosowanie powyższych rozwiązań pozwoli usprawnić oraz przyspieszyć ruch pojazdów komunikacji zbiorowej podnosząc efektywność całego systemu komunikacji zbiorowej. Zmniejszyć się może także liczba użytkowanych samochodów osobowych, poprawiając przy tym komfort życia mieszkańców. Poprawienie niezawodności komunikacji zbiorowej przyczyni się także do zwiększenia jej popularności wśród mieszkańców obsługiwanego obszaru.

12.3 Kształtowanie węzłów przesiadkowych

Węzły komunikacyjne umożliwiają dokonywanie sprawnych przesiadek oraz zapewniają możliwie krótki czas pomiędzy pozostawieniem samochodu osobowego lub roweru a wejściem do pojazdu komunikacji zbiorowej. Tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych łączących regionalny transport kolejowy z lokalnym i regionalnym transportem autobusowym stanowi szansę na rozwój poszczególnych gałęzi transportu publicznego. Modernizacja istniejących węzłów przesiadkowych poprawi ich estetykę oraz funkcjonalność, natomiast budowa nowych poprawi ich dostępność dla pasażerów.

Przy wszystkich planowanych zintegrowanych węzłach przesiadkowych powinny być zastosowane dodatkowe elementy infrastruktury takie jak:

- P+R - „Park and Ride” – „parkuj (samochodem) i jedź (dalej transportem publicznym)”, to parkingi dla osób korzystających z samochodów osobowych, w celu dalszej kontynuacji przez nich podróży środkami publicznego transportu zbiorowego,
- B+R - „Bike and Ride” – „przyjeźdź rowerem, zaparkuj i przesiądź się na transport publiczny”, to system stojaków lub zorganizowany parking rowerowy, umożliwiający pozostawienie roweru w bliskiej odległości od dworca lub przystanku (w obrębie węzła przesiadkowego), w celu kontynuacji dalszej podróży środkami transportu zbiorowego (powinny one uniemożliwiać kradzież oraz jako dodatkowy atut, powinny posiadać zadaszenie),
- K+R - „Kiss and Ride” – „pocałuj (odwożoną osobę) i jedź (dalej z powrotem)”, to miejsca postojowe do krótkiego postoju (umożliwiające postój nie dłuższy niż 5 minut). wyłącznie dla kierowców samochodów odwożących pasażerów na pociąg lub autobus.

Pod względem umiejscowienia parkingi te powinny znajdować się na węzłach przesiadkowych i przy głównych przystankach w wybranych lokalizacjach o największym ruchu pasażerskim oraz



zapotrzebowaniu na takie rozwiązanie. Konieczne jest też określenie optymalnej wielkości parkingu, zależnie od lokalizacji. Sugeruje się, aby parkingi P+R zlokalizowane były w odległości do 150 m od węzła przesiadkowego, a stojaki lub parkingi w systemie B+R – nie dalej niż 50 m od węzła. Natomiast ze względu na swoją specyfikę funkcjonowania, miejsca w systemie K+R mogą być lokalizowane w jak najbliższym otoczeniu węzła przesiadkowego. W miejscach o dużym zapotrzebowaniu na miejsca parkingowe (centra miast, okolice dużych osiedli mieszkalnych) na parkingach P+R, B+R i K+R, sugeruje się zastosowanie systemu opłat dla osób korzystających z tych parkingów w innym celu niż przesiadka na transport zbiorowy. Parkingi te powinny posiadać nawierzchnię utwardzoną i być w miarę możliwości monitorowane przez system kamer, w celu zapewnienia komfortu pasażerom pozostawiającym na nich swoje pojazdy. Ważne jest także zamontowanie, przy głównych szlakach komunikacyjnych, tablic informacyjnych, gdzie znajduje się dany rodzaj parkingu.

Budowane i remontowane węzły przesiadkowe powinny być dostosowane do rzeczywistych potrzeb, z uwzględnieniem ich potencjału ruchowego. Ważne jest, aby system był zintegrowany i stanowił realne poprawienie jakości transportu publicznego na terenie powiatu karkonoskiego.

Na terenie powiatu karkonoskiego planowane jest funkcjonowanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Kowarach i Piechowicach (w przypadku Piechowic zgodnie z postanowieniami krajowego planu transportowego). Należy przy tym zaznaczyć, że w krajowym planie transportowym wskazano, iż zintegrowany węzeł przesiadkowy z integracją między międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi a autobusową komunikacją powiatową może funkcjonować przy stacji kolejowej Jelenia Góra, dlatego też powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez Powiat Karkonoski jako jedyne w postaci komunikacji powiatowej w Kotlinie Jeleniogórskiej, powinny gwarantować możliwość odbywania sprawnych i wygodnych przesiadek na tej stacji.

12.4 Integracja taryfowa i organizacyjna transportu publicznego

Na sprawny system transportu zbiorowego (zrównoważony, dostępny i przyjazny dla wszystkich grup pasażerów) składają się: atrakcyjne rozkłady jazdy i trasy pojazdów, wysoki standard taboru, rozbudowany system informacji pasażerskiej, wysoki poziom obsługi pasażerskiej, ale także dobra integracja taryfowa całego transportu publicznego. Integracja ta polega na łączeniu różnych systemów transportu publicznego (powiatowego, miejskiego, gminnego, wojewódzkiego i międzywojewódzkiego) w jeden zintegrowany system funkcjonalny. Integracja ta podnosi atrakcyjność transportu publicznego oraz jego konkurencyjność w stosunku do transportu indywidualnego. Integracja systemów transportowych może odbywać się na poziomie:

- taryfowym - poprzez wprowadzenie jednolitego systemu taryfowego na możliwie szerokim obszarze,
- rozkładów jazdy - poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych,
- infrastrukturalnym - poprzez koncentrację przystanków i peronów w ramach funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Wprowadzanie jednolitych systemów transportu publicznego ma długą tradycję w krajach niemieckojęzycznych, Beneluksie, Skandynawii oraz innych krajach Europy Środkowej. W ostatnich latach wprowadzono zintegrowane systemy taryfowe na większości obszaru Czech.



Powszechna dostępność nowych technologii, w tym biletów elektronicznych znacząco ułatwia rozliczenia finansowe pomiędzy różnymi operatorami, przewoźnikami i organizatorami, na których obszarze obowiązuje jednolity system taryfowy.

Po uruchomieniu zintegrowanych węzłów przesiadkowych wprowadzone zostaną zmiany w ofercie przewozowej powiatowych przewozów pasażerskich dla zapewnienia możliwości odbywania sprawnych przesiadek między różnymi środkami transportu publicznego. Powiat Karkonoski dopuszcza partycypację w projektach dotyczących wprowadzania integracji taryfowo – biletowej ze wspólnymi biletami z:

- operatorem jeleniogórskiej komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Jelenia Góra,
- operatorami wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym organizowanych przez Województwo Dolnośląskie,
- z innymi organizatorami powiatowych lub gminnych przewozów pasażerskich.

12.5 Unowocześnianie taboru

Znaczący wpływ na stan i ocenę transportu publicznego ma użytkowany tabor. Powinien on być systematycznie wymieniany w oparciu o pojazdy charakteryzujące się nowymi i przyjaznymi rozwiązaniami dla pasażerów. Flota Powiatowej Komunikacji Karkonoskiej powinna wciąż składać z różnych typów pojazdów, różniących się między sobą długością. Taka polityka korzystnie wpływa na optymalizowanie kosztów eksploatacyjnych świadczenia usług przewozowych. Dla podniesienia komfortu podróży dopuszczalne będzie wprowadzanie do eksploatacji autobusów o większej pojemności miejsc w porównaniu do obecnie użytkowanych pojazdów. Przy wymianie pojazdów należy przestrzegać obowiązujących standardów wyposażenia opisanych w rozdziałach nr 8.4, 8.5, 11.2.

Nowe pojazdy powinny:

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



13 Monitoring i ewaluacja Planu

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

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

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

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

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



Tab. 13.1 Wskaźniki monitorowania Planu

Obszar tematyczny Planu	Nr	Analizowany czynnik	Wskaźnik	Źródło danych	Wartość bazowa (2021)	Miernik (pożądana wartość lub kierunek zmian wartości)
Potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych	1.1.	Przystosowanie autobusów do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Udział pojazdów niskopodłogowych lub częściowo niskopodłogowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	Dane operatora	66%	100% taboru
Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	2.1.	Klimatyzacja pojazdów	Udział pojazdów posiadających klimatyzację przestrzeni pasażerskiej	Dane operatora	25%	Pozytywny - rosnący względem 2021 r.
	2.2.	Punktualność kursowania	% zarejestrowanych odjazdów zrealizowanych punktualnie (za punktualne uznaje się kursy przyspieszone do 1 min. lub opóźnione do 5 min. w stosunku do rozkładu jazdy)	System automatycznej kontroli punktualności	**	Nie mniej niż 90%
	2.3.	Częstotliwość kursowania	Liczba linii z rozkładem jazdy tworzoną w oparciu o modułowe częstotliwości kursowania	Analiza rozkładów jazdy	0	nie mniej niż 3 linie
	2.4.	Komfort podróży	% kursów, w których poziom zajętość dostępnych miejsc siedzących i stojących nie przekracza 100% miejsc siedzących i 50% miejsc stojących	Wyniki cyklicznych badań marketingowych wielkości popytu w całej sieci komunikacyjnej	*	100% kursów
	2.5.	Niezawodność przewozów	% zrealizowanych odjazdów	System automatycznej kontroli punktualności	**	Nie mniej niż 99,5%



Obszar tematyczny Planu	Nr	Analizowany czynnik	Wskaźnik	Źródło danych	Wartość bazowa (2021)	Miernik (pożądana wartość lub kierunek zmian wartości)
Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	3.1.	Kanały informacji pasażerskiej w zakresie rozkładów jazdy	Liczba kanałów informacji pasażerskiej w zakresie rozkładów jazdy	Dane operatora	2	Pozytywny - rosnący względem 2021 r.
Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	4.1.	Wielkość popytu efektywnego	Liczba pasażerów	Wyniki cyklicznych badań marketingowych wielkości popytu w całej sieci komunikacyjnej	*	Pozytywny - rosnący w ciągu roku
Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	5.1.	Zasięg przestrzenny	Liczba gmin z dostępem do powiatowych przewozów pasażerskich	Analiza rozkładów jazdy	9	Nie mniejszy niż 9
	5.2.	Dostępność przestrzenna	Liczba miejscowości w sieci organizowanej przez Powiat Karkonoski	Analiza rozkładów jazdy	31	Pozytywny - rosnący względem 2021 r.
	5.3.	Dostępność przestrzenna	Liczba przystanków komunikacyjnych w sieci organizowanej przez Powiat Karkonoski	Analiza rozkładów jazdy	209	Pozytywny - rosnący względem 2021 r.
Wpływ transportu na środowisko	6.1.	Emisyjność autobusów	Udział pojazdów spełniających co najmniej normę EURO3	Dane operatora	33%	Pozytywny - rosnący względem 2021 r.
*-wartość wskaźnika zostanie ustalona na podstawie wyników pierwszych badań marketingowych przeprowadzonych po sporządzeniu niniejszego Planu						
**- wartość zostanie ustalona po upływie 12 miesięcy od momentu uruchomienia Systemu automatycznej kontroli punktualności						

Źródło: Opracowanie własne



14 Akty prawne przytoczone w opracowaniu

1. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 8 z późn. zm.)
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 470 z późn. zm.)
3. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 712 z późn. zm.)
4. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 110 z późn. zm.)
5. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 680 z późn. zm.)
6. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1568 z późn. zm.)
7. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz. U. z 2019, poz. 2140 z późn. zm.)
8. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 1043 z późn. zm.)
9. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 1944 z późn. zm.)
10. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (t.j. Dz. U. 2018 r. poz. 295 z późn. zm.)
11. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1396 z późn. zm.)
12. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1843 z późn. zm.)
13. Ustawa z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1528 z późn. zm.)
14. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1396 z późn. zm.)
15. Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (t.j. Dz.U. 2018 poz. 2175 z późn. zm.)
16. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny (t.j. Dz.U. 2019 poz. 1145 z późn. zm.)
17. Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (t.j. Dz.U. 2017 poz. 2193. z późn. zm.)
18. Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (t.j. Dz.U. 2018 poz. 276 z późn. zm.)
19. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 nr 117 poz. 684)
20. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. 2018 poz. 202 z późn. zm.)
21. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. L 315, 03/12/2007 P. 0001 – 0013)
22. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 2328)



- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 stycznia 2005 r. w sprawie ustalania wysokości opłat
23. dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej. (Dz. U. 2005 nr 14 poz. 117)
24. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE C 326 z 26.10.2012)
25. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014 r., poz. 112)
26. Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)
28. Uchwała Nr LV/8/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego w sprawie „Planu Zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego
29. Uchwała Nr XIX/482/20 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 16 czerwca 2020 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego
30. Uchwała nr 8/III/2014 Rady Miasta Piechowice z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie uchwalenia zmian studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Piechowice
31. Uchwała Nr VI/22/2015 Rady Gminy w Janowicach Wielkich z dnia 26 marca 2015 r. w sprawie przyjęcia „Zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Janowice Wielkie
32. Uchwała nr XXIII/159/2021 Rady Gminy Jeżów Sudecki z dnia 24 marca 2021 r. w sprawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Jeżów Sudecki
33. Uchwała Nr 91/XIV/07 Rady Gminy Mysłakowice z dnia 15 grudnia 2007 r. o zmianie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Mysłakowice
34. Uchwała Nr VII/29/11 Rady Gminy Podgórzyn z dnia 31 marca 2011 r. w sprawie uchwalenia zmiany w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Podgórzyn
35. Gmina Karpacz: Uchwała III/14/18 Rady Miejskiej Karpacza z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Karpacz
36. Gmina Miejska Kowary: Uchwała Nr XXX/150/16 Rady Miejskiej w Kowarach z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kowary
37. Miasto Szklarska Poręba: Uchwała Nr XXX/344/16 Rady Miejskiej w Szklarskiej Porębie z dnia 24 sierpnia 2016 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szklarskiej Poręby
38. Gmina Stara Kamienica: Uchwała Nr LVI.340.2014 Rady Gminy Stara Kamienica z dnia 26 czerwca 2014 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Stara Kamienica dla obrębów Barcinek, Kromnów, Nowa Kamienica, Rybnica, Stara Kamienica i Wojcieszycy, Uchwała Nr XXXI.200.2017 Rady Gminy Stara Kamienica z dnia 30 marca 2017 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Stara Kamienica dla obrębu Barcinek



15 Dokumenty źródłowe

1. Program Rozwoju Powiatu Jeleniogórskiego na lata 2016-2020
2. Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego
3. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego
4. Zezwolenia na wykonywanie przewozów o charakterze komercyjnym wydanych przez Prezydenta Miasta Jelenia Góra
5. Dane przekazane przez Starostwo Powiatowe w Jeleniej Górze
6. Wykaz linii komunikacyjnych w przewozach regularnych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego
7. Uchwały budżetowe JST na 2021 r
8. Instrukcja PKP PLK S.A. Id-12 – Wykaz linii kolejowych
9. Bank Danych Lokalnych, GUS
10. Rozkłady jazdy przewoźników i operatorów w transporcie drogowym
11. Rozkład jazdy połączeń kolejowych (PKP Polskie Linie Kolejowe SA)
12. Statystyczne Vademecum Samorządowca 2020 – Gmina Wiejska Janowice Wielkie, Urząd Statystyczny we Wrocławiu, 2020.
13. Statystyczne Vademecum Samorządowca 2020 – Gmina Wiejska Jeżów Sudecki, Urząd Statystyczny we Wrocławiu, 2020.
14. Statystyczne Vademecum Samorządowca 2020 – Gmina Wiejska Mysłakowice, Urząd Statystyczny we Wrocławiu, 2020.
15. Statystyczne Vademecum Samorządowca 2020 – Gmina Miejska Piechowice, Urząd Statystyczny we Wrocławiu, 2020.
16. Statystyczne Vademecum Samorządowca 2020 – Gmina Wiejska Podgórzyn, Urząd Statystyczny we Wrocławiu, 2020.
17. Statystyczne Vademecum Samorządowca 2020 – Gmina Miejska Karpacz, Urząd Statystyczny we Wrocławiu, 2020.
18. Statystyczne Vademecum Samorządowca 2020 – Gmina Miejska Kowary, Urząd Statystyczny we Wrocławiu, 2020.
19. Statystyczne Vademecum Samorządowca 2020 – Gmina Miejska Szklarska Poręba, Urząd Statystyczny we Wrocławiu, 2020.



16 Spis tabel

Tab. 2.1 Kolejność elementów planu	11
Tab. 3.1 Wskaźniki demograficzne powiatu karkonoskiego na tle województwa dolnośląskiego ..	13
Tab. 3.2 Zmiany demograficzne w powiecie karkonoskim.	14
Tab. 3.3 Prognoza liczby ludności powiatu karkonoskiego do 2050 r.	14
Tab. 3.4. Struktura zatrudnienia w powiecie karkonoskim w 2019 r.	15
Tab. 3.5 Podstawowe dane budżetowe powiatu karkonoskiego dotyczące publicznego transportu zbiorowego	15
Tab. 3.6 Edukacja w powiecie karkonoskim w roku szkolnym 2019/2020	16
Tab. 4.1 Przebieg tras linii Powiatowej Komunikacji Karkonoskiej	23
Tab. 4.2 Liczba kursów linii w Powiatowej Komunikacji Karkonoskiej	25
Tab. 4.3 Aktualny (stan na 19.05.2021 r.) przebieg linii komunikacji miejskiej docierających do powiatu karkonoskiego obsługiwanych przez MZK sp. z o. o. w Jeleniej Górze	26
Tab. 4.4. Liczba par kursów jeleniogórskiej komunikacji miejskiej do poszczególnych miejscowości w powiecie karkonoskim.	27
Tab. 4.5. Liczba par kursów powiatowej komunikacji karkonoskiej do poszczególnych miejscowości w powiecie karkonoskim.	28
Tab. 4.6. Wykaz linii komunikacyjnych w transporcie drogowym w przewozach komercyjnych na terenie powiatu karkonoskiego, na funkcjonowanie których wydano zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych	30
Tab. 4.7 Liczba par połączeń kolejowych w powiecie karkonoskim (stan na 14.03.2021 r.)	34
Tab. 4.8. Wymiana pasażerska w 2019 r. na stacjach i przystankach kolejowych na terenie powiatu karkonoskiego	35
Tab. 4.9 Liczba kursów na 1000 mieszkańców w poszczególnych gminach	40
Tab. 5.1 Pokrycie terenu w powiecie karkonoskim	42
Tab. 5.2 Planowana liczba połączeń międzywojewódzkich w transporcie kolejowym docierających do miejscowości w powiecie karkonoskim	44
Tab. 5.3. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich	45
Tab. 5.4 Liczba zarejestrowanych samochodów w powiecie karkonoskim w latach 2016-2019	50
Tab. 5.5 Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO	52
Tab. 5.6 Dopuszczalny poziom hałasu	53
Tab. 6.1 Oszacowana macierz potoków ruchu pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu karkonoskiego	55



Tab. 6.2 Oszacowana macierz potoków ruchu pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu karkonoskiego i Jelenią Górą.....	56
Tab. 6.3. Osoby niepełnosprawne na terenie powiatu karkonoskiego	59
Tab. 7.1 Liczba osób niepełnosprawnych w powiecie karkonoskim na tle województwa dolnośląskiego w 2011 r.	62
Tab. 8.1 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	64
Tab. 8.2 Zalecane minimalne częstotliwości kursowania planowanych linii komunikacyjnych – w grupie przewozów w ramach sieci podstawowej w dzień roboczy.....	69
Tab. 8.3 Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym	70
Tab. 10.1 Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej	89
Tab. 10.2 Charakterystyka wniosku Powiatu Jeleniogórskiego o objęcie dopłatą w 2021 r. w ramach naboru nr 1 Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej	90
Tab. 13.1 Wskaźniki monitorowania Planu	101



17 Spis rysunków

Rys. 1.1 Obszar objęty Planem transportowym	7
Rys. 3.1 Wydatki na publiczny transport zbiorowy w 2021 r.	16
Rys. 4.1 Schemat linii komunikacyjnych Powiatowej Komunikacji Karkonoskiej	23
Rys. 4.2 Układ linii kolejowych w powiecie karkonoskim	33
Rys. 4.3 Liczba kursów w transporcie publicznym w powiecie karkonoskim w zależności od rodzaju przewozów.....	37
Rys. 4.4 Liczba kursów w transporcie publicznym w na obszarze powiatu karkonoskiego zależnie od przewoźnika/ operatora i rodzaju dnia	38
Rys. 4.5 Liczba kursów w transporcie publicznym na terenie gmin powiatu karkonoskiego w zależności od rodzaju dnia	39
Rys. 5.1 Podstawowy układ drogowy na obszarze objętym Planem	48
Rys. 6.1 Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu karkonoskiego.....	57
Rys. 6.2 Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze powiatu karkonoskiego.	58
Rys. 8.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	67
Rys. 8.2. Linie przewidziane do obsługi przez pojazdy niskopodłogowe.	72
Rys. 8.3 Oznakowanie niskoemisyjnego autobusu Komunikacji Beskidzkiej. napędzanego CNG. .	74
Rys. 11.1 Przykład tabliczki przystankowej spełniającej wymogi planu transportowego.	93



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

Uzasadnienie

Obowiązek opracowania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przez Powiat Karkonoski wynika z art. 9 ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2021 r., poz. 1371), zgodnie z którym powiat, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze.

Zgodnie z Uchwałą Nr XLVIII/246/20018 Rady Powiatu Jeleniogórskiego z dnia 28 czerwca 2018 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzenia konsultacji społecznych z mieszkańcami Powiatu Jeleniogórskiego (Dz. Urz. Woj. Dolnośl. z dnia 16 lipca 2018 r. poz. 3652), przeprowadzono wymagane konsultacje społeczne z mieszkańcami Powiatu w zakresie projektu Planu transportowego. Konsultacje społeczne przeprowadzone zostały w dniach od 2 do 23 sierpnia 2021 r. Sprawozdanie z przeprowadzonych konsultacji przedłożono Radzie Powiatu w dniu 6 września 2021 roku.

Zgodnie z art. 9 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2021 r., poz. 1371) plan transportowy uchwalony przez właściwą jednostkę samorządu terytorialnego jest aktem prawa miejscowego i podlega publikacji w Dzienniku Urzędowym Województwa Dolnośląskiego.