



STAROSTWO POWIATOWE W KĘDZIERZYNIĘ - KOŻŁU

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
TRANSPORTU PUBLICZNEGO
DLA POWIATU KĘDZIERZYŃSKO -
KOZIELSKIEGO
(PLAN TRANSPORTOWY)**

DOKUMENT PRZYGOTOWANY PRZEZ



BLUE OCEAN BUSINESS CONSULTING SP. Z O.O.

UL. KOPERNIKA 30, LOK. 536-537, 00-950 WARSZAWA
TEL. 22 828 4990, FAKS 22 828 4993, BIURO@BOBC.PL

LUTY 2014 R.

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	3
1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY?	3
1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE	5
2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM	6
2.1. POWIAT KĘDZIERZYŃSKO - KOZIELSKI	6
2.2. CHARAKTERYSTYKA POSZCZEGÓLNYCH GMIN WCHODZĄCYCH W SKŁAD POWIATU KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKIEGO.....	10
2.2.1. GMINA MIEJSKA KĘDZIERZYN-KOŻŁE	10
2.2.2. GMINA WIEJSKA BIERAWA	14
2.2.3. GMINA WIEJSKA CISEK.....	16
2.2.4. GMINA WIEJSKA PAWŁOWICZKI.....	18
2.2.5. GMINA WIEJSKA POLSKA CEREKIEW	20
2.2.6. GMINA WIEJSKA REŃSKA WIEŚ	22
3. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA	24
4. SIĘĆ POŁĄCZEŃ DROGOWYCH W POWIECIE	28
4.1. INWESTYCJE DROGOWE	31
5. SIĘĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ	32
5.1. PRZEWOŹNICY AUTOBUSOWI W POWIECIE KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKIM.....	32
5.2. STRUKTURA WŁAŚCICIELSKA W ZAKRESIE PODMIOTÓW REALIZUJĄCYCH TRANSPORT PUBLICZNY.....	32
5.3. ANALIZA ZEZWOLEŃ WYDANYCH PRZEZ STAROSTĘ KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKIEGO.....	33
5.4. ANALIZA ZEZWOLEŃ WYDANYCH PRZEZ SĄSIEDNIE ORGANY.....	34
6. CHARAKTERYSTYKA TABORU	36
7. SIĘĆ KOLEJOWA W POWIECIE	37
8. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH	41
8.1. LINIE O NAJWIĘKSZYM NATĘŻENIU PODRÓŻNYCH.....	44
8.2. OKREŚLENIE OBSZARÓW WYMAGAJĄCYCH INTERWENCJI.....	46
9. ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW	47
9.1. ROLA ORGANIZATORA TRANSPORTU PUBLICZNEGO	47
9.2. TRANSPORT ZRÓWNOWAŻONY.....	48
9.3. INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO MIEJSKIEGO I REGIONALNEGO	49
9.4. INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO Z INDYWIDUALNYM	50
10. CHARAKTERYSTYKA AKTUALNEJ OFERTY PRZEWOZOWEJ	51
11. ANALIZA BADAŃ ANKIETOWYCH	53
12. OCHRONA ŚRODOWISKA W POWIECIE KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKIM	67
13. ZAPOTRZEBOWANIE NA PRZEWOZY O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU	76
13.1. SIĘĆ KOMUNIKACYJNA POWIATU KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKIEGO NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	80

14. OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH	82
14.1. STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH	82
14.2. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	83
14.3. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ	85
14.4. PREFERENCJE PODRÓŻNYCH DOTYCZĄCE WYBORU ŚRODKÓW TRANSPORTU	86
15. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA.....	87
15.1. STRATEGICZNE WĘZŁY PRZESIADKOWE.....	89
16. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	93
17. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH	95
17.1. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA	95
17.2. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA INWESTYCJI.....	97
18. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU:	97
19. SIEĆ POŁĄCZEŃ DROGOWYCH W FORMIE GRAFICZNEJ	99

1. Wstęp

1.1. Czym jest Plan Transportowy?

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.), zwana dalej Ustawą, powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art. 8):

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

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy). Celem nadrzędnym planu transportowego jest więc rozwój systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Zakres przedmiotowy planu transportowego zostaje określony w art. 12 Ustawy oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684).

Obowiązek opracowania planu transportowego zostaje nałożony tylko na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma odpowiednia jednostka samorządu terytorialnego, spełniająca wymagania wymienione w art. 9 ust. 1 Ustawy, zapewniająca właściwe funkcjonowanie transportu publicznego na danym obszarze. Pozostali organizatorzy, na obszarze liczącym mniejszą liczbę ludności niż wskazana w tym przepisie, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Kryterium decydującym o powstaniu tego obowiązku jest zatem liczba mieszkańców oraz planowanie organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z definicją zawartą w Ustawie przewozy takie oznaczają powszechnie dostępną usługę w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywaną przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy tych jednostek jako akt prawa miejscowego, jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym. W procedurze jego uchwalania należy uwzględnić etap przeznaczony na konsultacje społeczne, zorganizowane w formie określonej w art. 10, podczas których swoje opinie mogą zgłaszać wszyscy interesariusze planu. Jednocześnie przed uchwaleniem organizator ma obowiązek uzgodnić projekt z właściwymi organami sąsiadujących jednostek, wskazanymi w art. 13 ust. 1-3 Ustawy.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów również w wymiarze wertykalnym. Oznacza to, że plany transportowe opracowywane na różnych szczeblach administracji muszą być ze sobą komplementarne. Dlatego w pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu (art. 13 ust. 6). Zgodnie z tymi wytycznymi Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dnia 23 października 2012 roku wydał

rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. Pozostali organizatorzy muszą uwzględnić zapisy planu transportowego ogłoszonego przez ministra.

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. Ponieważ termin, do którego należy uchwalić pierwszy plan transportowy mija 1 marca 2014 roku część organizatorów zdecydowała się na rozpoczęcie prac przed powstaniem planów transportowych wyższego szczebla. W praktyce powoduje to jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Warto jednak podkreślić, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej wykonywane na obszarze miasta mają specyficzny zakres a zagadnienia opracowane na wyższych szczeblach w planach transportowych naturalnie stanowią uzupełnienie komunikacji w mieście.

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

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

- Cel 1. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
- Cel 2. **Poprawa efektywności** funkcjonowania systemu transportowego - instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów
- Cel 3. **Integracja systemu transportowego** - w układzie gałęziowym i terytorialnym
- Cel 4. **Wspieranie konkurencyjności gospodarki** obszaru - instrument rozwoju gospodarczego
- Cel 5. **Poprawa bezpieczeństwa** - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
- Cel 6. **Ograniczenie negatywnego wpływu** transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

1.2. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

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

2. Charakterystyka obszaru objętego Planem Transportowym

2.1. Powiat kędzierzyńsko - kozielski

Powiat kędzierzyńsko-kozielski został utworzony w 1999 roku w ramach reformy administracyjnej. Jego siedzibą jest miasto Kędzierzyn-Koźle, które jest drugim po Opolu miastem Województwa i ważnym ośrodkiem komunikacyjnym.

W skład powiatu wchodzi:

- gmina miejska: Kędzierzyn-Koźle;
- gminy wiejskie: Bierawa, Cisek, Pawłowiczki, Polska Cerekiew oraz Reńska Wieś,
- miasto: Kędzierzyn-Koźle.

Powiat graniczy od zachodu z powiatem głubczyckim i powiatem prudnickim od północy z powiatem krapkowickim i powiatem strzeleckim zaś od wschodu i południa z Województwem Śląskim.

Powiat kędzierzyńsko-kozielski posiada duży potencjał gospodarczy, infrastrukturalny, społeczny i intelektualny. Gospodarka opiera się o dobrze rozwinięty przemysł chemiczny, metalurgiczny, duży węzeł kolejowy, stocznię i port rzeczny na Odrze, kopalnię piasku oraz liczne zakłady usługowe i remontowo-budowlane. Powiat jest jednym z czterech rejonów przemysłowych Województwa Opolskiego, a miasto Kędzierzyn - Koźle jest drugim po Opolu miastem węzłowym strefy uprzemysłowienia i urbanizacji Opolszczyzny. Korzystne położenie związane jest przede wszystkim z bliskością autostrady A-4 Berlin - Kijów, z przebiegającą przez Kędzierzyn - Koźle międzynarodową magistralą kolejową wschód - zachód, która przewidziana jest do włączenia do Europejskiego Systemu Transportu Kolejowego oraz modernizowaną zgodnie z "Programem dla Odry - 2006" drogą wodną na rzece Odrze.

Użytki rolne w powiecie zajmują 60% jego powierzchni. Na dobrych glebach uprawia się głównie pszenicę, jęczmień, rzepak oraz buraki cukrowe. Powiat jest specyficznie ukształtowanym obszarem. W otoczeniu terenów rolniczych funkcjonuje silnie uprzemysłowiona aglomeracja kędzierzyńsko-kozielska. Powiat należy do najbardziej uprzemysłowionych w województwie. Funkcjonujące w powiecie przedsiębiorstwa mają strategiczne znaczenie dla regionu. Dominującą branżą w powiecie Kędzierzyńsko-Kozielskim stanowią działy: chemiczny produkcyjny oraz dystrybucyjny, oprócz tego obecna jest branża maszynowa, mechaniczna oraz tekstylna. W powiecie działa jedna z największych cukrowni w Polsce („Cukrownia Cerekiew S.A.” znajdująca się w gminie Polska Cerekiew).

Poniższa mapa ukazuje powiat kędzierzyńsko-kozielski.

Mapa 1. Powiat kędzierzyńsko-kozielski



W poniższej tabeli podsumowano podstawowe informacje statystyczne.

Tabela 2. Powierzchnia i ludność powiatu

Powierzchnia w km ²	% województwa	% podregionu	Ludność	% województwa	% podregionu	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
625	7%	12%	97 879	10%	16%	157

W kolejnej tabeli podsumowano drogi na terenie powiatu.

Tabela 3. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego

Drogi	Powiatowe	% Województwa	Gminne	% Województwa
Długość (km)	254,55	6,47 %	330,19	8,41%

Źródło: własne

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

Powiat kędzierzyńsko-kozielski ze względu na strukturę osadniczą jest powiatem miejsko-wiejskim. Gęstość zaludnienia wynosi 157 osób/km². Natomiast w województwie opolskim gęstość zaludnienia wynosi 107 osób/km².

Tabela 4. Ludność w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim

Lata	Powiat kędzierzyńsko-kozielski		
	ogółem	w miastach	na wsi
2011	98 350	63 974	34 403
2012	97 879	63 635	34244

Źródło: Bank Danych Lokalnych

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

Powiat kędzierzyńsko-kozielski jest w wysokim stopniu zurbanizowany, wskaźnik zurbanizowania wynosi 64,2%. Województwo Opolskie charakteryzuje się wskaźnikiem na poziomie 63,5%.

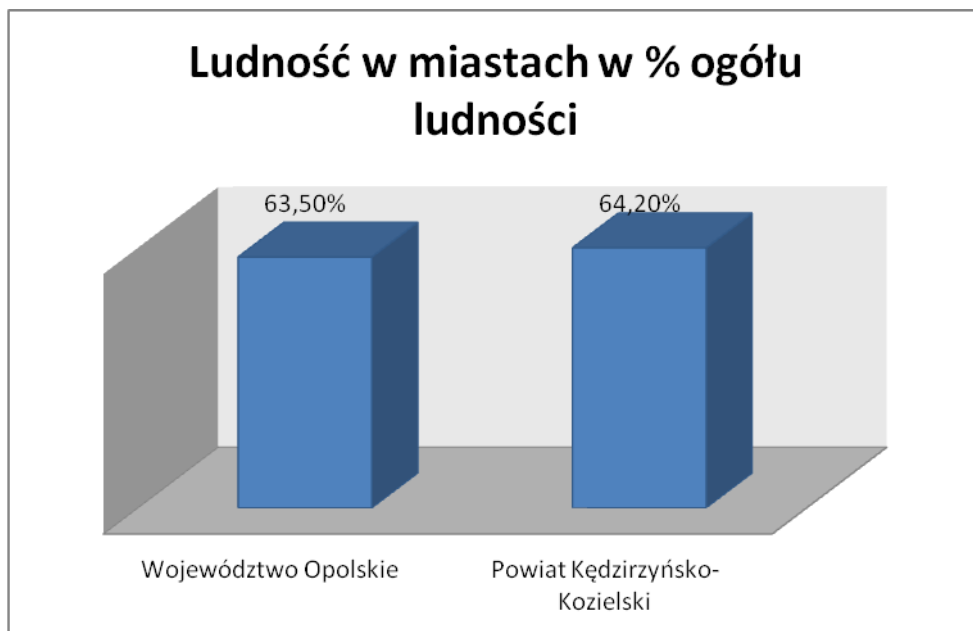
Tabela 5. Ludność w miastach w % ogółu ludności

Jednostka terytorialna	Ludność w miastach w % ogółu ludności
Województwo Opolskie	63,5%
Powiat kędzierzyńsko-kozielski	64,2%

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Wysoki wskaźnik zurbanizowania określa charakter struktury osadniczej, jako średnio rozproszony i jednocześnie równomierny. Determinuje ona określony typ popytu na usługi transportu zbiorowego, jako średnio intensywny i skoncentrowany.

Rysunek 1. Ludność w miastach w % ogółu ludności



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

Tabela 6. Migracje w województwie opolskim i powiecie kędzierzyńsko-kozielskim

Jednostka terytorialna	Zakres przedmiotowy	Liczba osób
OPOLSKIE	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	5887
Powiat kędzierzyńsko-kozielski	migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	787
OPOLSKIE	migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	17997
Powiat kędzierzyńsko-kozielski	migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	1149

Źródło: Bank Danych Lokalnych

2.2. Charakterystyka poszczególnych gmin wchodzących w skład powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego

2.2.1. Gmina miejska Kędzierzyn Koźle

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.

Mapa 2. Gmina miejska Kędzierzyn-Koźle



Gmina miejska Kędzierzyn-Koźle to jedyna gmina miejska w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim. Znajduje się na Nizinie Śląskiej. Położona jest w północno-wschodniej części powiatu. Gminę od strony zachodniej przecina rzeka Odra.

Gmina miejska zajmuje powierzchnię 124km², co stawia ją na pierwszym miejscu wśród wszystkich ośrodków miejskich Opolszczyzny pod względem zajmowanej powierzchni. W 2012r. zamieszkiwało ją 63 635 osób.

Gmina miejska Kędzierzyn-Koźle sąsiaduje z następującymi gminami: od strony północnej: Zdieszowice, Leśnica, Ujazd, od strony południowej: Bierawa, Cisek, od strony zachodniej: Reńska Wieś, od strony wschodniej: Rudziniec, Sośnicowice, Kuźnia Raciborska.

Kędzierzyn-Koźle charakteryzuje się specyficzną lokalizacją na skrzyżowaniu szlaków komunikacyjnych pomiędzy dużymi aglomeracjami Górnego i Dolnego Śląska, która korzystnie wpływa na zwiększenie aktywności gospodarczej miasta.

Kędzierzyn-Koźle dzieli się na 16 osiedli takich jak: Azoty, Blachownia, Cisowa, Kłodnica, Kuźniczka, Lenartowice, Miejsce Kłodnickie, Piastów, Pogorzelec, Południe, Przyjaźni, Rogi, Sławięcice, Stare Miasto, Śródmieście, Zachód. Znaczącą rolę głównie ze względu na tradycje przemysłowe odgrywają osiedla Blachownia i Azoty.

Rysunek 2. Położenie poszczególnych osiedli Kędzierzyna-Koźla



Źródło: Program Ochrony Środowiska wraz z Planem Gospodarki Odpadami.

Tabela 7. Powierzchnia gminy miejskiej Kędzierzyn-Koźle w podziale na poszczególne grunty w %

Użytki rolne	23,57%
Grunty zabudowane	22,52%
Nie użytki	0,89%
Grunty leśne	47,17%
Tereny różne	2,40%
Grunty pod wodami	3,41%
Użytki ekologiczne	0,04%

Rzeźba terenu jest została ukształtowana przez zlodowacenie odrzańskie (środkowopolskie). Najwyższy punkt na terenie gminy ma wysokość 215,3 m. n.p.m., teren obniża się stopniowo w kierunku doliny Odry, która wykazuje spadek w kierunku północnym. Najniższy punkt na terenie gminy ma wysokość 165 m. n.p.m.

Na obszarze Kędzierzyna-Koźla występuje bardzo zróżnicowana pokrywa glebowa: gleby brunatne w północnej części miasta, gleby bielcowe w południowo-wschodniej części miasta, a także gleby płowe, rdzawe i mady w dolinie Odry i Kłodnicy.

W 2012 gminę miejską zamieszkiwało 63 635 osób, w tym 32 978 kobiet. Liczba ludności systematycznie spada, co obrazuje poniższa tabela. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spada ciągle od 2009. Liczba ludności w wieku produkcyjnym również spada, co przy wzroście liczby

ludności w wieku poprodukcyjnym niekorzystnie rokuje na przyszłość i będzie skutkować szybkim starzeniem się społeczeństwa. Przyrost naturalny i saldo migracji są ujemne.

Tabela 8. Struktura ludności Gminy Miejskiej Kędzierzyn-Koźle wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	64 596	64 306	63 974	63 635
Wiek przedprodukcyjny	10 858	10 569	10 270	10 102
Wiek produkcyjny	41 975	41 627	41 182	40 618
Wiek poprodukcyjny	11 763	12 110	12 522	12 915

Kędzierzyn-Koźle to jedno z najbardziej uprzemysłowionych miast województwa opolskiego. Potencjał gospodarczy kształtowany jest przede wszystkim poprzez przemysł i działalność usługową, a także w znikomym stopniu przez produkcję rolną. Działalność usługowa koncentruje się głównie na handlu (hurtowy i detaliczny) i usługach dla ludności, w tym gospodarka odpadami, zaopatrzenie w media, doradztwo i usługi bankowe, telekomunikacja, transport i oświata. Przemysłowa tradycja miasta, jego infrastruktura i dynamiczny rozwój zdecydowały o tym, iż stał się on siedzibą wielu przedsiębiorców z różnych branż. Miasto dysponuje potencjałem infrastruktury przemysłowej, który może być wykorzystywany dla rozwoju różnych gałęzi nowoczesnego przemysłu. Ze względu na uprzemysłowienie miasta i regionu Kędzierzyn-Koźle oferuje inwestorom łatwość doboru wykwalifikowanych pracowników. Bliskość zakładów przemysłowych i rozbudowana sieć szkół zawodowych i średnich o różnych specjalnościach czyni z miasta nie tylko regionalne centrum przemysłowe, ale także edukacyjne.

Do najważniejszych zakładów pracy na terenie Kędzierzyna-Koźla należą:

- Grupa Azoty Zakłady Azotowe Kędzierzyn S. A.
- Jokey Plastik Blachownia. Sp. z o.o.
- Brenntag Polska Sp. z o.o.
- Instytut Ciężkiej Syntezy Organicznej „Blachownia”
- Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o.
- CTL Chemkol Sp. z o.o.
- FAMET PLUS Sp. z o.o.
- CeWe Color Sp. z o.o.
- Chemzak Sp. z o.o.
- Damen Shipyards Koźle
- „Famet” S.A.
- Global Colors Polska S.A.
- HSV Polska Sp. z o.o.
- „Kofama” Sp. z o.o.
- Komet - Urpol Sp. z o.o.
- Messer Polska Sp. z o.o.
- RUG Metal Sp. z o.o.
- PCC Synteza S.A.
- Petrochemia-Blachownia S.A.
- VFT Poland Sp. z o.o.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Żłobek nr 1
2. Żłobek nr 3
3. Żłobek nr 6
4. Żłobek nr 10
5. Publiczne Przedszkole nr 2
6. Publiczne Przedszkole nr 5
7. Publiczne Przedszkole nr 6
8. Publiczne Przedszkole nr 7
9. Publiczne Przedszkole nr 8
10. Publiczne Przedszkole nr 9
11. Publiczne Przedszkole nr 10
12. Publiczne Przedszkole nr 11
13. Publiczne Przedszkole nr 12
14. Publiczne Przedszkole nr 13
15. Publiczne Przedszkole nr 14
16. Publiczne Przedszkole nr 15
17. Publiczne Przedszkole nr 17
18. Publiczne Przedszkole nr 18
19. Publiczne Przedszkole nr 21 z oddz. żłobkowymi
20. Publiczne Przedszkole nr 22
21. Publiczne Przedszkole nr 23
22. Publiczne Przedszkole nr 24
23. Publiczne Przedszkole nr 26
24. Szkoła Podstawowa nr 1
25. Szkoła Podstawowa nr 5
26. Szkoła Podstawowa nr 6
27. Szkoła Podstawowa nr 9
28. Szkoła Podstawowa nr 11
29. Szkoła Podstawowa nr 12
30. Szkoła Podstawowa nr 13
31. Szkoła Podstawowa nr 14
32. Szkoła Podstawowa nr 20
33. Publiczne Gimnazjum nr 1
34. Publiczne Gimnazjum nr 3
35. Publiczne Gimnazjum nr 4
36. Zespół Szkół Miejskich nr 1
37. Zespół Szkół Miejskich nr 2
38. Zespół Szkół Miejskich nr 3
39. Zespół Szkół Miejskich nr 4
40. Zespół Szkół Miejskich nr 5
41. Zespół Szkolno-Przedszkolny Nr 1
42. Miejska Biblioteka Publiczna
43. Miejski Ośrodek Kultury
44. Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej

Gmina Bierawa to gmina wiejska położona w południowo- wschodniej części powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego. Jej tereny przylegają do prawobrzeżnej Odry, która tworzy naturalną granicę z gminą Cisek. Natomiast od strony południowo - wschodniej graniczy z województwem śląskim, a od północnej z Kędzierzynom-Koźlem.

W 2007 w gminie wprowadzono język niemiecki jako język pomocniczy.

Zajmuje obszar 119 km² i liczy 7 811 mieszkańców.

Użytki rolne w gminie zajmują powierzchnię 2 922 ha. Średnia wielkość gospodarstwa wynosi 4,30 ha. Trzy największe gospodarstwa posiadają powyżej 200 ha użytków rolnych. Dominujące uprawy to: pszenica, żyto, mieszanki zbożowe, rzepak i kukurydza. Większość gospodarstw zajmuje się hodowlą trzody chlewnej.

W 2012 gminę zamieszkiwało 7 811 osób, w tym 4 054 kobiety. Ogólna liczba ludności spadała do 2010, natomiast od 2011 wzrasta co obrazuje poniższa tabela, taka sama sytuacja ma miejsce w przypadku ludności w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spada ciągle od 2009. Przyrost naturalny jest ujemny natomiast saldo migracji dodatnie.

Tabela 9. Struktura ludności Gminy wiejskiej Bierawa wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	7 959	7 751	7 770	7 811
Wiek przedprodukcyjny	1 272	1 261	1 226	1 224
Wiek produkcyjny	5 177	5 045	5 101	5 119
Wiek poprodukcyjny	1 510	1 445	1 443	1 468

Gospodarka gminy oparta jest na rolnictwie i przemyśle. Przemysł na terenie gminy reprezentują m.in. "PL. Bitunova" w Bierawie, firma zajmująca się produkcją asfaltu modyfikowanego, emulsji asfaltowych oraz wykonawstwem powierzchniowego utwardzania nawierzchni bitumicznych, Kopalnia Piasku "Kotlarnia" S.A., Opolskie Kopalnie Surowców Mineralnych "Kopalnia Dziergowice", Firma "Angra", "Bekaert Kotlarnia" sp. z o.o. - producent ogrodzeń przemysłowych i siatki kratowej z prętów.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Samorządowy Zakład Budżetowy Gospodarki Komunalnej i Mieszaniowej w Bierawie
2. Publiczne Przedszkole w Bierawie z oddziałami zamiejscowymi
3. Publiczne Przedszkole w Dziergowicach
4. Szkoła Podstawowa w Starym Koźlu
5. Zespół Szkół Dwujęzycznych w Solarni
6. Publiczne Gimnazjum w Bierawie
7. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
8. Publiczna Szkoła Podstawowa w Dziergowicach
9. Publiczna Szkoła Podstawowa w Starej Kuźni
10. Gminne Centrum Kultury i Rekreacji

Siedzibą gminy jest miejscowość Bierawa. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Bierawa, Brzeźce, Dziergowice, Goszyce, Grabówka, Korzonek, Kotłarnia, Lubieszów, Ortowice, Solarnia, Stara Kuźnia, Stare Koźle.

Przez teren gminy przebiega:

- droga wojewódzka nr: 408 i 425

2.2.3. Gmina wiejska Cisek

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.

Mapa 4. Gmina wiejska Cisek



Gmina Cisek to gmina wiejska położona w południowej części powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego. Graniczy z miastem Kędzierzyn-Koźle, gminą Polska Cerkiew, Bierawa, Kuźnia Raciborska i Rudnik.

Rozciąga się na obszarze 71 km², jest zamieszkiwana przez 5 922.

Od 2007 we wszystkich samodzielnych miejscowości gminy obowiązuje podwójne nazewnictwo, polskie i niemieckie.

Podstawową funkcją gminy jest rolnictwo. Jego rozwojowi sprzyjają bardzo dobre warunki środowiska przyrodniczego. Obszar gminy jest prawie bezleśny. Użytki rolne zajmują aż 88 % jej

powierzchni, a lasy niecały 1 %. Ponadto gmina pełni uzupełniającą funkcję mieszkaniową, na którą zasadniczy wpływ ma sąsiedztwo Kędzierzyna – Koźła

W 2012 gminę zamieszkiwały 5 922 osoby, w tym 3 076 kobiet. Ogólna liczba ludności spada, co obrazuje poniższa tabela. Spada również liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym. Tak samo kształtuje się sytuacja ludności w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym. Taki stan ludności w gminie niekorzystnie rokuje na przyszłość.

Tabela 10. Struktura ludności Gminy wiejskiej Cisek wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	6 548	6 018	5 974	5 922
Wiek przedprodukcyjny	1 025	992	976	957
Wiek produkcyjny	4 214	3 870	3 865	3 841
Wiek poprodukcyjny	1 309	1 156	1 133	1 124

Gospodarka gminy oparta jest na rolnictwie. Większość mieszkańców znajduje zatrudnienie w mieście Kędzierzyn-Koźle, pozostała część pracuje w rolnictwie.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
2. Gminne Przedszkole w Cisku
3. Gminne Przedszkole w Łanach
4. Publiczna Szkoła Podstawowa w Landzmierzu
5. Publiczna Szkoła Podstawowa w Łanach
6. Publiczna Szkoła Podstawowa w Roszowickim Lesie
7. Publiczne Gimnazjum w Cisku
8. Gminny Ośrodek Kultury w Cisku

Siedzibą gminy jest miejscowość Cisek. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Błazejowice, Cisek, Dzielnica, Kobylice, Landzmierz, Łany, Miejsce Odrzańskie, Nieznaszyn, Podlesie, Przewóz, Roszowice, Roszowicki Las, Steblów, Sukowice.

Przez teren gminy przebiega:

- droga wojewódzka nr: 410, 421, 422 i 427

Tabela 11. Struktura ludności Gminy wiejskiej Pawłowiczki wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	8 204	8 121	8 020	7 957
Wiek przedprodukcyjny	1 389	1 414	1 370	1 341
Wiek produkcyjny	5 350	5 238	5 197	5 163
Wiek poprodukcyjny	1 465	1 469	1 453	1 453

Gospodarka gminy oparta jest na rolnictwie i w niewielkim stopniu na przemyśle. Istnieje tu słabo rozbudowany przemysł rolno - spożywczy. Na terenie gminy znajdują się m.in. następujące zakłady: Polskie Młyny s.a. Warszawa, Wytwórnia Podłoża pod Uprawę Pieczarek- K. Kania w Pawłowiczkach, Zakład Remontowo- Budowlany "DAPA" w Ostroźnicy, Gminna Spółdzielnia "SCH" w Pawłowiczkach, Zakład Remontowo- Budowlany "SAKBUD", Usługi Transportowe "RUZIK" w Ostroźnicy, Usługi Transportowe "MICHALEC" w Naczęstawicach, Zakład Masarski "CIBIS". W gminie działają również inne mniejsze zakłady usługowe zatrudniające od 1 do 5 osób.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Zespół Szkolno - Przedszkolny w Ostroźnicy
2. Zespół Szkolno - Przedszkolny w Jakubowicach
3. Publiczna Szkoła Podstawowa w Naczęstawicach
4. Publiczna Szkoła Podstawowa w Maciowakrze
5. Zespół Gimnazjalno - Szkolno- Przedszkolny w Gościęcinie
6. Zespół Gimnazjalno - Szkolno- Przedszkolny w Pawłowiczkach
7. Gminna Biblioteka w Pawłowiczkach
8. Gminny Zespół Ekonomiczno - Administracyjny Szkół W Pawłowiczkach
9. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Pawłowiczkach

Siedzibą gminy jest miejscowość Pawłowiczki. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Borzysławice, Chrósty, Dobieszów, Dobrosławice, Gościęcin, Grodzisko, Grudynia Mała, Grudynia Wielka, Jakubowice, Karchów, Kózki, Ligota Wielka, Mierzęcín, Maciowakrze, Milice, Naczęstawice, Ostroźnica, Przedborowice, Radoszowy, Trawniki, Ucieszków, Urbanowice.

Przez teren gminy przebiega:

- droga krajowa nr 38
- droga wojewódzka nr 417

Tabela 12. Struktura ludności Gminy wiejskiej Polska Cerekiew wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	4 494	4 433	4 368	4 311
Wiek przedprodukcyjny	705	697	656	634
Wiek produkcyjny	2 927	2 880	2 855	2 824
Wiek poprodukcyjny	862	856	857	853

Gospodarka gminy oparta jest na rolnictwie. W związku z tym firmy działające na jej terenie są związane z rolnictwem lub usługami w tym zakresie. Największym zakładem przemysłowym jest „Cukrownia Cerekiew S.A.” w Ciężkowicach, Przedsiębiorstwo Zaopatrzenia Rolnictwa "Chempest", zajmujące się sprzedażą środków ochrony roślin i skupem zboża oraz firma Młyn- Pol, która prowadzi: młyn, piekarnię, sklep z artykułami spożywczymi, skup zboża, skup złomu, sprzedaż materiałów budowlanych i opału. W Polskiej Cerekwi działa Powiatowy Oddział Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa obsługujący rolników z całego powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego. Ponadto na terenie gminy działalność prowadzi 81 podmiotów gospodarczych zajmujących się m.in. stolarką, dekarstwem, blacharstwem, mechaniką pojazdową, piekarnictwem, budownictwem i transportem. W gminie są zarejestrowane 34 placówki handlowe branży przemysłowej, spożywczej, spożywczo-przemysłowej lub mięsnej.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Zespół Gimnazjalno- Szkolno- Przedszkolny w Polskiej Cerekwi
2. Zespół Szkolno- Przedszkolny we Wroninie
3. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Polskiej Cerekwi
4. Zakład Usług Komunalnych w Polskiej Cerekwi
5. Gminna Biblioteka Publiczna
6. Straż Gminna

Siedzibą gminy jest miejscowość Polska Cerekiew. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Ciężkowice, Dzielawy, Grzędzin, Jaborowice, Koza, Ligota Mała, Łaniec, Mierzęcín, Połowa, Witosławice, Wronin, Zakrzów.

Przez teren gminy przebiega:

- droga krajowa nr 45
- droga wojewódzka nr: 421 i 427

Tabela 13. Struktura ludności Gminy wiejskiej Reńska Wieś wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	8 519	8 271	8 244	8 243
Wiek przedprodukcyjny	1 422	1 415	1 383	1 354
Wiek produkcyjny	5 472	5 354	5 381	5 406
Wiek poprodukcyjny	1 625	1 502	1 480	1 483

Gospodarka gminy oparta jest na rolnictwie. Wśród zatrudnionych na terenie gminy największą liczbę stanowią zatrudnieni w oświacie i służbie zdrowia. Duża liczba mieszkańców wyjeżdża do pracy w Niemczech, dlatego też stopa bezrobocia jest tu najniższa w województwie opolskim.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Zespół Szkół w Komornie
2. Zespół Gimnazjalno- Szkolny w Długomiłowicach
3. Zespół Szkolno- Przedszkolny w Reńskiej Wsi
4. Zespół Szkolno- Przedszkolny w Pokrzywnicy
5. Zespół Szkolno- Przedszkolny w Więszycach
6. Przedszkole Publiczne w Mechnicy
7. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Reńskiej Wsi
8. Gminny Ośrodek Kultury w Reńskiej Wsi
9. Gminna Biblioteka Publiczna w Reńskiej Wsi

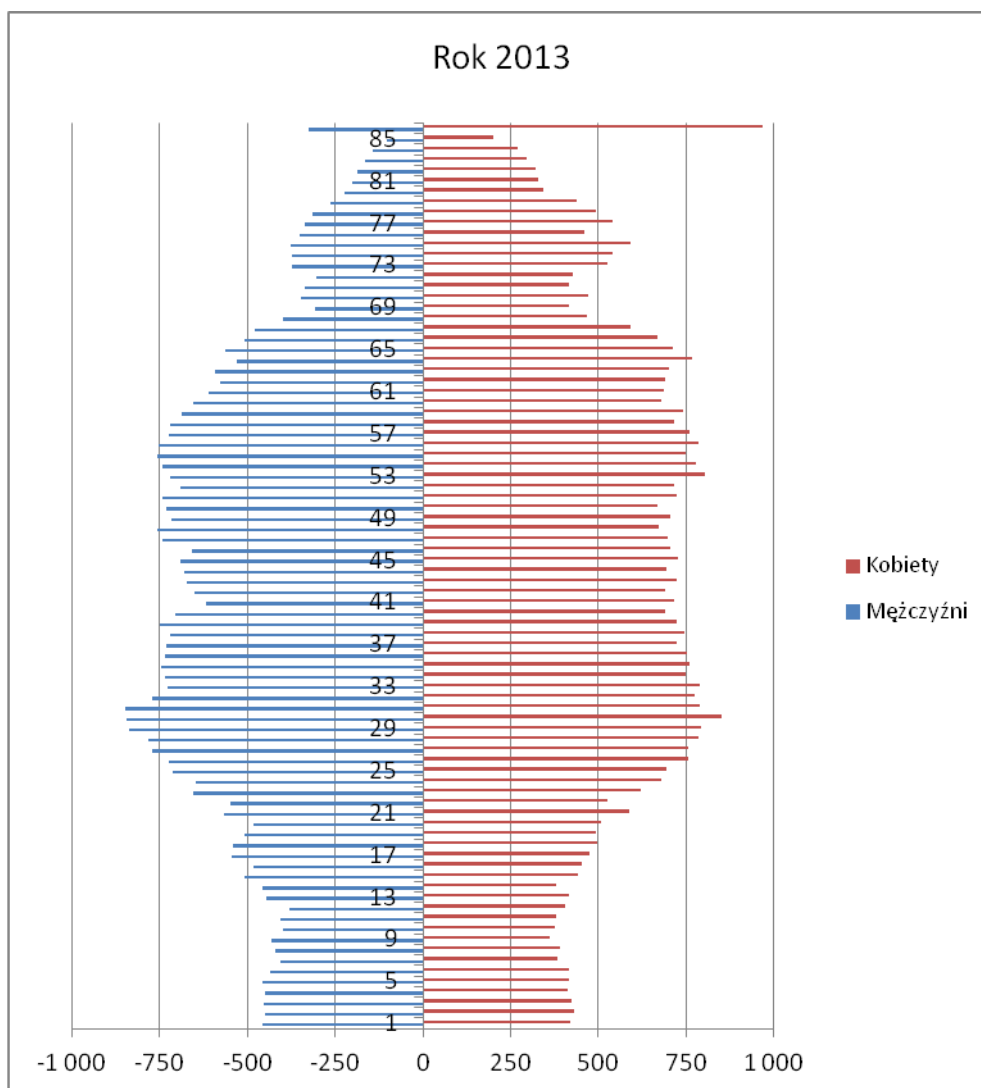
Siedzibą gminy jest miejscowość Reńska Wieś. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Bytków, Dębowa, Długomiłowice, Gierałtowiec, Kamionka, Komorno, Łężce, Mechnica, Naczysławki, Poborszów, Pociękarb, Pokrzywnica, Radziejów, Reńska Wieś, Więszyce.

Przez teren gminy przebiega:

- droga krajowa nr: 38, 40, 45
- droga wojewódzka nr 418

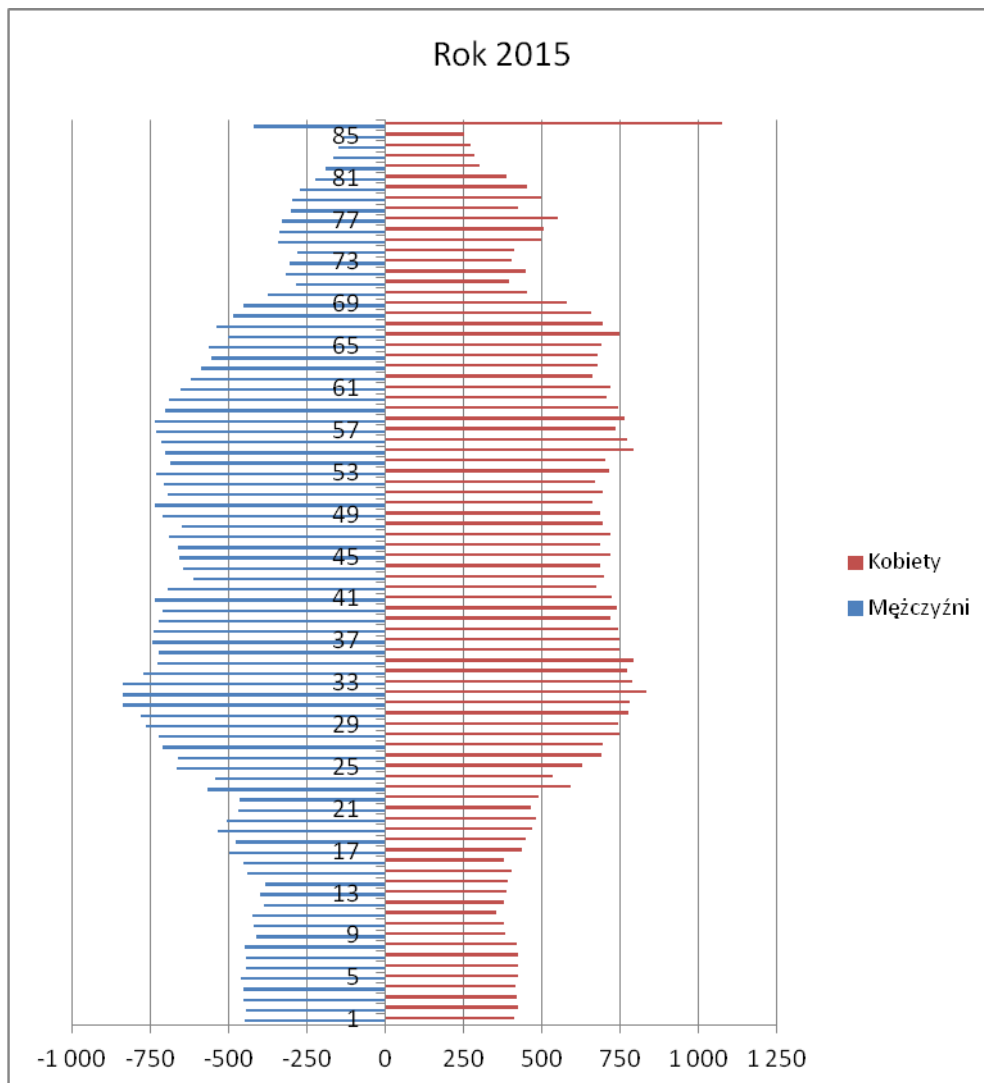
3. Prognoza demograficzna

Rysunek 3. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2013)



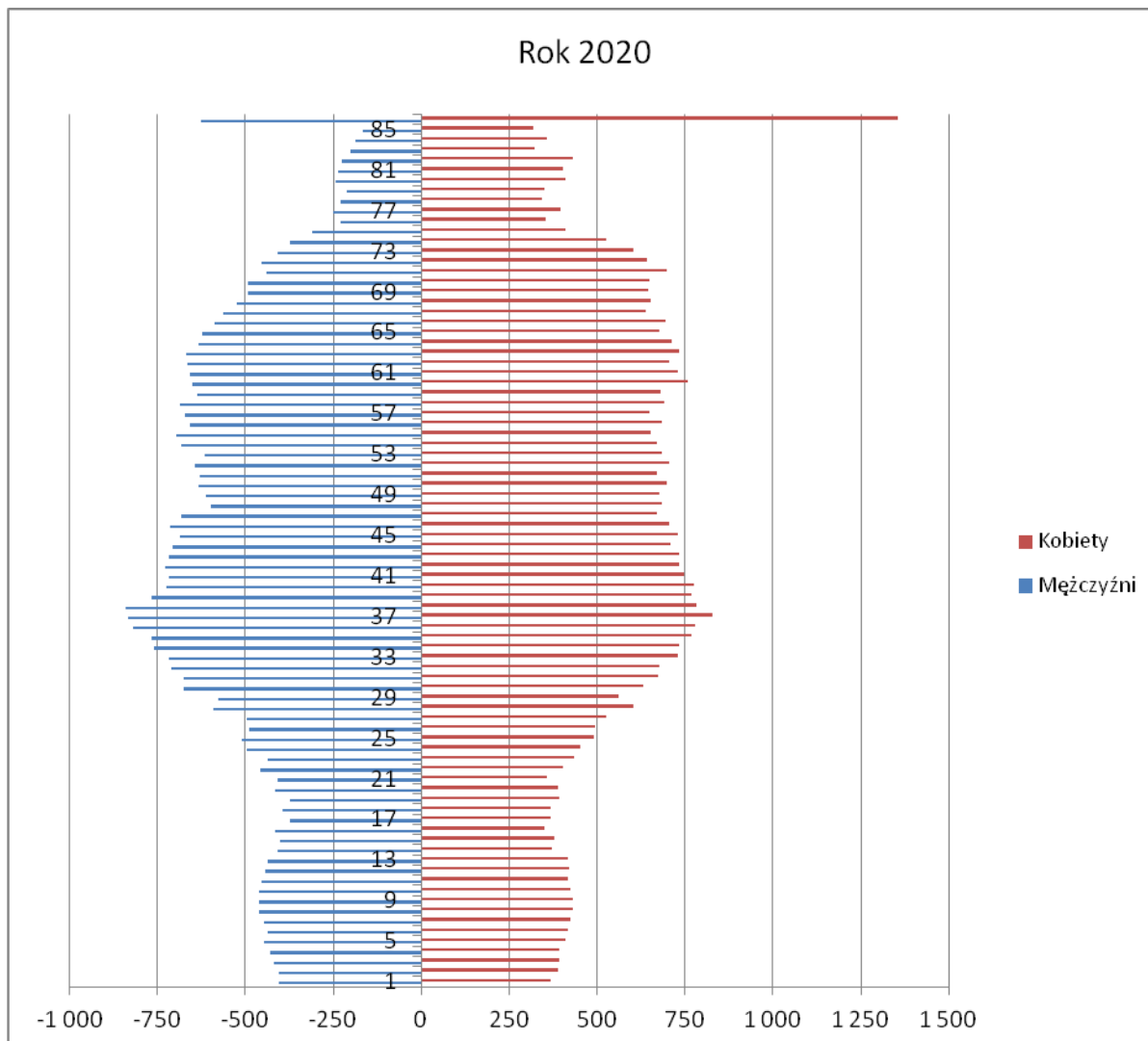
Powyższa prognoza przedstawia stan i liczbę ludności według płci i wieku w roku bieżącym w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim.

Rysunek 4. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2015)



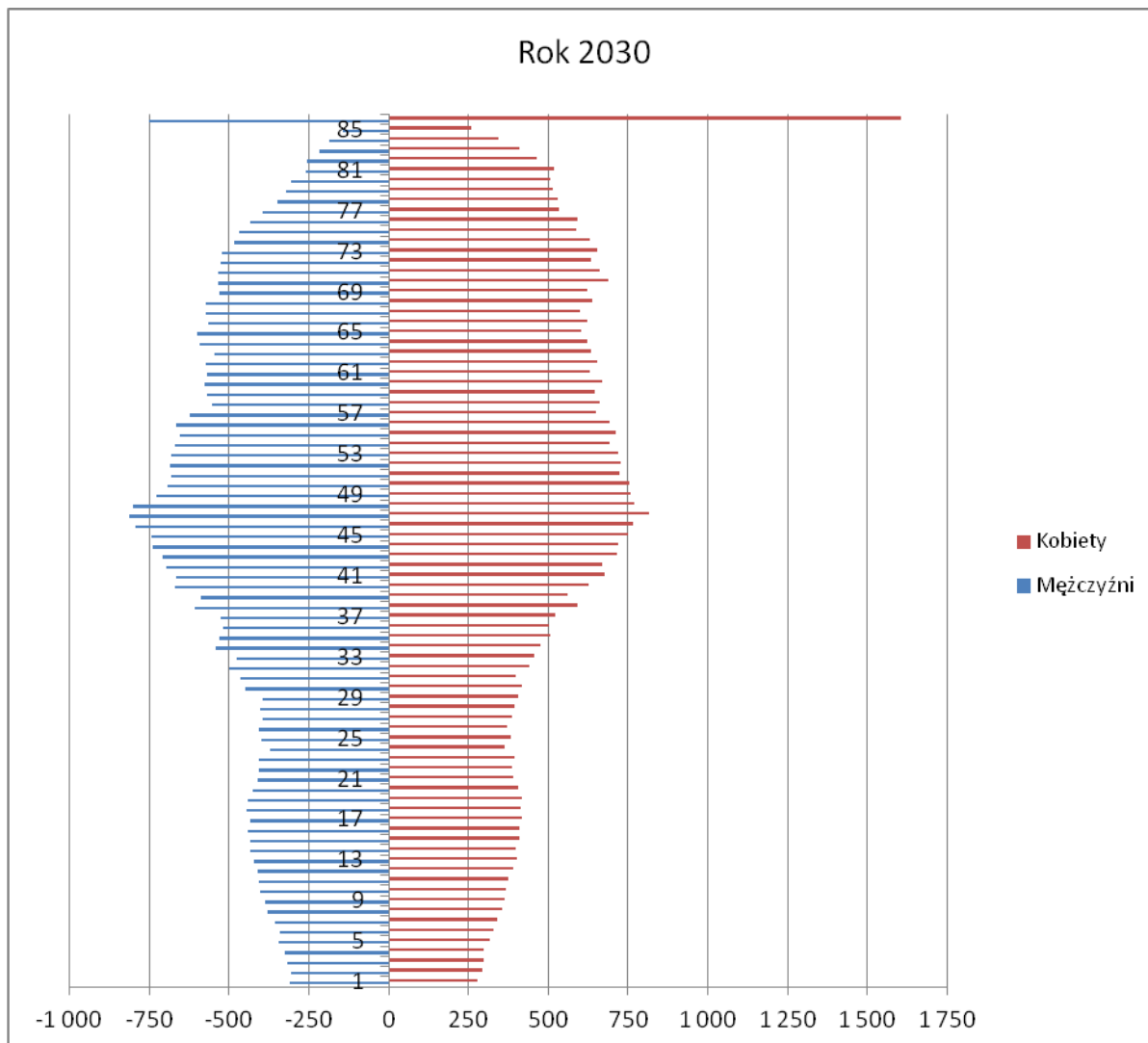
Na podstawie powyższych prognoz demograficznych można zauważyć, że liczba ludności w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim w roku 2015 ulegnie spadkowi. Liczba mężczyzn w wieku 0-17 będzie wynosiła 7 890, co stanowi spadek o 236 osób w stosunku do roku 2013. Podobnie ma się sytuacja jeśli chodzi o liczbę kobiet, która zmniejszy się o 169 osób. W 2015 kobiet w wieku 0-17 będzie zaledwie 7 313. Liczba mężczyzn w wieku 18-44 spadnie o 474 osoby i będzie wynosić 18 394. Natomiast liczba kobiet dla tej samej grupy wiekowej spadnie aż o 608 osób i będzie wynosić 18 509. Dla grupy wiekowej 45-64 wśród mężczyzn spadek wyniesie 149. Liczba mężczyzn w roku 2015 będzie wynosić 13 533. Liczba kobiet dla grupy wiekowej 45-59 spadnie o 145 i w roku 2015 będzie wynosić 10 764. Liczba mężczyzn w wieku 65+ wzrośnie o 283 osoby i w roku 2015 będzie wynosić 6 701 osób. Wzrost nastąpi również wśród grupy kobiet w wieku 60+ i będzie on równy 401. Liczba wszystkich kobiet w tym wieku będzie wynosić 13 748. Już na podstawie dwóch pierwszych prognoz można zauważyć niewielkie starzenie się społeczeństwa, a także ponad dwukrotną przewagę kobiet w wieku poprodukcyjnym nad mężczyznami.

Rysunek 5. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2020)



Zgodnie z powyższą prognozą w 2020 r. teren powiatu będzie zamieszkiwany przez 94 438 osób. Można zauważyć spadek w porównaniu do roku 2013 o 3 511 osób. Liczba mężczyzn w wieku 0-17 będzie wynosić 7 697, co stanowi spadek o 5,3% natomiast liczba kobiet w tym samym wieku będzie równa 7 175, co stanowi spadek o 4,1%. Dla grupy wiekowej 18-44 liczba mężczyzn będzie wynosiła 17 100, a kobiet 16 906, co stanowi kolejno spadek o 9,4% i 11,5%. Liczba mężczyzn i kobiet dla grupy wiekowej 45-64 i 45/59 będzie kolejno wynosić 13 059 i 10 284, co stanowi następująco spadek o 4,5% i 5,7%. Liczba mężczyzn w wieku 65+ będzie wynosić 7 455, a liczba kobiet w wieku 60+ będzie równa 14 762. Obydwe wartości stanowią kolejno wzrost o 16,2% i 10,6%. Na podstawie tej prognozy można zaobserwować zachodzący proces starzenia się społeczeństwa.

Rysunek 6. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2030)



Prognoza na rok 2030 przewiduje spadek liczby mężczyzn w wieku 0-17 o 15% w porównaniu do roku 2013 i dla tej samej grupy wiekowej spadek liczby kobiet o 13,8%. Spadek jest prognozowany również dla grupy mężczyzn o 26,4% i grupy kobiet o 30,3% w wieku 18-44. Dla liczby mężczyzn w wieku 45-64 przewiduje się spadek o 4,5%, a dla liczby kobiet w wieku 45-59 przewidywany spadek wyniesie 1,5%. Prognoza dla grupy mężczyzn w wieku 65+ zapowiada wzrost o 39%, natomiast dla grupy kobiet w wieku 60+ przewiduje się wzrost o 18,1%. W porównaniu do roku 2012 średni wzrost osób w wieku 60+/65+ wyniesie 28% co będzie skutkowało zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych.

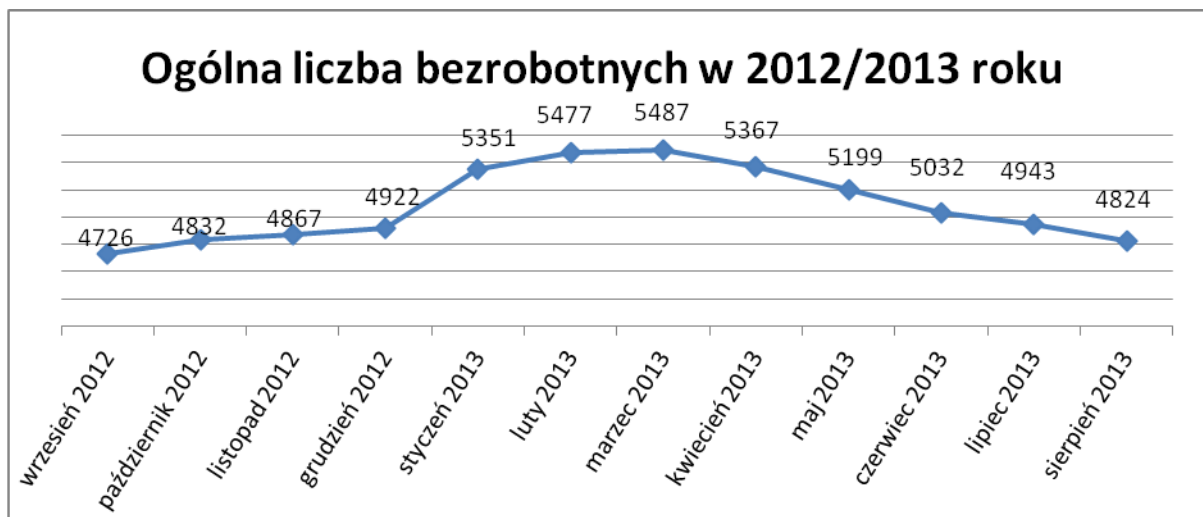
Bardzo duży wpływ na sytuację transportu publicznego ma zjawisko bezrobocia. Według najnowszych danych Powiatowego Urzędu Pracy w Kędzierzynie-Koźlu liczba bezrobotnych spadła do poziomu 4 824 mieszkańców, co stanowi spadek o 119 osób porównaniu do lipca br. Warto zaznaczyć, że stopa bezrobocia dla powiatu wynosi 13,7% i jest wyższa o 0,2% od stopy bezrobocia w województwie opolskim. W sierpniu 2010 osób bezrobotnych na terenie powiatu było 4 173.

Tabela 14. Bezrobocie w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim

Powiat	Liczba bezrobotnych	
	sierpień 2012 r.	sierpień 2013 r.
Kędzierzyńsko-Kozielski	4 715	4 824

Źródło: Powiatowy Urząd Pracy w Kędzierzynie- Koźlu

Rysunek 15. Ogólna liczba osób bezrobotnych w powiecie



Źródło: Powiatowy Urząd Pracy w Kędzierzynie- Koźlu

Dla porównania liczba bezrobotnych w województwie opolskim w sierpniu 2013 roku wyniosła 49 165 osób, a stopa bezrobocia ukształtowała się na poziomie 13,5%.

4. Sieć połączeń drogowych w powiecie

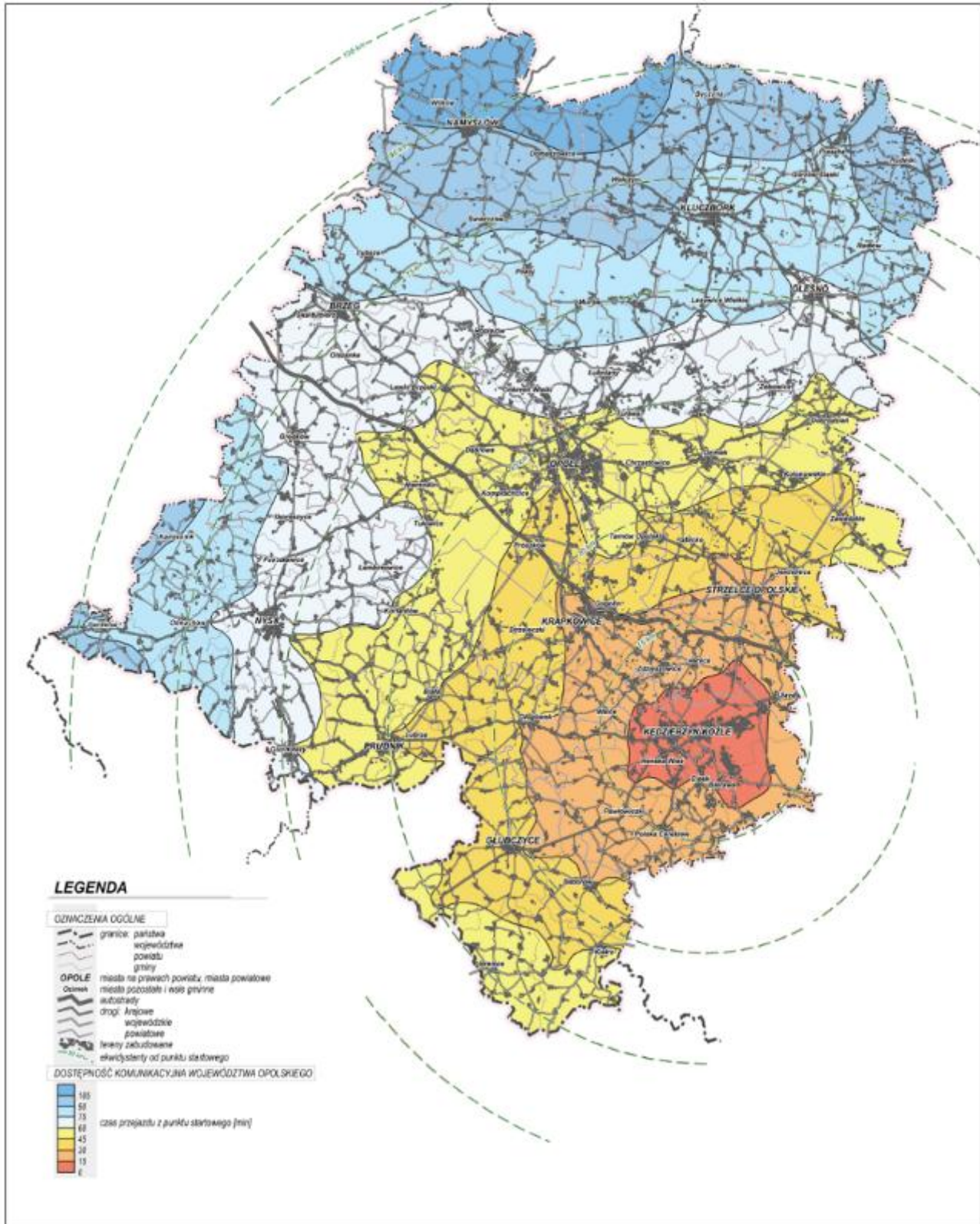
Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców jest aż o 11% niższa niż w całym Województwie Opolskim i wynosi 458,8, zaś łączna liczba zarejestrowanych samochodów osobowych wynosi 45 232.

Przez powiat przechodzą następujące drogi:

- Krajowe: 38, 40, 45
- Wojewódzkie: 408, 410, 417, 418, 421, 422, 423, 425, 426, 427

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

Mapa 8. Dostępność drogowa Kędzierzyna-Koźle



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

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

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

Do **dróg krajowych** zalicza się:

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

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

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

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

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

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

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

4.1. Inwestycje drogowe

Zgodnie z Strategią Rozwoju Infrastruktury Transportowej w województwie opolskim w latach 2008-2013 planowane są dwie inwestycje, które w sposób bezpośredni dotyczą powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego.

- Obwodnica północna miasta Kędzierzyn-Koźle o długości 12 km
- Obwodnica południowa miasta Kędzierzyn-Koźle o długości 4,9 km – **projekt ukończony**

Rysunek 7. Inwestycje drogowe na terenie powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego



Źródło: fundusze-strukturalne.gov.pl

5. Sieć komunikacji autobusowej

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

Linie regularnej komunikacji autobusowej można ogólnie podzielić następująco:

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

5.1. Przewoźnicy autobusowi w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim

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

- Starosta Kędzierzyńsko-Kozielski
- Marszałek Województwa Opolskiego

5.2. Struktura właścicielska w zakresie podmiotów realizujących transport publiczny

Głównym podmiotem który realizuje drogowy transport publiczny na terenie powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego jest Arriva Sp. z o.o..

Jest to spółka prywatna w której Starostwo Powiatowe w Kędzierzynie-Koźlu nie ma żadnego udziału.

Z dniem 16 maja 2013 roku, w następstwie przejęcia Grupy Veolia Transport Central Europe (VTCE) przez firmę Deutsche Bahn, spółki z Grupy VTCE w Polsce, Czechach, Słowenii, Słowacji, Serbii i Chorwacji stały się częścią europejskiej grupy transportowej Arriva.

5.3. Analiza zezwoleń wydanych przez Starostę Kędzierzyńsko-Kozielskiego

W poniższej tabeli przedstawiono szczegółowe dane sieci komunikacyjnej przewoźników autobusowych.

Tabela 16. Kursy przewoźników autobusowych przebiegające przez teren powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego

Nr linii	Nr zezw	Od	Przez	Do	Dł. linii (km)	Liczba kursów	Liczba pełnych kursów	Czas przej. (godz:min)	Pr. Techn. (km/h)	Pr. Komunik. (km/h)	Przewoźnik
6	70	Kędzierzyn-Koźle d.a.	KK Kłodnica Wyspiańskiego II	Goszyce	37	9	4	00:55	38,5	37,5	Arriva Sp. z o. o.
7	71	Kędzierzyn-Koźle d.a.	KK Kłodnica Wyspiańskiego II	Stara Kuźnia	40	2	2	01:05	39,5	38,5	Arriva Sp. z o. o.
8	96	Kędzierzyn-Koźle d.a.	KK Kłodnica Wyspiańskiego II	Kotłarnia	25	1	1	00:39	39,5	38,5	Arriva Sp. z o. o.
9	72	Kędzierzyn-Koźle d.a.	KK Kłodnica Wyspiańskiego II	Solarnia	28	6	5	00:50	35,5	34,5	Arriva Sp. z o. o.
12	74	Kędzierzyn-Koźle d.a.	KK Raciborska	Przewóz	31	8	2	00:50	39	37,5	Arriva Sp. z o. o.
14	75	Kędzierzyn-Koźle d.a.	KK Raciborska	Łany	35	5	1	01:00	40	38,5	Arriva Sp. z o. o.
16	76	Kędzierzyn-Koźle d.a.	KK Raciborska	Przewóz	22	2	2	00:40	34,4	33	Arriva Sp. z o. o.
19	77	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Reńska Wieś	Kędzierzyn-Koźle d.a.	32	6	1	00:50	37	36,5	Arriva Sp. z o. o.
20	78	Kędzierzyn-Koźle d.a.	KK Raciborska	Polska Cerekiew	23	1	1	00:40	36	34,5	Arriva Sp. z o. o.
22	79	Kędzierzyn-Koźle d.a.	KK Raciborska	Wronin	28	10	4	00:45	37	35,5	Arriva Sp. z o. o.
23	80	Kędzierzyn-Koźle d.a.	KK Raciborska	Ligota Mała	21	6	1	00:35	41	39,5	Arriva Sp. z o. o.
25	81	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Reńska Wieś	Wronin	28	3	2	00:50	35,5	34,5	Arriva Sp. z o. o.
28	82	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Reńska Wieś	Wronin	23	5	3	00:35	40	39	Arriva Sp. z o. o.
31	83	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Reńska Wieś	Wronin	33	6	2	01:00	35	33	Arriva Sp. z o. o.
32	84	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Reńska Wieś	Grudynia Mała	49	3	1	01:15	39	37,5	Arriva Sp. z o. o.
34	85	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Reńska Wieś	Grudynia Mała	44	4	1	01:05	39	38	Arriva Sp. z o. o.
43	86	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Reńska Wieś	Ucieszków	25	1	1	00:40	38,5	37,5	Arriva Sp. z o. o.
44	87	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Reńska Wieś	Kózki	27	1	1	00:45	37	36	Arriva Sp. z o. o.
45	98	Kędzierzyn-Koźle d.a.	KK Chrobrego	Kózki	21	1	1	00:35	37,1	36	Arriva Sp. z o. o.
51	88	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Łężce	Kędzierzyn-Koźle d.a.	30	0	8	00:50	34	33,5	Arriva Sp. z o. o.
52	89	Kędzierzyn-Koźle d.a.	KK Chrobrego	Kamionka	15	10	2	00:25	34	32,5	Arriva Sp. z o. o.
64	90	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Kobylice	Roszowicki Las	22	0	10	01:00	38	36	Arriva Sp. z o. o.
66	91	Kędzierzyn-Koźle d.a.	KK Kłodnica Wyspiańskiego II	Solarnia	31	1	1	00:50	38,1	37,2	Arriva Sp. z o. o.
68	92	Kędzierzyn-Koźle d.a.	KK Gliwicka II	Kędzierzyn-Koźle d.a.	33	0	3	01:00	36	35	Arriva Sp. z o. o.
69	93	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Reńska Wieś	Kędzierzyn-Koźle d.a.	23	4	1	00:50	39	38	Arriva Sp. z o. o.
70	94	Gościęcín	Urbanowice	Gościęcín	10	3	1	00:20	39,5	39	Arriva Sp. z o. o.
83	95	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Reńska Wieś	Grudynia Mała	32	3	2	00:50	38,5	37	Arriva Sp. z o. o.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Kędzierzynie-Koźlu

5.4. Analiza zezwoleń wydanych przez sąsiednie organy

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

Tabela 17. Kursy przewoźników autobusowych przebiegające przez teren powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego

Nr zezw	Od	Do	Przez	Przybliżona długość jednego kursu [km]	Liczba pełnych kursów w ciągu doby	Liczba kursów w ciągu doby	Średni czas przejazdu [godz: min]	Przybliżona prędkość techniczna [km/h]	Czy wybiega poza teren województwa (T/N)	Przewoźnik
796	Głubczyce	Kędzierzyn-Koźle	Milice	36		7	01:00	42	N	PKS w Głubczycach Sp. z o.o.
889	Głubczyce	Kędzierzyn-Koźle	Lisieście	31		3	00:45	44	N	PKS w Głubczycach Sp. z o.o.
890	Głubczyce	Kędzierzyn-Koźle	Grobniki	43		1	00:50	43,4	N	PKS w Głubczycach Sp. z o.o.
701	Strzelce Opolskie	Kędzierzyn-Koźle	Zalesie-Leśnica	39		2	01:00	43	N	PKS w Strzelcach Opolskich SA
702	Strzelce Opolskie	Kędzierzyn-Koźle	Zimna Wódka-Ujazd	35		1	01:00	43,5	N	PKS w Strzelcach Opolskich SA
703	Strzelce Opolskie	Sławięcice	Ujazd-Niezdrowice	28		1	00:50	40	N	PKS w Strzelcach Opolskich SA
704	Żędowice	Sławięcice	Strzelce Opolskie-Ujazd	33		3	01:00	39	N	PKS w Strzelcach Opolskich SA
705	Strzelce Opolskie	Kędzierzyn-Koźle	Góra św. Anny-Leśnica	31		2	00:55	44	N	PKS w Strzelcach Opolskich SA
592	Kędzierzyn-Koźle	Prudnik	Bytków-Kózki-Wróblin-Biedrzychowice-Głogówek	47		3	01:15	39	N	Arriva Sp. z o. o.
636	Kędzierzyn-Koźle	Góra Świętej Anny	Kędzierzyn-Koźle-Łąki Kozielskie	27		8	00:45	37	N	Arriva Sp. z o. o.
637	Góra Świętej Anny	Kędzierzyn-Koźle	Raszowa	18		1	00:30	36,3	N	Arriva Sp. z o. o.
638	Kędzierzyn-Koźle	Kędzierzyn-Koźle	Raszowa-Zalesie-Kędzierzyn-Koźle	23		2	00:50	40	N	Arriva Sp. z o. o.
639	Kędzierzyn-Koźle	Niezdrowice	Kędzierzyn-Koźle-Błachownia Osiedle	22		6	00:40	32	N	Arriva Sp. z o. o.
640	Kędzierzyn-Koźle	Strzelce Opolskie	Kędzierzyn-Koźle-Błachownia Osiedle-Ujazd-Jaryszów	39		4	01:10	34,5	N	Arriva Sp. z o. o.
641	Kędzierzyn-Koźle	Krapkowice	Mechnica-Żużela	27		13	00:40	38	N	Arriva Sp. z o. o.

642	Kędzierzyn-Koźle	Baborów	Cisek Spółdzielnia- Zakrzów-Polska Cerekiew- Wronin	37		1	01:00	38,3	N	Arriva Sp. z o. o.
643	Pawłowiczki	Szczyty	Maciowakrze	17		5	00:25	35	N	Arriva Sp. z o. o.
644	Kędzierzyn-Koźle	Głubczyce	Naczysławki- Pawłowiczki- Miliczki	43		4	01:05	39	N	Arriva Sp. z o. o.
645	Kędzierzyn-Koźle	Głogówek	Gościęcín- Biedrzychowice	22		4	00:40	40	N	Arriva Sp. z o. o.
646	Kędzierzyn-Koźle	Nysa	Gościęcín- Wróblin- Głogówek- Prudnik	83		2	02:15	39,8	N	Arriva Sp. z o. o.
647	Kędzierzyn-Koźle	Głogówek	Bytków- Gąścęcín- Wróblin	37		3	00:55	41,6	N	Arriva Sp. z o. o.
648	Kędzierzyn-Koźle	Głogówek	Gąścęcín- Wróblin	40		11	00:50	40	N	Arriva Sp. z o. o.
649	Kędzierzyn-Koźle	Prudnik	Twrdawa- Głogówek- Nowy Browiniec-Lubrz	36		4	00:50	41	N	Arriva Sp. z o. o.
652	Kędzierzyn-Koźle	Krapkowice	Twrdawa- Walce	35		2	00:50	43	N	Arriva Sp. z o. o.
653	Kędzierzyn-Koźle	Krapkowice	Reńska Wieś- Mechnica- Żużela	32		2	00:45	40	N	Arriva Sp. z o. o.
654	Kędzierzyn-Koźle	Krapkowice	Zdzieszowice- Obrowiec	33		9	00:50	37	N	Arriva Sp. z o. o.
655	Kędzierzyn-Koźle	Krapkowice	Rzokochów- Brożec	38		3	01:10	34	N	Arriva Sp. z o. o.
656	Kędzierzyn-Koźle	Krapkowice	Zdzieszowice- Obrowiec- Gogolin	34		3	01:00	35	N	Arriva Sp. z o. o.
657	Kędzierzyn-Koźle	Branice	Głubczyce- Dźbańce	63		5	01:50	39	N	Arriva Sp. z o. o.
695	Kędzierzyn-Koźle	Opole	Twrdawa- Walce-Brożec- Krapkowice- Rogów Opolski	50		9	01:00	39	N	Arriva Sp. z o. o.
843	Kędzierzyn-Koźle	Baborów	Naczysławki- Ostrożnica- Polska Cerekiew- Wronin	44		1	01:10	39	N	Arriva Sp. z o. o.
857	Kędzierzyn-Koźle	Kazimierz	Większyce- Bytków- Goścęcín	27		1	00:40	41,7	N	Arriva Sp. z o. o.
884	Kędzierzyn-Koźle	Zalesie	Goścęcín	28		2	00:50	34,4	N	Arriva Sp. z o. o.
902	Głogówek	Głogówek	Trawniki- Wróblin	25		2	00:40	38,8	N	Arriva Sp. z o. o.
906	Kędzierzyn-Koźle	Leśnica	Kędzierzyn- Koźle- Sławęcíce	29		2	01:00	37	N	Arriva Sp. z o. o.
941	Prudnik	Kędzierzyn-Koźle	Lubrza- Dytmarów- Nowy Browiniec- Głogówek- Twrdawa	48		1	01:15	41,7	N	Arriva Sp. z o. o.

942	Prudnik	Kędzierzyn-Koźle	Jesiona-Raclawice-Dzierżysławice-Głogówek-Twardawa	51		1	01:05	39,4	N	Arriva Sp. z o. o.
945	Prudnik	Kędzierzyn-Koźle	Skrzypiec-Wierzch-Głogówek-Twardawa	51		2	01:20	42	N	Arriva Sp. z o. o.
946	Kędzierzyn-Koźle	Prudnik	Twardawa-Głogówek-Nowy Browiniec-Jasiona	50		1	01:20	40,6	N	Arriva Sp. z o. o.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego w Opolu

6. Charakterystyka taboru

Dominującym przewoźnikiem autobusowym operującym w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim jest Arriva Sp. z o. o. w Toruniu, oddział w Kędzierzynie-Koźlu i Prudniku którego tabor jest przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 18. Charakterystyka taboru autobusowego

Łączna liczba autobusów, którymi są wykonywane przewozy na obszarze właściwości organizatora, w tym o pojemności:			
Lp.	Pojemność autobusów	Ilość autobusów	Ilość miejsc
1.	od 9 do 17 miejsc	0	0
2.	od 18 do 50 miejsc	26	1095
3.	powyżej 50 miejsc	97	6784

05:05	Kędzierzyn-Koźle	Jelenia Góra	09:58	TLK 16201
05:41	Kędzierzyn-Koźle	Opole Główne	06:37	REG 46223
05:56	Kędzierzyn-Koźle	Gliwice	06:34	REG 44200
05:56	Kędzierzyn-Koźle	Brzeg	08:28	REG 46731
05:58	Kędzierzyn-Koźle	Wrocław Główny	08:14	REG 4621
06:02	Kędzierzyn-Koźle	Racibórz	06:48	REG 44229
06:11	Kędzierzyn-Koźle	Warszawa Wschodnia	10:37	EIC 6108 Górnik
06:33	Kędzierzyn-Koźle	Opole Główne	07:29	REG 46225
06:54	Kędzierzyn-Koźle	Warszawa Wschodnia	11:39	RE 41100 Chemik
06:58	Kędzierzyn-Koźle	Opole Główne	07:54	REG 46227
07:00	Kędzierzyn-Koźle	Racibórz	07:47	REG 44309
07:02	Kędzierzyn-Koźle	Gliwice	07:40	REG 44264
07:09	Kędzierzyn-Koźle	Wrocław Główny	09:24	IR 46121 Spodek
07:24	Kędzierzyn-Koźle	Opole Główne	08:20	REG 46229
07:55	Kędzierzyn-Koźle	Wrocław Główny	10:16	REG 46203
08:02	Kędzierzyn-Koźle	Racibórz	08:48	REG 44293
08:08	Kędzierzyn-Koźle	Wrocław Główny	10:04	TLK 46101 Morcinek
08:09	Kędzierzyn-Koźle	Kraków Główny	12:06	TLK 83204 Uznam
08:19	Kędzierzyn-Koźle	Gliwice	08:57	REG 44268
08:43	Kędzierzyn-Koźle	Wrocław Główny	10:35	IR 46141 Szyndzielnia
08:58	Kędzierzyn-Koźle	Opole Główne	09:54	REG 46231
08:58	Kędzierzyn-Koźle	Nysa	10:34	REG 46733
09:21	Kędzierzyn-Koźle	Kraków Główny	13:07	TLK 63108 Dolnoślązak
09:36	Kędzierzyn-Koźle	Końobrzeg	19:56	TLK 38102 Zefir
09:58	Kędzierzyn-Koźle	Opole Główne	10:54	REG 46233
10:24	Kędzierzyn-Koźle	Kraków Płaszów	14:16	IR 63120 Łużyce
10:58	Kędzierzyn-Koźle	Wrocław Główny	13:22	REG 4625
11:07	Kędzierzyn-Koźle	Nysa	12:43	REG 46735
11:12	Kędzierzyn-Koźle	Racibórz	11:58	REG 44279

11:13	Kędzierzyn-Koźle	Gliwice	11:50	REG 44272
11:36	Kędzierzyn-Koźle	Kraków Główny	15:16	TLK 73102 Przemysław
11:38	Kędzierzyn-Koźle	Wrocław Główny	13:31	TLK 36102 Wyspiański
12:00	Kędzierzyn-Koźle	Opole Główne	12:55	REG 46235
12:37	Kędzierzyn-Koźle	Lublin	19:20	TLK 62102 Szytygar
12:57	Kędzierzyn-Koźle	Brzeg	15:29	REG 46737
12:59	Kędzierzyn-Koźle	Gliwice	13:36	REG 44274
13:02	Kędzierzyn-Koźle	Racibórz	13:48	REG 44291
13:21	Kędzierzyn-Koźle	Kraków Główny	17:14	TLK 83100 Kossak
14:00	Kędzierzyn-Koźle	Wrocław Główny	16:21	REG 46205
14:02	Kędzierzyn-Koźle	Racibórz	14:48	REG 44235
14:18	Kędzierzyn-Koźle	Szczecin Główny	22:49	TLK 38100 Kossak
14:56	Kędzierzyn-Koźle	Nysa	16:32	REG 46739
15:00	Kędzierzyn-Koźle	Gliwice	15:40	REG 44250
15:01	Kędzierzyn-Koźle	Opole Główne	15:57	REG 46237
15:02	Kędzierzyn-Koźle	Racibórz	15:49	REG 44299
15:50	Kędzierzyn-Koźle	Wrocław Główny	18:31	REG 4629
16:01	Kędzierzyn-Koźle	Wrocław Główny	17:49	IR 16127 Piast
16:14	Kędzierzyn-Koźle	Gliwice	16:53	REG 44252
16:18	Kędzierzyn-Koźle	Poznań Główny	21:17	TLK 37102 Przemysław
16:38	Kędzierzyn-Koźle	Nysa	18:14	REG 46741
16:43	Kędzierzyn-Koźle	Kraków Główny	20:21	TLK 63102
16:59	Kędzierzyn-Koźle	Opole Główne	17:55	REG 46239
17:01	Kędzierzyn-Koźle	Racibórz	17:47	REG 6427
17:06	Kędzierzyn-Koźle	Wrocław Główny	19:00	REG 4631 Żak
17:59	Kędzierzyn-Koźle	Wrocław Główny	20:14	REG 4633
18:02	Kędzierzyn-Koźle	Racibórz	18:49	REG 44307
18:08	Kędzierzyn-Koźle	Warszawa Wschodnia	22:42	EIC 6106 Odra
18:45	Kędzierzyn-Koźle	Wrocław Główny	20:38	TLK 36108

19:09	Kędzierzyn-Koźle	Bielsko Biąta Główna	21:23	IR 64141 Szyndzielnia
19:14	Kędzierzyn-Koźle	Nysa	20:50	REG 46743
19:15	Kędzierzyn-Koźle	Wrocław Główny	21:04	IR 46143 Szyndzielnia
19:18	Kędzierzyn-Koźle	Gliwice	19:56	REG 44254
19:32	Kędzierzyn-Koźle	Kraków Główny	23:15	TLK 83102 Zefir
20:03	Kędzierzyn-Koźle	Wrocław Główny	22:16	REG 4635
20:20	Kędzierzyn-Koźle	Katowice	21:45	IR 64126 Spodek
21:12	Kędzierzyn-Koźle	Racibórz	22:00	REG 6431
21:14	Kędzierzyn-Koźle	Katowice	22:40	TLK 64100 Morcinek
21:22	Kędzierzyn-Koźle	Gliwice	22:00	REG 44256
21:31	Kędzierzyn-Koźle	Świnoujście	08:59	TLK 38204
21:42	Kędzierzyn-Koźle	Wrocław Główny	23:20	EIC 1609 Górnik

Na podstawie powyższego rozkładu można wyróżnić liczbę kursów pociągów w ciągu doby do poszczególnych miast, które przejeżdżających przez powiat kędzierzyńsko-kozielski:

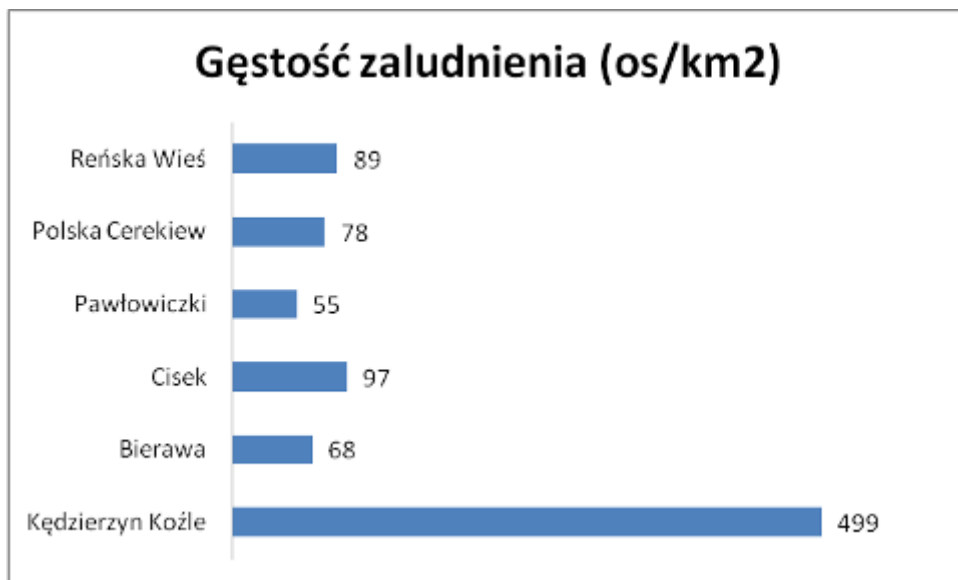
- Bielsko Biąta 1
- Brzeg 2
- Gliwice 10
- Jelenia Góra 1
- Katowice 2
- Kołobrzeg 1
- Kraków 8
- Lublin 1
- Nysa 5
- Opole 10
- Poznań 1
- Racibórz 11
- Szczecin 1
- Świnoujście 1
- Warszawa Wschodnia 4
- Wrocław 17

Największa częstotliwość połączeń kolejowych występuje na trasie: Kędzierzyn-Koźle - Wrocław i Kędzierzyn-Koźle - Opole.

Pociągi na stacji Kędzierzyn-Koźle zatrzymują się równomiernie przez cały dzień od 01:18 do 21:42.

8. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Rysunek 8. Gęstość zaludnienia w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim



Powyższy wykres przedstawia gęstość zaludnienia w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim z rozróżnieniem na poszczególne gminy wchodzące w skład powiatu. Największa gęstość zaludnienia występuje w stolicy powiatu, gdzie na 1 km² przypada 499 osoby. Tak wysoki poziom gęstości zaludnienia warunkowany jest miejską zabudową i koncentracją blisko 2/3 ludności w tej miejscowości.

Najniższa gęstość zaludnienia występuje w gminie Pawłowiczki, na 1 km² przypada tu 55 osób, a także w gminie Bierawa, gdzie na 1 km² przypada 68 osób. Spowodowane jest to funkcjonującą siecią osadniczą, jak i powierzchnią zajmowaną przez dane gminy (Pawłowiczki są największą pod względem powierzchni gminą w powiecie). Podobnie sytuacja przedstawia się w gminie Bierawa, która ma powierzchnię zbliżoną do miasta Kędzierzyna-Koźla, lecz niewielki poziom zaludnienia (ok. 8 000 mieszkańców) sprawia, że gęstość zaludnienia wybada niekorzystnie w porównaniu do pozostałych gmin.

Tabela 20. Gęstość zaludnienia w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim

Gmina	Gęstość zaludnienia (os/km ²)	Względna gęstość zaludnienia (zeskalowana do gminy Cisek)
Kędzierzyn-Koźle	499	-
Bierawa	68	0,7
Cisek	97	-
Pawłowiczki	55	0,57
Polska Cerekiew	78	0,80
Reńska Wieś	89	0,92

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

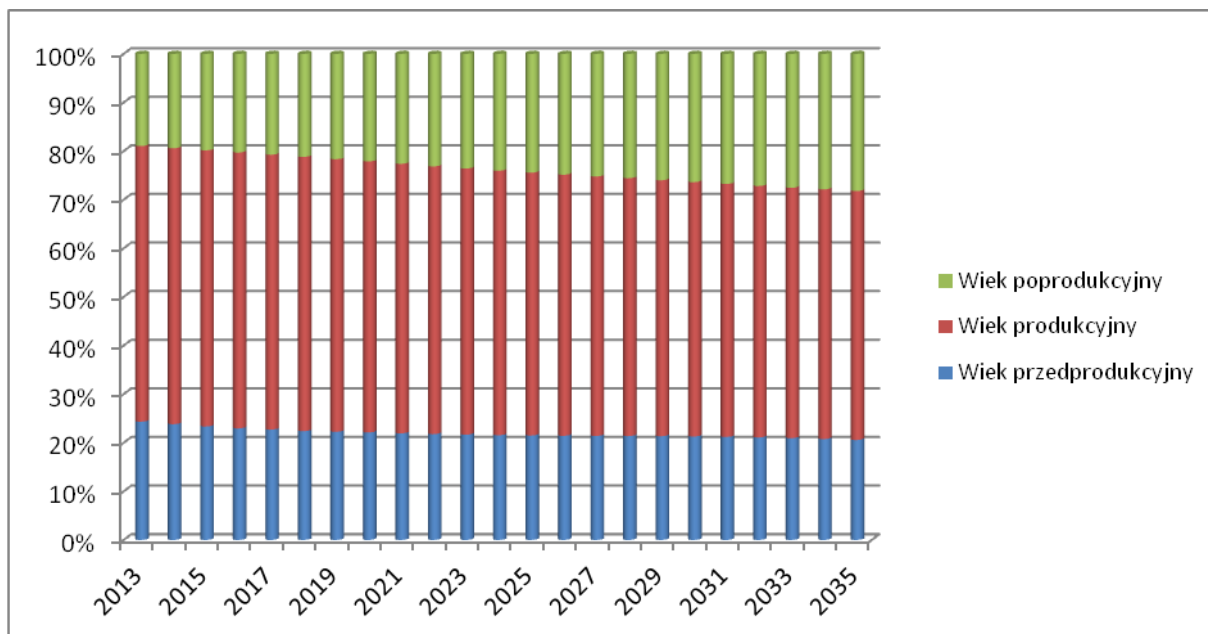
- **Popyt efektywny**- zaspokajanie potrzeby przemieszczania się komunikacją publiczną mieszkańców określonego obszaru
- **Popyt potencjalny**- całość potrzeb przemieszczania się mieszkańców określonego obszaru. Popyt ten może przerodzić się w efektywny przy spełnieniu przez transport publiczny określonych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

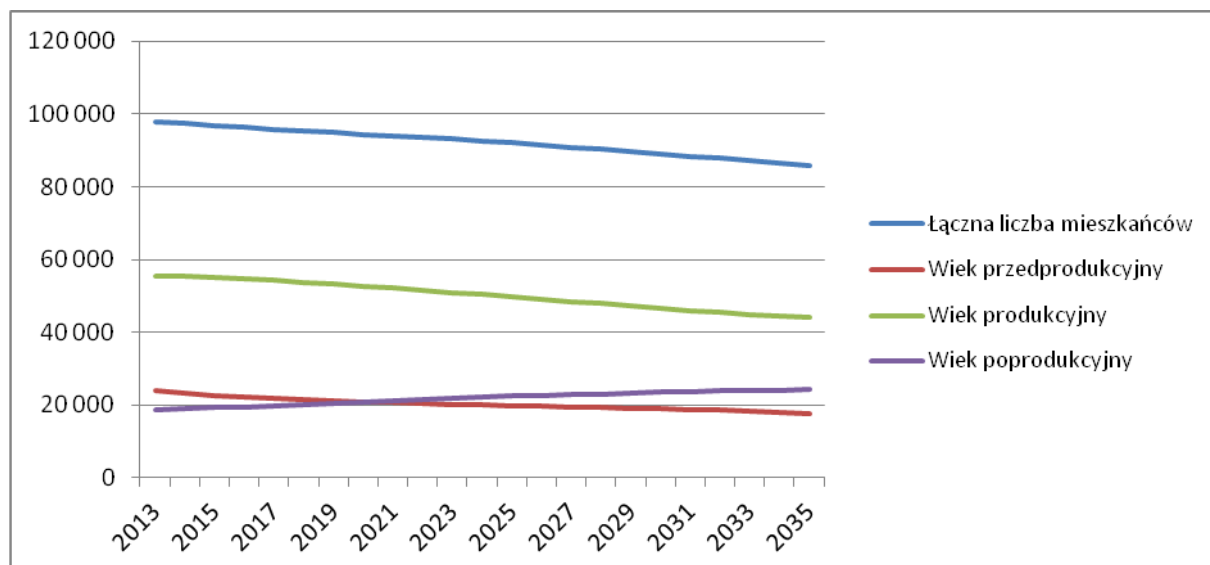
Popyt potencjalny stanowią przede wszystkim ci mieszkańcy którzy realizują swoje potrzeby przewozowe innymi środkami transportowymi niż publiczne, ale gotowi są korzystać z transportu publicznego pod pewnymi warunkami. Popyt potencjalny przekracza znacznie popyt efektywny, ponieważ tylko część przemieszczających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

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

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

Rysunek 9. Prognoza liczby ludności według grup produkcyjnych w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim do 2035 roku



Rysunek 10. Prognoza zmian liczby ludności według grup produkcyjnych w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim do 2035 roku

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

Wydłużanie się przeciętnego trwania życia oraz wieku środkowego (mediana) ludności, również świadczą o starzeniu się mieszkańców województwa. W 2012 r. mężczyźni w województwie opolskim osiągnęli przeciętnie wiek 73,1 lat, a kobiety 80,6 lat (w kraju odpowiednio: 72,7 lat i 81,0 lat).

Prognozy ludności są niekorzystne z punktu widzenia rozwoju transportu publicznego:

- Populacja w wieku produkcyjnym (18-59/64) zmniejszy się znacząco tj. o 22,9%.
- Nastąpi wzrost ludności w wieku 60+/65+, która nie korzysta regularnie z transportu publicznego a jedynie sporadycznie, gdy zaistnieje konieczność wizyty np. u lekarza.
- Zmniejszenie podaży rąk do pracy proporcjonalnie zmniejszy popyt na usługi transportu publicznego.
- W wyniku spadku dzietności zmniejszy się liczba młodych pasażerów na liniach kursujących ze wsi do miast, a także na liniach dowożących dzieci do szkoły.
- Liczba pasażerów na liniach kursujących do Kędzierzyna-Koźła nie powinna ulec zmianie z powodu dużej ilości zakładów pracy zlokalizowanych na terenie miasta m.in: Kędzierzyńsko - Kozielski Park Przemysłowy, Grupa Azoty Zakłady Azotowe Kędzierzyn S.A.

Podsumowując, skutkiem tych zmian demograficznych będzie:

- Na liniach dojeżdżających do miasta Kędzierzyna – Koźła liczba podróżnych może ulec niewielkiemu zmniejszeniu, lecz nie powinno to wpłynąć na redukcję ilości dobowych kursów na tych liniach. Takie działanie ma związek z liczną grupą osób dojeżdżających tym środkiem transportu do szkół i miejscowych zakładów pracy
- Zmniejszenie liczby dzieci i młodzieży dowożonych do szkół, a co za tym idzie spadek sprzedaży biletów ulgowych
- Wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym wymusi większą podaż biletów ulgowych dla tej grupy społeczeństwa
- Spadek sprzedaży biletów normalnych w związku ze zmniejszeniem populacji w wieku produkcyjnym

8.1. Linie o największym natężeniu podróży

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

A mianowicie:

- **Linia: Kędzierzyn-Koźle D.A. – Reńska Wieś**

Natężenie podróży na tej linii jest spowodowane przebiegiem trasy przez stolicę powiatu tj. miasto Kędzierzyn - Koźle, w którym to zlokalizowany jest Urząd Miasta jak i Starostwo Powiatowe. W mieście rozwinięty jest sektor usług, co powoduje, że jest to linia uczęszczana przez osoby mieszkające zarówno w okolicznych miejscowościach jak i na terenie miasta. Należy pamiętać, że na terenie Kędzierzyna - Koźła zlokalizowane są liczne szkoły i przedszkola, które stanowią cel podróży uczniów i nauczycieli. Natężenie na tej linii spowodowane jest również liczbą ludności jaka zamieszkuje gminę Reńska Wieś – jest to największa gmina wiejska pod względem liczby ludności w powiecie. Reńska Wieś położona jest również na trasie do Głogówka i Głubczyc, którą przemieszcza się duża liczba podróżnych.

- **Linia: Kędzierzyn-Koźle D.A. – Cisek Olszowa**

Linia prowadzi ze stolicy powiatu do siedziby gminy Cisek, wsi Cisek. Na trasie linii położona jest także wieś Kobylice oraz Landzierz przez którą przebiega ważna droga wojewódzka 410.

Sąsiedztwo wspomnianej drogi wojewódzkiej oraz konieczność dojazdu dzieci do szkół (w Landzierz znajduje się jedynie publiczna szkoła podstawowa) oraz osób do pracy w mieście Kędzierzyn – Koźle (gminę zamieszkuje blisko 7000 osób) stanowią uzasadnienie do wysokiego natężenia podróży na tej linii.

- **Linia: Kędzierzyn-Koźle D.A. – Pawłowiczki**

Jest to kolejna linia, która łączy siedzibę powiatu z drugą pod względem liczby mieszkańców gminą w powiecie – Pawłowiczkami. Trasa przebiega przez takie wsie jak Reńska Wieś, Długomiłowice, Naczysławki, Gierałtowie (gmina Reńska Wieś) oraz Przedborowice (gmina Pawłowiczki), docierając ostatecznie do celu, czyli siedziby gminy Pawłowiczki - wsi Pawłowiczki.

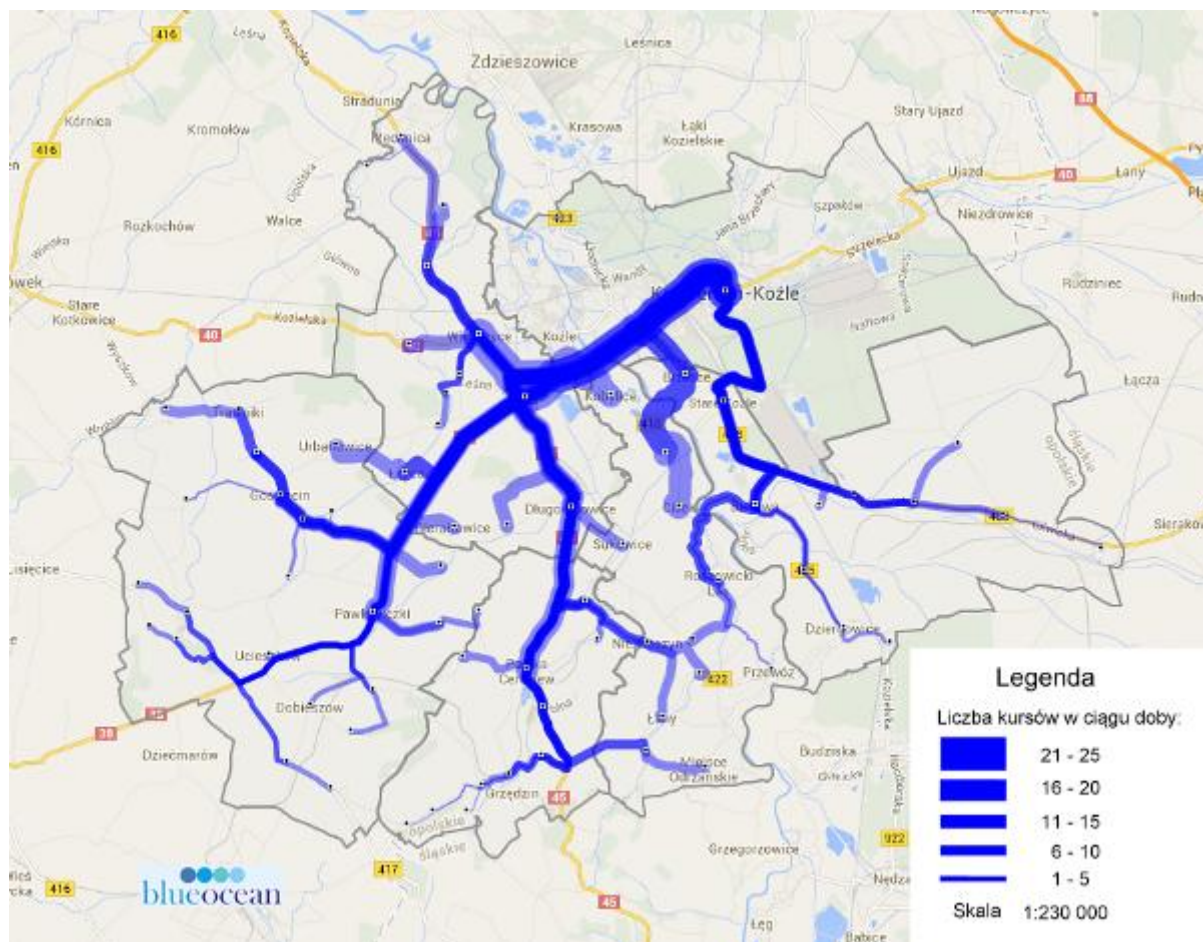
Powodów dużego natężenia na wspomnianym odcinku należy doszukiwać m.in. w związku z położeniem Pawłowiczek na trasie drogi krajowej nr 38, która ciągnie się aż od granicy czeskiej, przez Głubczyce, aż do Reńskiej Wsi. Nie należy także zapominać, że w związku z dużą liczbą mieszkańców gminy, sporo osób dojeżdża codziennie do szkół oraz pracy do stolicy powiatu.

- **Linia: Kędzierzyn-Koźle D.A. - Polska Cerekiew**

Natężenie podróźnych na tej linii spowodowane jest bezpośrednim połączeniem pomiędzy największym miastem powiatu tj. Kędzierzynom - Koźlem, a wsią Polska Cerekiew, która jest siedzibą gminy o tej samej nazwie.

Dużą liczbę podróźnych na tej trasie stanowią mieszkańcy gminy, którzy nie znaleźli zatrudnienia w rolnictwie (blisko 60% mieszkańców działa w tym obszarze) oraz w mniejszym stopniu uczniowie, którzy na terenie gminy mają dostęp do dwóch zespołów szkolnych położonych we wsi Polska Cerekiew oraz Wroninie.

Mapa 10. Natężenie podróży na liniach komunikacyjnych



8.2. Określenie obszarów wymagających interwencji

Na podstawie analizy zezwoleń transportowych wydanych przez Marszałka Województwa Opolskiego i Starostę powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego można sporządzić wykaz miejscowości, do których nie dociera komunikacja publiczna. Są zaledwie 3 takie miejscowości.

Miejscowość bez transportu publicznego, organizowanego przez powiat:

Grodzisko

Grzędzin

Dębowa

Natomiast poniżej prezentowana jest mapka z zaznaczonymi miejscowościami, które nie mają połączeń autobusowych.

są gminy oraz powiat w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu. W związku z faktem, że Starostwo Powiatowe w Kędzierzynie - Koźlu nie posiada własnego taboru autobusowego, stąd też nie musi wykonywać czynności takich jak:

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

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

9.2. Transport zrównoważony

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

Aby system transportu mógł realizować zrównoważony rozwój, musi:

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

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

- „najlepsza praktyka” sprowadza się do wykorzystania najlepszych doświadczeń w dziedzinach planowania przestrzennego i zarządzania transportem oraz wspierania komunikacji publicznej.

Dziedziny te winny być ze sobą powiązane i uwzględniać cele bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości środowiska,

- „*innowacyjność*” przejawia się we wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań w zakresie planowania przestrzennego i zarządzania transportem. Innowacje powinny być podstawą decyzji dotyczących planowania przestrzennego (lokalizacji miejsc pracy, osiedli mieszkaniowych, innych czynników generujących ruch) oraz zarządzania transportem. Na zachowania komunikacyjne równie ważny wpływ ma uspokojenie ruchu czy priorytet dla autobusów, jak i inwestycje w postaci nowych osiedli mieszkaniowych czy centrów handlowych. Do polityki innowacyjnej należy także rozwój branży telekomunikacyjnej, dającej szansę odciążenia sieci komunikacyjnej: praca czy handel przez Internet mogą stanowić czynnik zmniejszający potrzebę dokonywania podróży,
- „*zrównoważony rozwój*” wdrażany konsekwentnie przyczynia się do uzyskania takiego podziału zadań przewozowych, w którym główną rolę odgrywa transport przyjazny środowisku.

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

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

9.3. Integracja transportu publicznego miejskiego i regionalnego

W każdym obszarze posiadającym komunikację pasażerską krzyżują się, co najmniej dwa rodzaje transportu: lokalny i regionalny. Transport zbiorowy w systemie zintegrowanym obejmuje więc wszystkie linie komunikacyjne:

- Linie miejskie, obsługiwane przez różnorodnych przewoźników miejskich,
- Linie podmiejskie utworzone na bazie kursów lokalnych obsługiwanych przez różne przedsiębiorstwa,
- Linie regionalne i dalekobieżne obsługiwane przez przewoźników autobusowych,
- Linie kolejowe.

Wszystkie te linie tworzą na danym obszarze system transportowy, uzupełniając się nawzajem i dając pasażerowi możliwość swobodnego poruszania się. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego miejskiego i regionalnego można uzyskać poprzez integrację systemu transportu publicznego – autobusów i transportu kolejowego – na następujących poziomach:

- **HARDWARE** – dostępności w czasie i przestrzeni do punktów węzłowych, wspólnego użytkownika torów kolejowych przez PKP oraz innych operatorów;
- **SOFTWARE** – systemów informatycznych, zarządzania przewozami, zarządzania ruchem;
- **ORGWARE** – koordynacji linii oraz rozkładów jazdy;
- **FINWARE** – wspólnego systemu taryfowego i biletowego.

Integracja transportu zbiorowego miejskiego i lokalnego stwarza nowe możliwości dla pasażerów poprzez:

- wykorzystanie istniejących kursów komunikacji miejskiej dla obsługi linii podmiejskich,
- oszczędności polegające na braku utrzymywania podwójnych linii,
- dostępność z ościennych gmin do centrum miasta, w ramach jednego biletu sieci linii miejskich.

9.4. Integracja transportu publicznego z indywidualnym

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

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

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

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

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

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych)
- parkingów „Parkuj i Jedź”
- systemu informacji i zarządzania ruchem
- systemu ścieżek rowerowych.

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

Integracja transportu publicznego i indywidualnego powinna opierać się także na systemie „Parkuj i Jedź” – czyli na systemie, gdzie pasażer podjeżdża swoim samochodem do danego miejsca na obrzeżu miasta lub do miejsca w pobliżu centrum i dalszą podróż odbywa środkami komunikacji publicznej.

Kędzierzyn-Koźle na ten moment nie potrzebuje takiego systemu.

Realizacja Zintegrowanych Planów Rozwoju Transportu Publicznego dla powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego oraz dla Miasta Kędzierzyna-Koźla może przyczynić się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

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

10. Charakterystyka aktualnej oferty przewozowej

Rozkład miejscowości w których znajdują się siedziby gminy w powiecie kędzierzyńsko - kozielskim nawiązuje do jego sieci osadniczej i tym samym ma charakter promienisty. Czas dojazdu do wszystkich miejscowości gminnych z Kędzierzyna-Koźla nie przekracza 45 minut. Najszybciej można dojechać do Reńskiej Wsi: 5-7 minut. Następnie do miejscowości Cisek: 17 minut. Dojazd do miejscowości Pawłowiczki trwa ok. 30 minut, natomiast do Bierawy 31-35 minut. Najdłużej podróż trwa do Polskiej Cerekwi: od 35 do 45 minut.

Słabą stroną sieci drogowej, a co za tym idzie oferty komunikacyjnej jest brak obwodnicy miasta Kędzierzyn-Koźle. W miejscu gdzie brakuje obwodnic, trasy dróg przebiegają przez miasta ulicami o nieodpowiednich parametrach technicznych, co stwarza zagrożenie zarówno dla użytkowników drogi jak i mieszkańców miasta. Ruch samochodowy o dużym natężeniu w tym ruch samochodów ciężarowych, który przebiega przez obszary zabudowane powoduje zmniejszenie przepustowości sieci ulicznych, ograniczenia prędkości, zwiększa zanieczyszczenie powietrza i potęguje hałas komunikacyjny. Jak już wspomniano w rozdziale 3.1. planowana jest budowa północnej obwodnicy miasta Kędzierzyn-Koźle, a ukończona już została południowa obwodnica. Pozwoli to rozwiązać powyższy problem.

W poniższej tabeli znajdują się kursy łączące poszczególne miejscowości gminne z siedzibą powiatu.

Tabela 21. Czas dojazdu z poszczególnych miejscowości do Kędzierzyna-Koźła

Połączenie	Czas	Ilość	Godziny kursowania
Kędzierzyn-Koźle - Pawłowiczki	30 minut	14	06:10-18:20
Kędzierzyn-Koźle - Reńska Wieś	5-7 minut	25	06:10-18:20
Kędzierzyn-Koźle - Cisek	17 minut	17	05:55-20:29
Kędzierzyn-Koźle - Polska Cerekiew	35-45 minut	15	06:10-17:40
Kędzierzyn-Koźle - Bierawa	31-35 minut	9	07:40-18:10

Obecna oferta przewozowa jest dostosowana zarówno do liczby mieszkańców poszczególnych gmin jak i do grup społecznych:

- dzieci i młodzież dojeżdżająca do szkoły w godzinach porannych i wracająca do domu w godzinach popołudniowych
- osoby pracujące dojeżdżające do zakładów pracy w godzinach porannych i wracające w godzinach popołudniowych
- osoby starsze jeżdżące do lekarza lub na zakupy w godzinach południowych

Tabela 22. Liczba ludności i gęstość zaludnienia w poszczególnych miejscowościach w powiecie

Gmina	Liczba ludności	Gęstość zaludnienia (os/km ²)
Kędzierzyn- Koźle	63635	499
Bierawa	7811	68
Cisek	5922	97
Pawłowiczki	7957	55
Polska Cerekiew	4311	78
Reńska Wieś	8243	89

Jak widać na podstawie powyższej tabeli gęstość zaludnienia w gminie Pawłowiczki i gminie Bierawa jest najniższa w całym powiecie, co przekłada się też na niższą częstotliwość kursowania autobusów. Większa ilość autobusów kursuje do gmin Reńska Wieś i Cisek gdzie gęstość zaludnienia jest najwyższa w całym powiecie (nie biorąc tu pod uwagę miasta Kędzierzyn-Koźle).

Podsumowując:

- Aktualna oferta przewozowa odpowiada potrzebom mieszkańców powiatu gdyż jest skorelowana z liczbą ludności i wielkością potoków pasażerskich.
- Biorąc pod uwagę liczbę ludności i powierzchnię miasta Kędzierzyn-Koźle w tym przypadku również obecna oferta przewozowa odpowiada potrzebom mieszkańców gdyż przewozy na terenie miasta są realizowane przez MKK Kędzierzyn-Koźle na 14 liniach obejmujących całe miasto, Arriva Sp. z o. o. oddział w Kędzierzynie-Koźlu i prywatnych przewoźników.
- Biorąc pod uwagę liczbę ludności i powierzchnię jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład powiatu obecna oferta przewozowa odpowiada zapotrzebowaniu mieszkańców powiatu.

11. Analiza badań ankietowych

11.1. Obszar badania

Badania przeprowadzane były na terenie powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego w okresie od 24 – 25 października 2013 roku (badania napełnień) oraz w terminie 13.10.2013 – 13.11.2013 r. badania ankietowe).

Wykonawca w porozumieniu z Zamawiającym wykonał badania w następujących miejscach:

- Zakłady pracy
- Komunikacja zbiorowa
- Szkoły gimnazjalne i ponadgimnazjalne

łącznie pozyskano 468 ankiet (stan na 7 stycznia 2014 r.)

11.2. Narzędzie badawcze

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

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

Narzędzie badawcze składało się również z pytań o oczekiwania i preferencje podróżnych. Miały one charakter zamknięty. Ankietowani, przy użyciu prostej pięciostopniowej skali ocen (od 1 do 5) wyrażali swój poziom oczekiwań oraz oceniali jakość wykonywanych usług w odniesieniu do 11 cech jakości

lokalnego transportu zbiorowego w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim, a tym samym wskazali, który z postulatów przewozowych jest najważniejszy, a który najmniej znaczący.

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

Tabela 23. Zestawienie cech usług przewozu

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

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

11.3. Charakterystyka badanych

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

11.4. Płeć respondentów

Profil płci respondentów nie do końca odpowiada profilowi płci mieszkańców powiatu (kobiety - 51,72%, mężczyźni - 48,28%, stan na koniec 2011 r.). Powodem takiego stanu rzeczy była ogólna niechęć mężczyzn do udzielania odpowiedzi w prowadzonych badaniach.

Rysunek 11. Płeć respondentów



Tabela 24. Płeć respondentów

Płeć	Liczba wskazań
Mężczyźni	150
Kobiety	301

11.5. Status zawodowy respondentów

Wśród badanych dominują uczniowie szkół średnich (48,31%) oraz osoby pracujące, które stanowią drugą największą grupę badanych (45,37%). Marginalny jest odsetek studentów, emerytów i rencistów, bezrobotnych, uczniów gimnazjum oraz osób prowadzących własną działalność gospodarczą. Stanowią oni niewiele ponad 6% wszystkich osób biorących udział w badaniu.

Rysunek 12. Status zawodowy respondentów

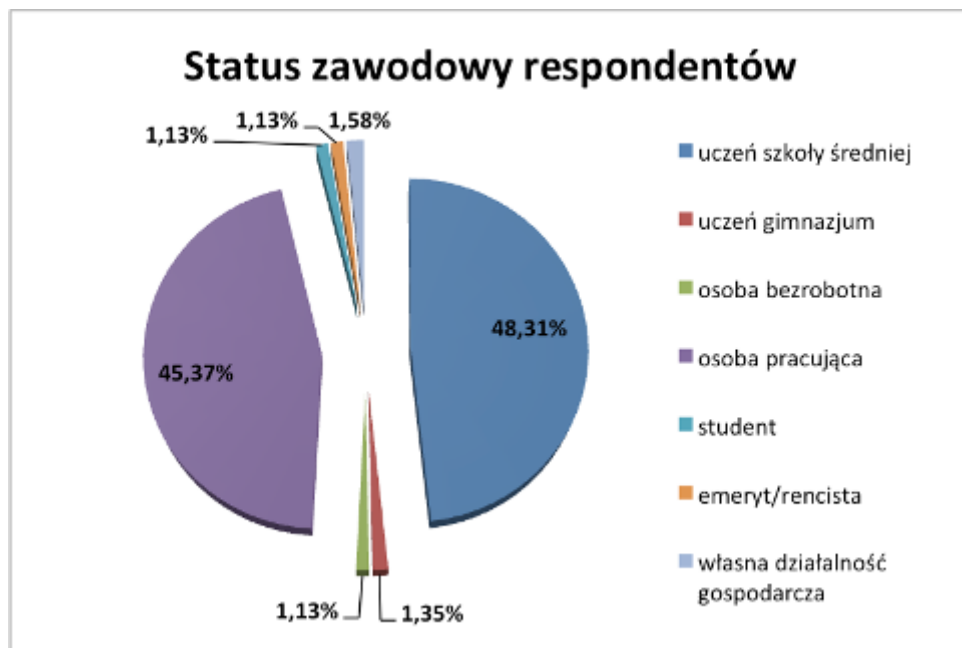


Tabela 25. Status zawodowy respondentów

Status zawodowy	Liczba wskazań
uczeń szkoły średniej	214
uczeń gimnazjum	6
osoba bezrobotna	5
osoba pracująca	201
student	5
emeryt/rencista	5
własna działalność gospodarcza	7

11.6. Wykształcenie respondentów

Struktura wykształcenia respondentów powiatu charakteryzuje się wysokim poziomem osób z wykształceniem gimnazjalnym (40,82%), co spowodowane jest dużym napływem kwestionariuszy ze szkół. Więcej niż co czwarta osoba deklaruje wyższe wykształcenie (30,39%), a mniej niż co piąta (17,23%) legitymuje się wykształceniem średnim. Osoby z wykształceniem zawodowym i podstawowym w tym przypadku stanowią niewiele ponad 10%, odpowiednio 9,07% i 2,49%.

Rysunek 13. Wykształcenie respondentów

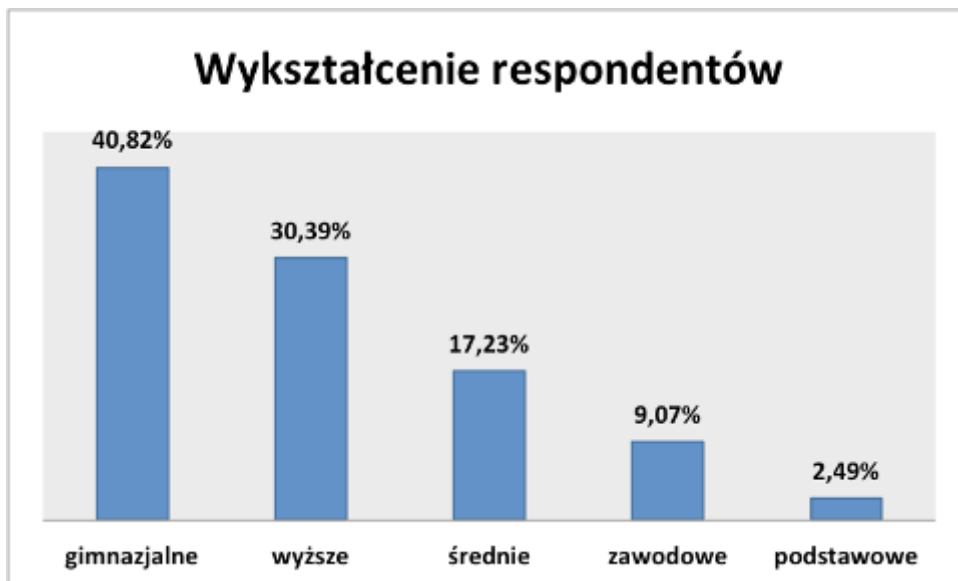


Tabela 26. Wykształcenie respondentów

rodzaj wykształcenia	Liczba wskazań
gimnazjalne	180
wyższe	134
średnie	76
zawodowe	40
podstawowe	11

11.7. Miejsce zamieszkania

Rysunek 14. Miejsce zamieszkania respondentów



Z przeprowadzonych badań można wywnioskować, że najwięcej respondentów tj. 53,75% pochodzi z miasta Kędzierzyn - Koźle. Spora grupa ankietowanych zamieszkuje także Cisek, Reńską Wieś i Pawłowiczki. Łącznie mieszkańcy tych czterech miejscowości stanowią ponad 4/5 całej grupy respondentów (81,58%). W zestawieniu pojawiają się także mieszkańcy okolicznych powiatów (Krapkowickiego – Zdzieszowice, Prudnickiego – Głogówek, Prudnik, Strzeleckiego – Strzelce Opolskie). Zazwyczaj jest to spowodowane dojazdem młodzieży do szkół. Takim przykładem są Zdzieszowice, które posiadają dobre skomunikowanie kolejowe z Kędzierzynom – Koźlem.

Tabela 27. Miejsce zamieszkania

Miejsce zamieszkania respondentów	
Kędzierzyn-Koźle	251
Cisek	51
Reńska Wieś	41
Pawłowiczki	38
Zdzieszowice	16
Bierawa	15

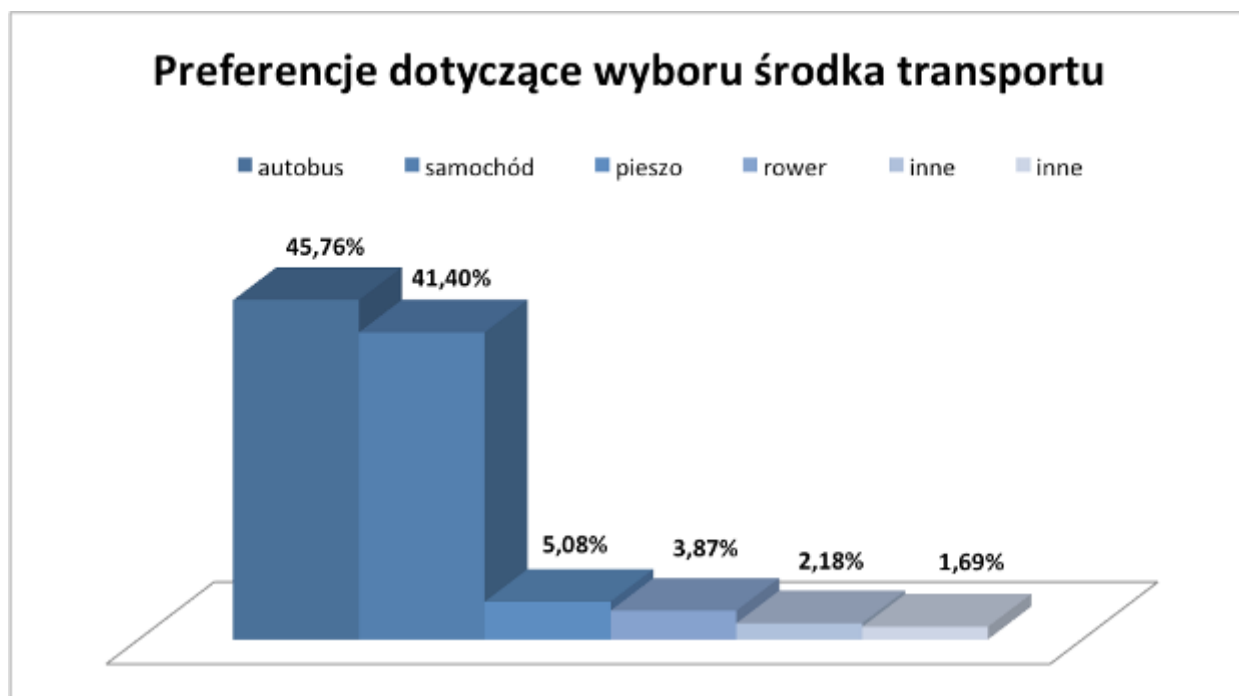
Polska Cerekiew	13
Głogówek	11
Walce	10
Ujazd	8
Leśnica	7
Strzelce Opolskie	3
Prudnik	1
Twardawa	1
Głuchołazy	1

11.8. Wybór środka transportu

Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez respondentów okazał się autobus. Wskaźnik ten osiąga tak wysoki poziom (45,76%) ze względu na dość przeciętną sieć połączeń kolejowych na terenie powiatu. Wymusza to na osobach dojeżdżających do pracy albo szkoły wybór pomiędzy takimi środkami transportu, jak samochód bądź autobus. Nie dziwi zatem duży odsetek osób wybierających tą pierwszą możliwość (41,40%). Wspomniany pociąg, rower i piesza wędrowką nie cieszą się zbyt dużą popularnością.

Warto odnotować, że 2,18% ankietowanych, jako preferowany środek transportu wybrało odpowiedź „inne”, gdzie wskazywali takie środki transportu, jak skuter, motocykl, a nawet taksówkę.

Rysunek 15. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



11.9. Przyczyna wyboru środka transportu

Respondenci wskazujący dany środek transportu, jako najczęściej przez nich wybierany podawali, że decydują się na ten konkretny, przede wszystkim ze względu na to, że umożliwia im dotarcie na miejsce bez konieczności dokonania przesiadek (25,55%). Zbliżony wynik uzyskały wskazania, „*jest tańszy*” oraz „*jest szybszy*” – odpowiednio 23,35% i 21,15%. Niewiele spośród osób ankietowanych swoją decyzję opiera na przesłankach zdrowotnych (2,64%) oraz środowiskowych (1,91%). Co ciekawe ponad 6 proc. respondentów wybiera dany środek transportu z jeszcze innych powodów.

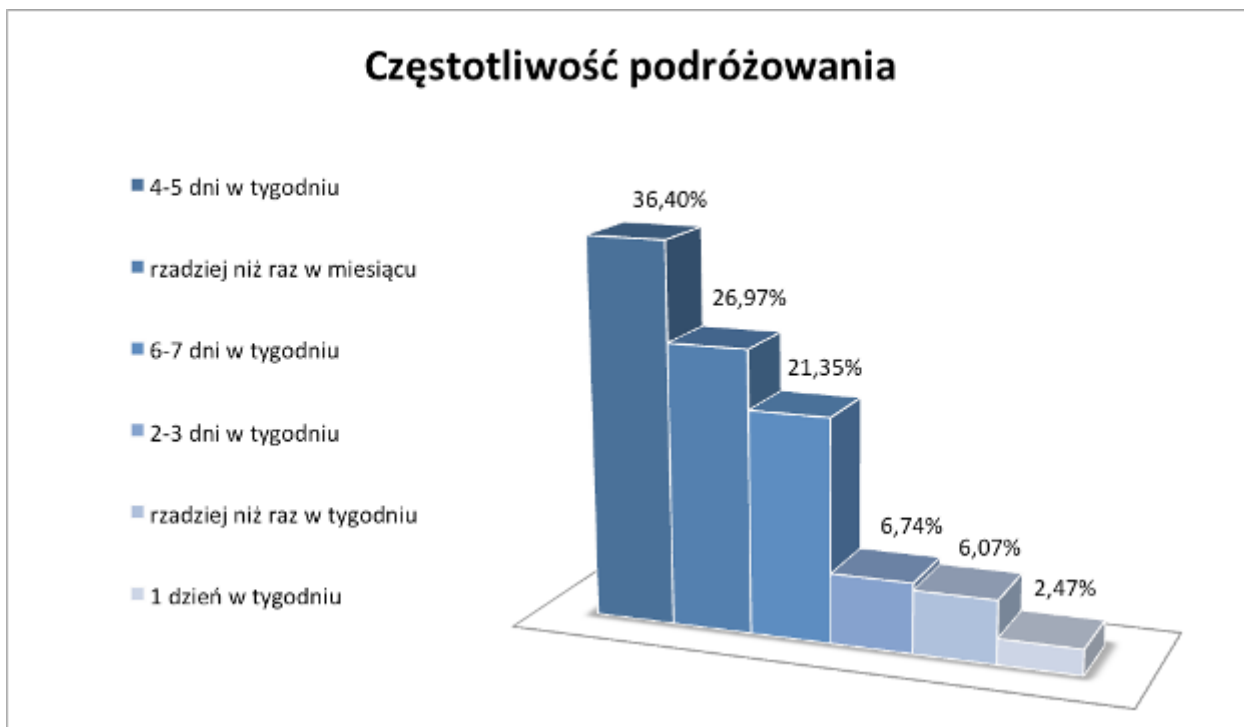
Rysunek 16. Przyczyna wyboru środka transportu



11.10. Częstotliwość badania

Respondenci powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego podróżują komunikacją publiczną najczęściej 4-5 razy w tygodniu, aby dotrzeć do szkoły lub pracy. Co ciekawe niewiele mniejsza liczba osób (26,97%) deklaruje, że korzysta z komunikacji zbiorowej rzadziej niż raz w miesiącu. 2,47% ankietowanych podaje z kolei, że korzysta z niej raz w tygodniu.

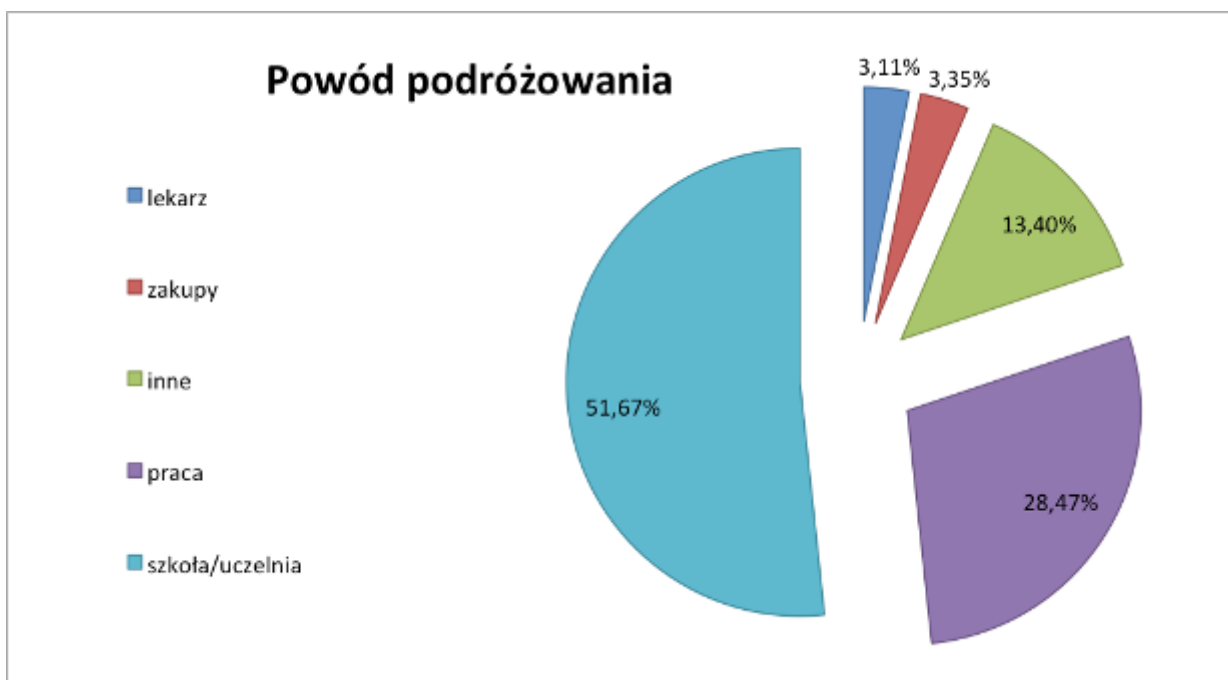
Rysunek 17. Częstotliwość podróżowania



11.11. Powód podróżowania

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

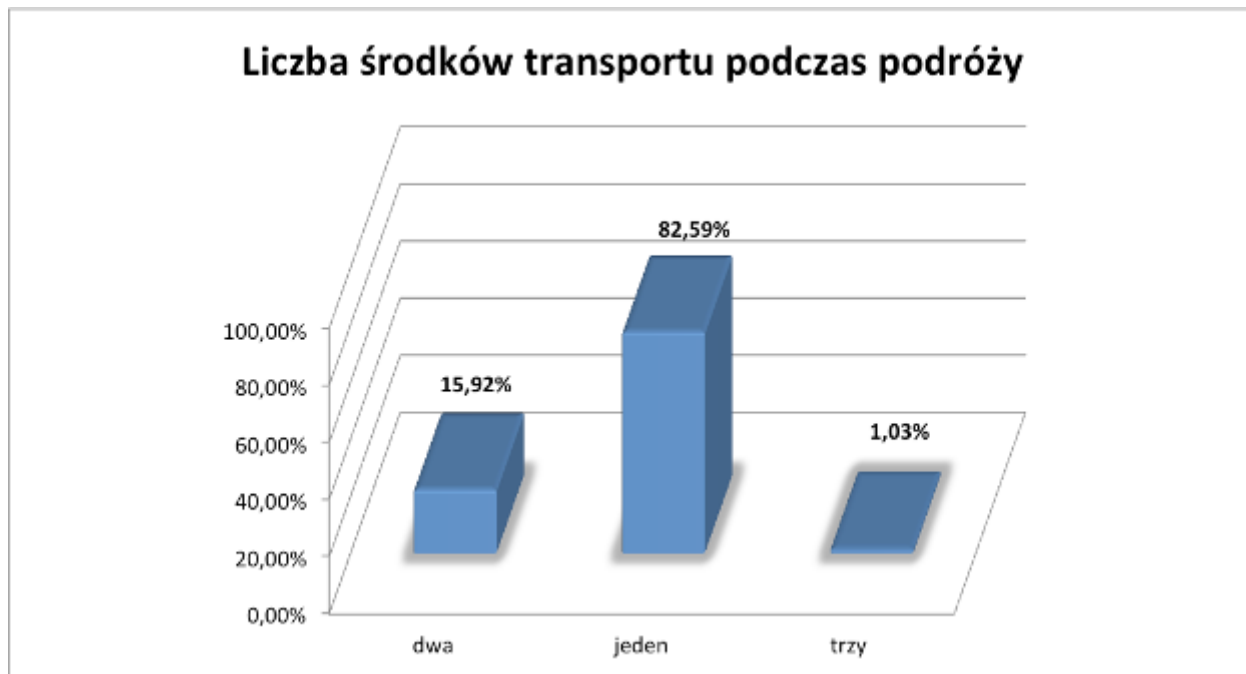
Rysunek 18. Powód podróżowania



11.12. Liczba środków transportu podczas podróży

Wśród respondentów ponad 82 % korzysta z jednego środka transportu. Przesiada się raz, blisko 16% zapytanych o zwyczaje podróżowania. Jedna osoba na sto musi przesiadać się dwukrotnie.

Rysunek 19. Liczba środków transportu podczas podróży



11.13. Preferencje pasażerów

Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono w tabeli nr 6:

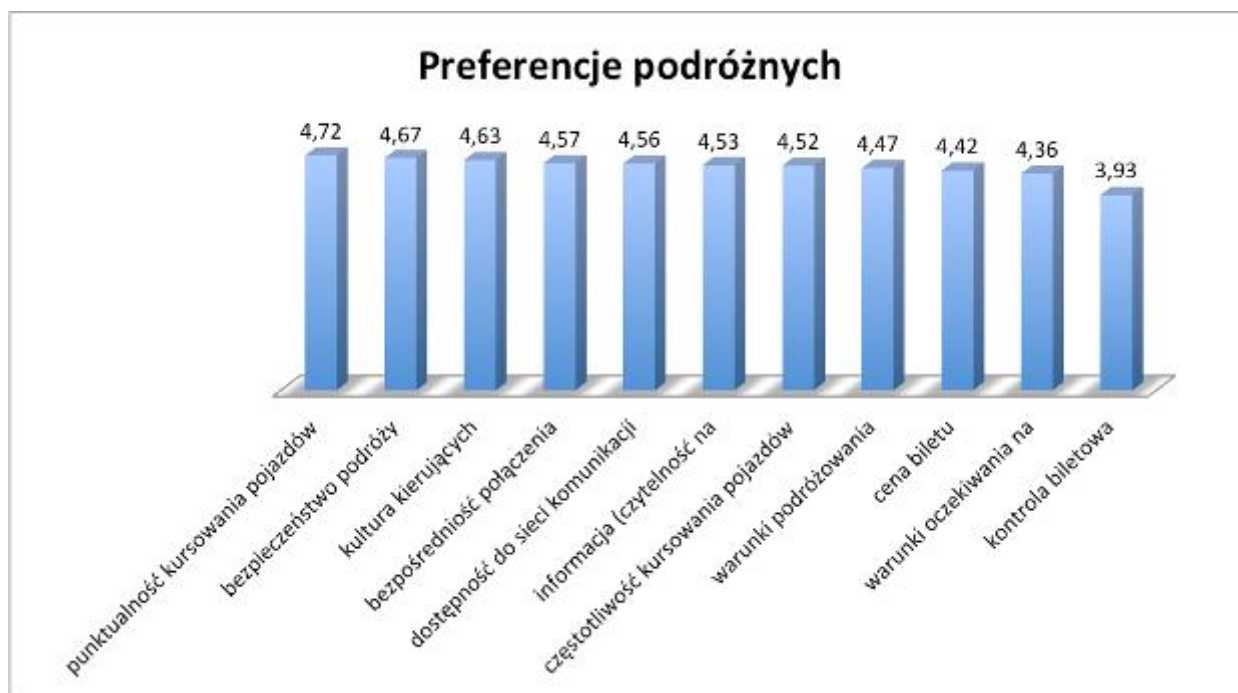
Tabela 28. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Punktualność kursowania pojazdów	4,72	1
2.	Bezpieczeństwo podróży	4,67	2
3.	Kultura kierujących	4,63	3
4.	Bezpośredniość połączenia	4,57	4
5.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,56	5
6.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	4,53	6

7.	Częstotliwość kursowania pojazdów	4,52	7
8.	Warunki podróżowania	4,47	8
9.	Cena biletu	4,42	9
10.	Warunki oczekiwania na przystankach	4,36	10
11.	Kontrola biletowa	3,93	11
Średni poziom preferencji		4,49	

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym za najważniejszą cechę uznali punktualność kursowania pojazdów (4,72), na drugim miejscu znalazło się bezpieczeństwo podróży (4,67) natomiast za najbardziej nieistotną cechę uznano kontrolę biletów (3,93) i warunki oczekiwania na przystankach (4,36).

Rysunek 20. Preferencje podróżnych



11.14. Ocena jakości usług

Respondenci wyrazili także swój stopień satysfakcji ze świadczonych usług przewozowych w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim.

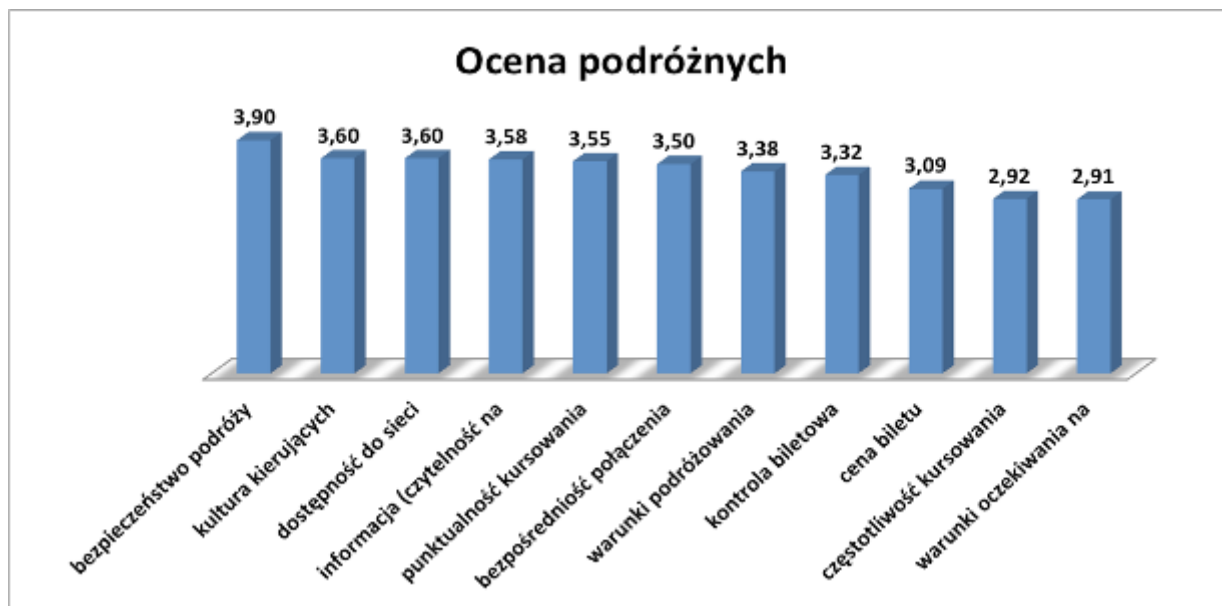
Tabela 29. Wyniki w zakresie oceny poziomu jakości usług

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Bezpieczeństwo podróży	3,90	1
2.	Kultura kierujących	3,60	2
3.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	3,60	3
4.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	3,58	4
5.	Punktualność kursowania	3,55	5
6.	Bezpośredniość połączenia	3,50	6
7.	Warunki podróżowania	3,38	7
8.	Kontrola biletowa	3,32	8
9.	Cena biletu	3,09	9
10.	Częstotliwość kursowania pojazdów	2,92	10
11.	Warunki oczekiwania na przystankach	2,91	11
Średni poziom oceny jakości usług		3,40	

Podróżni uczestniczący w badaniu ankietowym najwyżej ocenili kulturę kierujących i bezpieczeństwo podróży.

Stosunkowo najniżej zostały ocenione częstotliwość kursowania pojazdów i warunki oczekiwania na przystankach.

Rysunek 21. Ocena podróży



11.15. Luki jakościowe, preferencje versus oceny respondentów

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

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

Tabela 30. Luki jakościowe

	Cecha usługi przewozu	Preferencje maksymalne	Preferencje rzeczywiste podróżnych	Ocena jakości usług	Względna luka jakościowa	Bezwzględna luka jakościowa
1.	Punktualność kursowania pojazdów	5,00	4,72	3,55	1,17	1,45
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów	5,00	4,52	2,92	1,60	2,08
3.	Bezpieczeństwo podróży	5,00	4,67	3,90	0,77	1,10
4.	Warunki podróżowania	5,00	4,47	3,38	1,09	1,62
5.	Warunki oczekiwania na przystankach	5,00	4,36	2,91	1,45	2,09
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	5,00	4,56	3,60	0,96	1,40
7.	Cena biletu	5,00	4,42	3,09	1,31	1,91

8.	Bezpośredniość połączenia	5,00	4,57	3,50	1,07	1,50
9.	Kultura kierujących	5,00	4,63	3,60	1,03	1,40
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	5,00	4,53	3,58	0,95	1,42
11.	Kontrola biletowa	5,00	3,93	3,32	0,61	1,68

Największa luka jakościowa względna wystąpiła dla cech:

- Warunki oczekiwania na przystankach (1,45)
- Częstotliwość kursowania pojazdów (1,690)

Najmniejsza luka jakościowa względna wystąpiła dla następujących cech:

- Bezpieczeństwo podróży (0,77)
- Kontrola biletowa (0,61)

Największa luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- warunki oczekiwania na przystankach (2,09)
- Częstotliwość kursowania pojazdów (2,08)

Najmniejsza luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Kultura kierujących oraz dostępność do sieci komunikacji miejskiej (1,40)
- Bezpieczeństwo podróży (1,10)

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

12. Ochrona Środowiska w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim

Aktualny stan ekologiczny powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

A. Dokumenty na poziomie wojewódzkim

1. Stan środowiska w Województwie Opolskim w roku 2011, Opole, 2012.
2. Strategia rozwoju województwa opolskiego na lata 2000-2015.
3. Program ochrony środowiska województwa opolskiego na lata 2007-2010 z perspektywą do roku 2014.
4. Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Opolskiego na lata 2012- 2017.
5. Strategia działania Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Opolu na lata 2009-2012.
6. Program ochrony powietrza dla strefy opolskiej, ze względu na przekroczenie poziomów dopuszczalnych pyłu PM10, pyłu PM2,5 oraz poziomów docelowych benzo(a)piranu, 2013.

B. Dokumenty na poziomie powiatowym

1. Program Ochrony Środowiska dla powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego na lata 2012-2015, z perspektywą na lata 2016-2019.

C. Dokumenty na poziomie gminnym

1. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Bierawa na lata 2009-2013, z perspektywą na lata 2013-2016.
2. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Cisek na lata 2009-2012, z perspektywą na lata 2013-2016.
3. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Pawłowiczki na lata 2009-2012.
4. Program Ochrony Środowiska i Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Polska Cerekiew na lata 2005-2015.
5. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Reńska Wieś na lata 2013-2016, z perspektywą na lata 2017-2020.
6. Program Ochrony Środowiska wraz z Planem Gospodarki Odpadami dla miasta Kędzierzyn – Koźle.
7. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Bierawa.
8. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Cisek na lata 2009-2012 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2013-2016.
9. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Pawłowiczki na lata 2009-2012.
10. Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Reńska Wieś na lata 2009-2012 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2013-2016.

Na stan czystości powietrza atmosferycznego w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim mają wpływ zanieczyszczenia napływowe z zakładów przemysłowych i produkcyjnych zlokalizowanych w Kędzierzynie-Koźlu (miasto) oraz ze źródeł lokalnych (oddziałujących w obrębie szlaków komunikacyjnych oraz na terenach mieszkalnych).

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

- Krajowe: 38, 40, 45
- Wojewódzkie: 408, 410, 417, 418, 421, 422, 423, 425, 426, 427

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

Należy wspomnieć, że powiat kędzierzyńsko-kozielski jest jednym z trzech powiatów w województwie opolskim pod względem wielkości emisji zanieczyszczeń przemysłowych.

Tabela 31. Wyniki pomiarów stężeń dwutlenku siarki w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim w 2012 roku (

Lokalizacja stanowisk pomiarowych	Stężenie SO ₂ [µg/m ³]		
	Średnie roczne	W sezonie grzewczym	W sezonie pozagrzewczym
Kędzierzyn-Koźle, ul. Kościuszki	6,6	10,9	2,3
Kędzierzyn-Koźle, ul. Skarbowa	5,2	8,8	1,5
Kędzierzyn-Koźle, ul. Ks. Opolskich	5,8	9,7	1,9
Kędzierzyn-Koźle, ul. Szkolna	4,5	6,8	2,5

źródło: WIOŚ

Rys 22. Rozkład średniorocznych stężeń dwutlenku siarki na podstawie pomiarów pasywnych (źródło: WIOŚ)

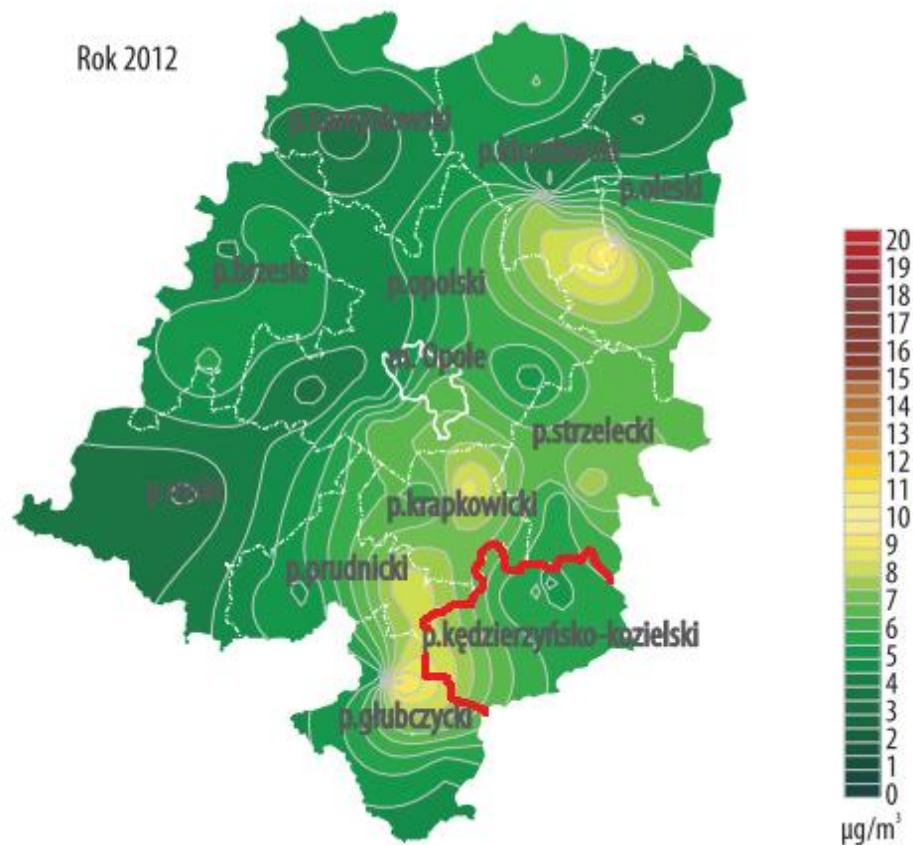
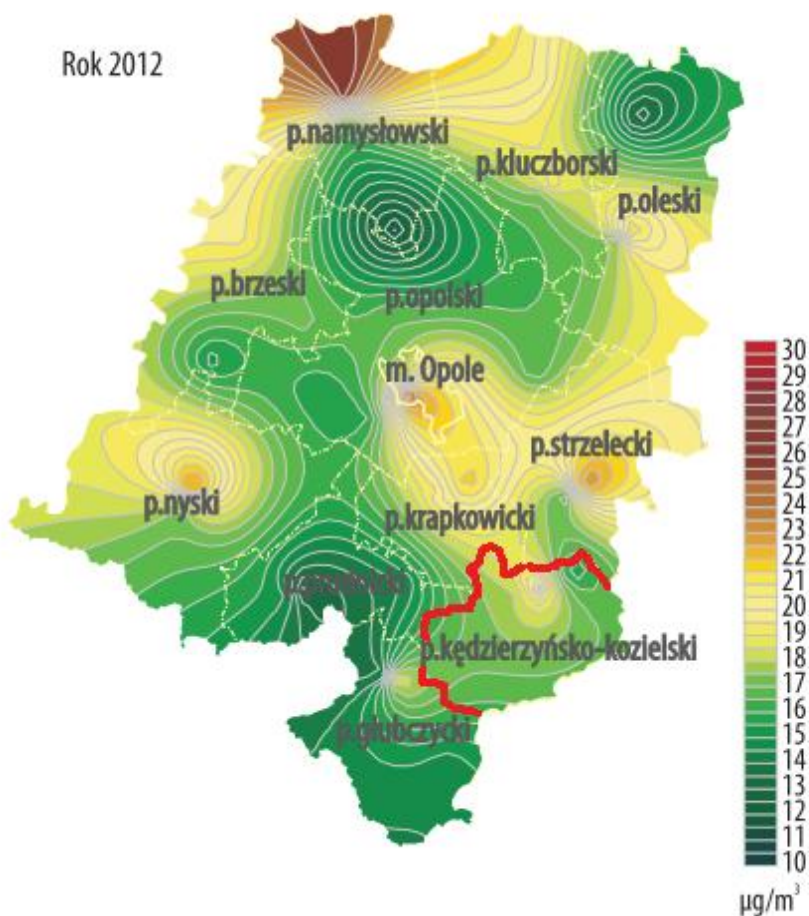


Tabela 32. Wyniki pomiarów stężeń dwutlenku azotu w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim w 2012 roku

Lokalizacja stanowisk pomiarowych	Stężenie NO_2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		
	Średnie roczne	W sezonie grzewczym	W sezonie pozagrzewczym
Kędzierzyn-Koźle, ul. Kościuszki	21,4	28,1	14,7
Kędzierzyn-Koźle, ul. Skarbowa	18,1	25,0	11,1
Kędzierzyn-Koźle, ul. Ks. Opolskich	15,4	20,8	9,9
Kędzierzyn-Koźle, ul. Szkolna	18,0	23,7	13,0

źródło: WIOŚ

Rys 23. Rozkład średniorocznych stężeń dwutlenku azotu na podstawie pomiarów pasywnych (źródło: WIOŚ)



Formy ochrony środowiska naturalnego w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim

Na terenie powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego ustanowiono następujące formy ochrony przyrody:

- **Obszary Natura 2000: SOO „Łęg Zdieszowicki”**

Kompleks dobrze zachowanych, lecz nieco grądowiejących łągów jesionowo- wiązowych nad Odrą. Jedyne taki zachowany kompleks w tej części doliny Odry. Ostoja zlokalizowana jest na terenach zalewowej doliny Odry na najniższych terasach holocénskich. W pokrywie geologicznej i glebowej dominują ciężkie mady. Lokalnie występują namuły. W obrębie ostoi zlokalizowane są starorzecza Odry znajdujące się w różnych stadiach rozwoju geomorfologicznego i sukcesji ekologicznej. Obszar posiada dużą wartość przyrodniczą dla województwa opolskiego i powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego ponieważ stanowi ważną ostoję lasów łągowych i grądów połęgowych, charakterystyczny krajobraz doliny Odry, największy płat lasu łągowego na pd. od Opola.

- **Chronionego Krajobrazu: „Wronin- Maciowakrze”, „Łęg Zdieszowicki”**

„Wronin Maciowakrze”

Obszar chronionego krajobrazu został ustanowiony rozporządzeniem nr 0151/P/16/2006 Wojewody Opolskiego z dnia 6 maja 2006 roku w sprawie obszarów chronionego krajobrazu. Zajmuje powierzchnię 4 307,6 ha. Położony jest na Płaskowyżu Głubczyckim. Obszar ten charakteryzuje się typowym dla południowej Opolszczyzny pagórkowatym ukształtowaniem terenu. Wysokości względne dochodzą tu do 40 metrów. Interesującym elementem są również rozległe wierzchowiny lessowe oraz doliny z licznymi mokradłami i oczkami wodnymi, jary i parowy przeplatane płacami leśnych ostańców. Przypuszcza się, iż w rejonie tym mogły ocaleć pojedyncze kolonie susła moręgowatego.

„Łęg Zdieszowicki”

Obszar chronionego krajobrazu został ustanowiony rozporządzeniem nr 0151/P/16/2006 Wojewody Opolskiego z dnia 6 maja 2006 roku w sprawie obszarów chronionego krajobrazu. Zajmuje powierzchnię 600ha. Położony jest w kotlinie Raciborskiej między Zdieszowicami, Mechnicą i Poborszowem, około 10 km na południe od Krapkowic. Około 75 % jego powierzchni należy do gminy Reńska Wieś, a jedynie 75 ha położonych jest na terenie miasta Zdieszowice. Łęg stanowi unikatową na terenie województwa enklawę dobrze zachowanych lasów liściastych w dolinie Odry z licznymi jej naturalnymi starorzeczami.

- **Użytki ekologiczne: „Nacysławki”, „Ostojnik”, „Kaczy Dół”, „Żabi Dół”, „Gacek”, „Oczko za składnicą”**

Tabela 33. Rozkład średniorocznych stężeń dwutlenku azotu na podstawie pomiarów pasywnych

Nazwa użytku ekologicznego	Powierzchnia [ha]	Gmina	Cel Ochrony
Nacysławki	2,8	Reńska Wieś	śródleśna łąka, miejsce łęgowe ptactwa wodno – błotnego
Ostojnik	2,53		eutroficzny zbiornik wodny, bagno, miejsce łęgowe ptactwa wodno – błotnego
Kaczy Dół	1,15		śródleśne bagno z oczkami wodnymi, miejsce łęgowe ptactwa

			wodno – błotnego
Żabi Dół	0,49	Kędzierzyn-Koźle	bagno, trzciniowisko
Oczko za składnicą	0,36		śródleśne oczko wodne, miejsce wylęgu i przebywania ptactwa wodno – błotnego
Gacek	14	Bierawa	polder zalewowy w dolinie Odry, miejsce gniazdowania ptactwa wodno – błotnego

źródło: WIOŚ

- **Pomniki przyrody ożywionej i nieożywionej: 74 obiekty.**

Zagrożenia ze strony systemu transportu publicznego i sposoby ich neutralizowania

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Emisja hałasu do środowiska

Hałas stanowi jedno ze źródeł zanieczyszczenia środowiska wzrastające w ostatnich latach.

Hałas przemysłowy w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim stanowi zagrożenie o charakterze lokalnym, występuje głównie na terenach sąsiadujących z zakładami przemysłowymi.

Przez teren powiatu przebiegają będące źródłami hałasu drogowego: drogi krajowe, wojewódzkie oraz szereg dróg powiatowych i gminnych, łączących powiat kędzierzyńsko-kozielski z innymi ośrodkami. Ocenia się, że przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu komunikacyjnego występują na terenach zabudowanych, położonych wzdłuż dróg. W 2010 roku Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu

przeprowadzał na terenie powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego pomiary natężenia ruchu i hałasu w następujących punktach pomiarowych:

Tabela 34. Pomiary natężenia ruchu i hałasu w wybranych punktach pomiarowych

Nr drogi	Wartość poziomu dźwięku zmierzona w [dB]		Miejscowość	Gmina
	Pora dzienna	Pora nocna		
408	67,5	59,9	Kotlarnia	Bierawa
	70,5	63,6		
421	59,6	48,9	Wronin	Polska Cerekiew
	61,8	50,9		
425	63,1	54,7	Lubieszów	Bierawa
	61,6	53,0		
427	57,8	53,3	Nieznaszyn	Cisek
	58,9	54,4		

Przedstawione wyniki pomiarów wskazują na zwiększoną i ustabilizowaną emisję poziomu hałasu drogowego na terenie powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego. Natężenie ruchu w godzinach nocnych jest mniejsze, przy jednoczesnym dużo mniejszym udziale samochodów ciężarowych, które znacznie wpływają na pogorszenie stanu akustycznego środowiska, o czym świadczą wyniki pomiarów.

W gminie Kędzierzyn-Koźle na badanych odcinkach dróg izofona hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne sięga ponad 350 m od krawędzi jezdni. Z tego powodu budynki zlokalizowane nawet w znacznej odległości od drogi znajdują się w zasięgu oddziaływania hałasu. Budynki podlegające ochronie akustycznej zlokalizowane są w tym przypadku w bardzo bliskiej odległości od krawędzi jezdni. Z uwagi na fakt, iż w zasadzie na całym odcinku posiadającym wysoki priorytet zabudowa podlegająca ochronie przeciwdźwiękowej zlokalizowana jest w bardzo bliskiej odległości od krawędzi jezdni, nie ma w tym przypadku możliwości zastosowania zabezpieczeń przeciwdźwiękowych w formie ekranów akustycznych. Budowa urządzeń przeciwdźwiękowych nie jest możliwa z uwagi na fakt, iż ich zastosowanie wpłynęłoby znacznie na pogorszenie warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dodatkowo w wielu przypadkach budowa ekranów akustycznych jest niemożliwa z uwagi na brak miejsca na ich posadowienie. Z tego powodu, jako działanie naprawcze, zalecono w tym przypadku utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania na terenach, których nie ma możliwości zabezpieczenia przed oddziaływaniem hałasu pochodzącego od pojazdów poruszających się po analizowanym odcinku drogi krajowej nr 40.

Na terenie powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego zmierzono wielkość hałasu powstającego w wyniku eksploatacji linii kolejowych. Miejsca pomiaru przedstawiono na poniższej mapie.

Rys 24. Miejsca pomiaru hałasu powstającego w wyniku eksploatacji linii kolejowych



Źródło: Mapa akustyczna dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie, opracowana dla potrzeb programów ochrony środowiska przed hałasem – powiat kędzierzyńsko-kozielski, EKKOM Kraków

W obu punktach pomiarowych leżących na terenie powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego wyniki pomiarów wskazują na wystąpienie przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu kolejowego.

Rola Planu Transportowego

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

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

- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

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

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

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

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

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

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

Tabela 35. Liczb ludności według grup wiekowych w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim w 2013 roku

Przedział wiekowy	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
0-24	23 844	12 244	11 600
25-65/25-60	55 536	28 940	26 596
65+/60+	18 569	5 910	12 659

Obecna liczba ludności determinuje popyt na usługi transportu publicznego w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim. Na podstawie tabeli można zaobserwować przewagę mężczyzn w wieku produkcyjnym nad kobietami, która wynosi 2 344 osób. Natomiast w wieku poprodukcyjnym widać przewagę kobiet nad

mężczyznami która wynosi 6 749. Liczba dzieci, osób uczących się i studentów jest porównywalna dla obu płci.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego ludność powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego do roku 2025 będzie kształtowała się tak, jak to przedstawiono na poniższym wykresie. Tak jak we wcześniejszych rozdziałach przyjęto podziały wiekowe odpowiadające w przybliżeniu grupom sprzedaży biletów: normalnych, ulgowych oraz emeryckich, innymi słowy: odpowiadające grupom osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym oraz poprodukcyjnym.

Jako wartości graniczne poszczególnych grup wiekowych wybrano wartości stosowane w statystyce:

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

Rysunek 25. Prognoza ludności według wieku i płci (2025 rok)

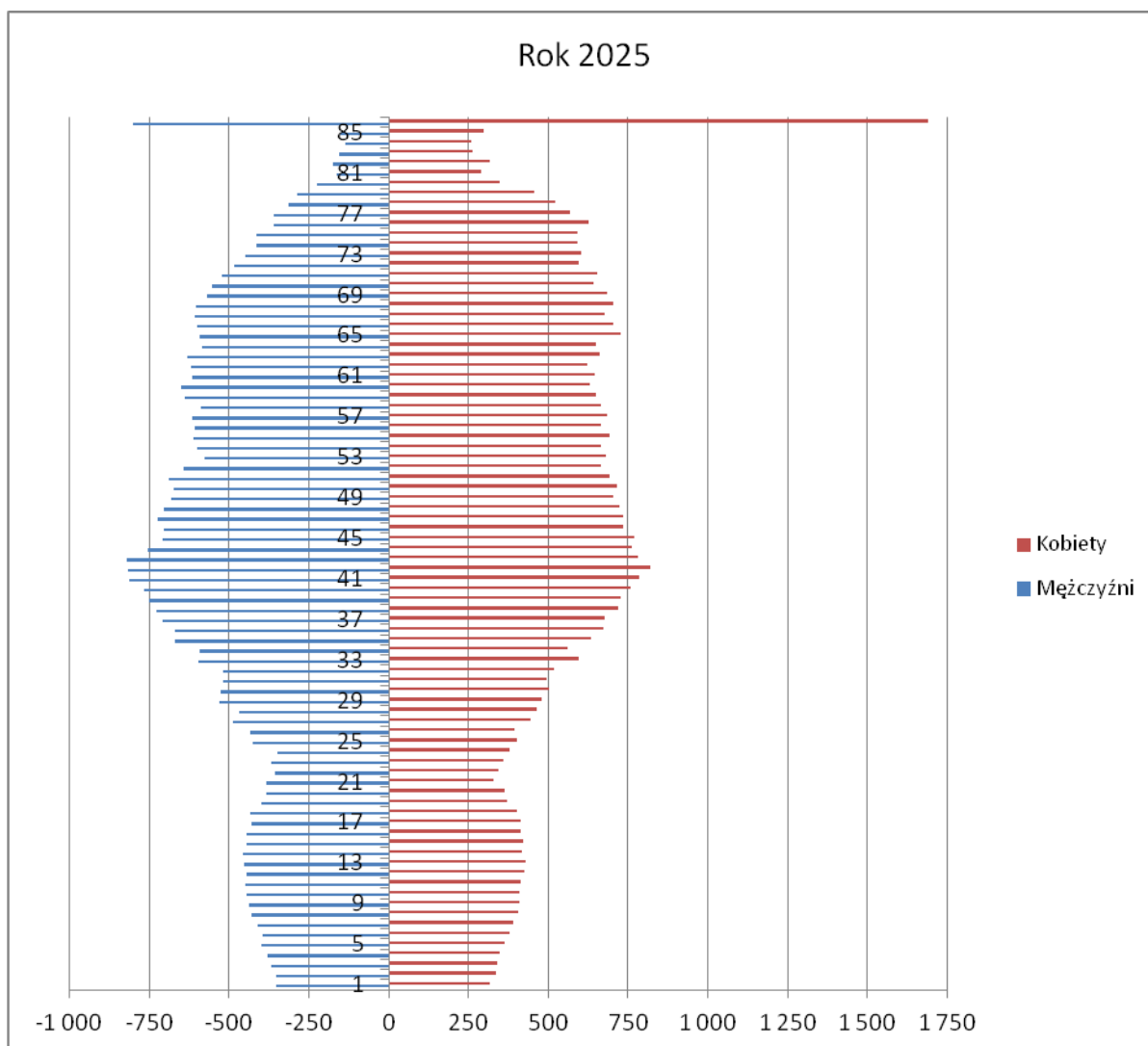
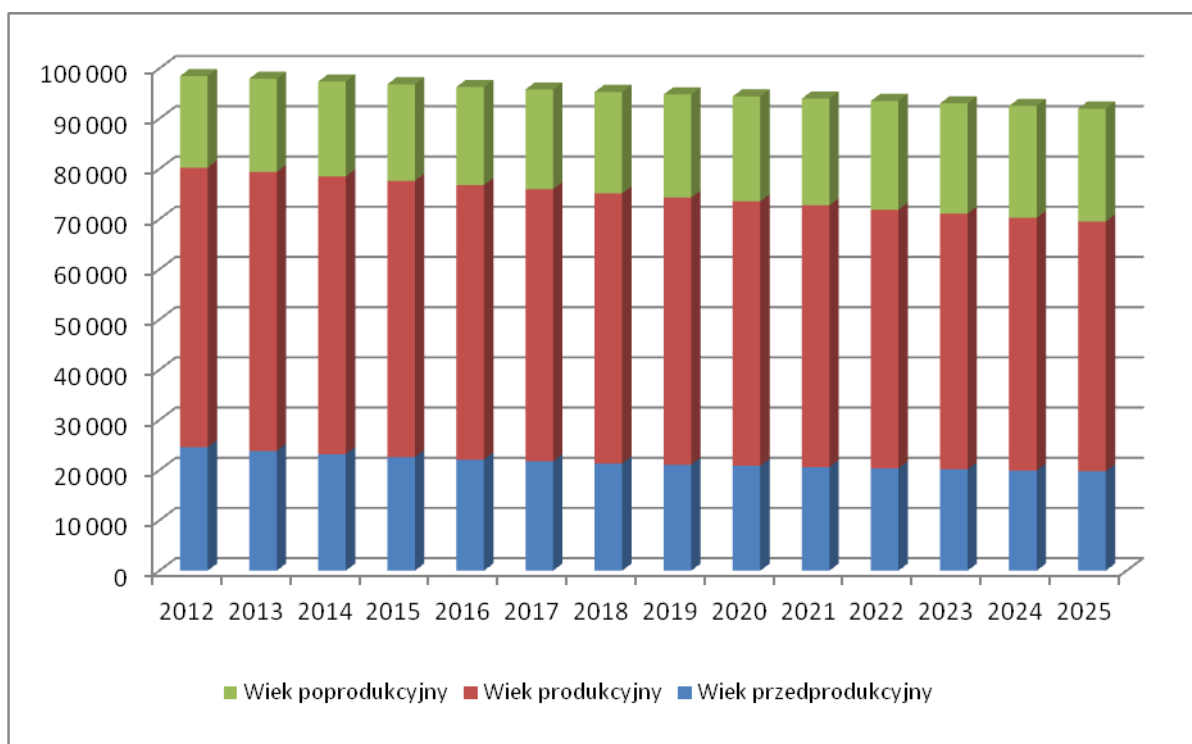


Tabela 36. Liczba ludności według grup wiekowych w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim

Przedział wiekowy	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
0-24	19 777	10 191	9 586
25-65/25-60	49 734	26 233	23 501
65+/60+	22 491	7 741	14 750

W 2025 roku zgodnie z prognozami spadek liczby ludności w wieku 0-24 wyniesie 17,07% w porównaniu do roku 2013. Dla grupy ludności w wieku produkcyjnym w 2025 roku również prognozowany jest spadek, który wyniesie 10,45% w stosunku do roku bieżącego. Natomiast dla ludności w wieku poprodukcyjnym przewiduje się wzrost o 21,12% w porównaniu do roku obecnego.

Rysunek 26. Prognoza ludności dla powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego od 2013 do 2025 roku



Na podstawie przewidywań liczba ludności objętych ulgą na terenie powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego w poszczególnych latach będzie wynosiła w:

- 2014 roku: **42 101**
- 2015 roku: **41 845**
- 2016 roku: **41 648**

- 2017 roku: **41 636**
- 2018 roku: **41 551**
- 2019 roku: **41 650**
- 2020 roku: **41 784**
- 2021 roku: **41 886**
- 2022 roku: **42 027**
- 2023 roku: **42 104**
- 2024 roku: **42 183**
- 2025 roku: **42 268**

Dla porównania w 2012 roku liczba osób objętych ulgą wynosiła 42 799. Na podstawie powyższych prognoz widać, że liczba osób które będą mogły zakupić bilety ulgowe będzie zmieniać się nieznacznie w najbliższych 12 latach, ale nie osiągnie poziomu z roku 2012, co będzie się wiązać z mniejszymi refundacjami dla przewoźnika.

Dla Organizatora Transportu powyższa prognoza jest korzystna z uwagi na podobny poziom refundacji do biletów ulgowych, które zgodnie z przewidywaniami powinny oscylować wokół kwoty z roku 2012.

Podsumowując:

- Na podstawie prognozy Głównego Urzędu Statystycznego do 2025 roku spodziewany jest spadek ogólnej liczby ludności w powiecie.
- Przedstawiona prognoza demograficzna nie powinna się wiązać ze zmianą sieci połączeń i obciążeniem liczby kursów.
- Najistotniejszą kwestią z punktu widzenia Planu Transportowego jest pozostawienie identycznej liczby połączeń w godzinach szczytu porannego i popołudniowego, kiedy to mieszkańcy powiatu korzystają z komunikacji aby dojechać do szkoły lub pracy.
- Najbardziej obleganymi liniami są te kursujące z i do miasta Kędzierzyna-Koźła. W ciągu najbliższych 12 lat nie powinno to ulec zmianie.
- Spadek liczby dzieci, młodzieży i studentów w powiecie będzie się wiązał z mniejszą liczbą pasażerów kursujących na liniach szkolnych, jednakże nie powinno to skutkować zamykaniem linii lub zmniejszaniem liczby kursów.
- Wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym będzie skutkował koniecznością dostosowania pojazdów komunikacji publicznej do potrzeb osób starszych.
- Sieć połączeń komunikacyjnych która zostanie przekształcona w sieć użyteczności publicznej powinna opierać się na obecnej siatce komunikacyjnej powiatu.
- Pozostawienie obecnej siatki połączeń jest najkorzystniejszym wariantem ponieważ odpowiada ona w znacznym stopniu potrzebom mieszkańców powiatu i zapewnia im dojazd do urzędów,

szpitali, centrów handlowych, innych miejsc użyteczności publicznej, a co najważniejsze do szkół i miejsc pracy.

Popyt na usługi transportu publicznego w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim będzie kształtowany również przez czynniki takie jak:

- Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej.
- Poziom zamożności społeczeństwa zamieszkującego powiat kędzierzyńsko-kozielski
- Rozwój gospodarczy, a w tym rozwój poszczególnych gałęzi przemysłu w powiecie Kędzierzyńsko-Kozielskim.
- Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych na terenie powiatu.
- Poziom bezrobocia.
- Lokalizacja zakładów pracy.
- Plany i kierunki zagospodarowania przestrzennego.

13.1. Sieć komunikacyjna powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

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

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

Biorąc pod uwagę powyższe kryteria, poniżej są przedstawione linie, które powinny zostać uznane za linie o charakterze użyteczności publicznej.

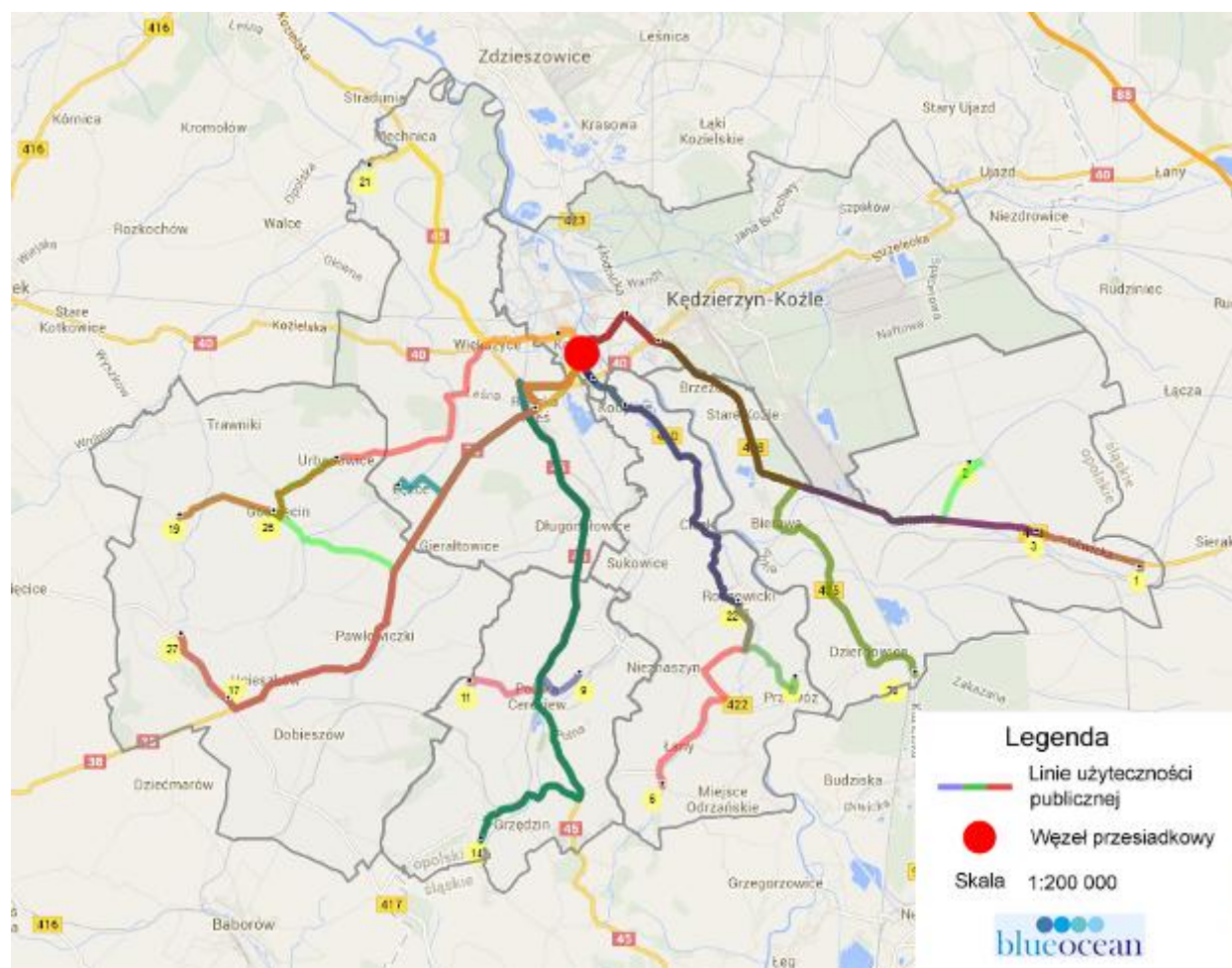
Tabela 37. Linie użyteczności publicznej

L.p.	Od	Do	Przez
1	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Goszyce	KK Kłodnica Wyspiańskiego II
2	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Stara Kuźnia	KK Kłodnica Wyspiańskiego II
3	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Kotłarnia	KK Kłodnica Wyspiańskiego II
4	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Solarnia	KK Kłodnica Wyspiańskiego II
5	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Przewóz	KK Raciborska
6	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Łany	KK Raciborska
7	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Przewóz	KK Raciborska
8	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Reńska Wieś
9	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Polska Cerekiew	KK Raciborska
10	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Wronin	KK Raciborska
11	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Ligota Mała	KK Raciborska

12	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Wronin	Reńska Wieś
13	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Wronin	Reńska Wieś
14	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Wronin	Reńska Wieś
15	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Grudynia Mała	Reńska Wieś
16	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Grudynia Mała	Reńska Wieś
17	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Ucieszków	Reńska Wieś
18	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Kózki	Reńska Wieś
19	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Kózki	KK Chrobrego
20	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Łężce
21	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Kamionka	KK Chrobrego
22	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Roszowski Las	Kobylice
23	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Solarnia	KK Kłodnica Wyspiańskiego II
24	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Kędzierzyn-Koźle d.a.	KK Gliwicka II
25	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Reńska Wieś
26	Gościęcin	Gościęcin	Urbanowice
27	Kędzierzyn-Koźle d.a.	Grudynia Mała	Reńska Wieś

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Kędzierzynie-Koźlu

Mapa 12. Linie użyteczności publicznej w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim



Źródło: Opracowanie własne

14. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych

14.1. Standard usług przewozowych

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

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

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

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

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

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

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

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

Ogólne parametry standardu usług przewozowych powinny być charakteryzowane następującymi wielkościami:

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

Należy dbać także o efektywność usług mierzoną wskaźnikami:

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

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

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

Organizator transportu publicznego ma więc obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób

poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp.

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

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

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

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

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

- bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów,
- przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich,
- przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.

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

14.3. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

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

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

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

Dla każdego obszaru niezbędne jest zawsze wytyczenie:

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

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

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

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

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

Ważnym aspektem transportu publicznego jest bezpieczeństwo pasażerów. Jest to również istotna kwestia dla lokalizacji przystanków i ich otoczenia. Ważnym elementem przystanków, zarówno ze względu na bezpieczeństwo jak i na wygodę pasażerów, jest wyposażenie istniejących przystanków,

przynajmniej przystanków węzłowych oraz przystanków w punktach ważnych dla większości pasażerów, w wiaty i ławki. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach na terenie powiatu kędzierzyńsko - kozielskiego.

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

14.4. Preferencje podróży dotyczące wyboru środków transportu

W powiecie kędzierzyńsko - kozielskim przeważający procent podróży jest wykonywanych samochodami osobowymi. Zmiana środka transportu z samochodu osobowego na autobus powoduje zmniejszenie liczby pojazdów na drogach. W zależności od przyjętego wskaźnika napelnienia samochodu osobowego można stwierdzić, że jeden autobus zastępuje od 30 (przy wykorzystaniu tylko miejsc siedzących) do 70 samochodów osobowych.

Jak już wykazano w przeprowadzonych badaniach ankietowych przeważająca większość podróży odbywających się w godzinach szczytu związana jest z pracą i edukacją. Rosnąca średnia odległość między miejscem zamieszkania a miejscem pracy tylko pogłębia problem wskazania alternatywnego środka transportu, ponieważ wymusza konkurencyjność czasu podróży, wzrost punktualności oraz wyklucza niektóre alternatywy (podróż samochodem lub innym środkiem transportu).

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

Tabela 38. Czynniki mające wpływ na wybór środka transportu

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

Działania jakie mogą wpłynąć na częstszy wybór transportu publicznego przez mieszkańców powiatu to:

- skrócenie czasu dojazdu w stosunku do dojazdu samochodem
- dostosowanie rozkładu jazdy
- skrócenie czasu dojazdu w stosunku do obecnego
- wprowadzenie zniżek/promocje dla pasażerów miejskiego transportu zbiorowego
- punktualność w godzinach szczytu
- większa częstotliwość kursów
- zwiększenie liczby przystanków
- mniejsza liczba przesiadek

Przedstawione wyżej sugestie dotyczą drobnych zmian w funkcjonowaniu komunikacji publicznej w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim, aby stała się ona bardziej konkurencyjna w stosunku do samochodu osobowego i pozostałych środków transportu.

15. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

System Informacji Pasażerskiej (SIP)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Punkty obsługi pasażera powinny być zlokalizowane w kluczowych rejonach powiatu, przede wszystkim na Dworcu PKP i PKS w Kędzierzynie – Koźlu.

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

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

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

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

Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w większych węzłach komunikacyjnych, bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawienie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyłeń ruchu na trasach spowodowanych różnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.). Zainstalowanie takiego systemu informacji pasażerskiej

niesie za sobą duże nakłady finansowe. W przypadku powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego stworzenie dynamicznego systemu informacji pasażerskiej nie jest działaniem niezbędnym w perspektywie najbliższych kilku lat. Dla mieszkańców i użytkowników komunikacji publicznej na terenie powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego istotne jest sprawne funkcjonowanie statycznego systemu informacji pasażerskiej i to na nim należy się skoncentrować w chwili obecnej i w perspektywie najbliższych kilku lat.

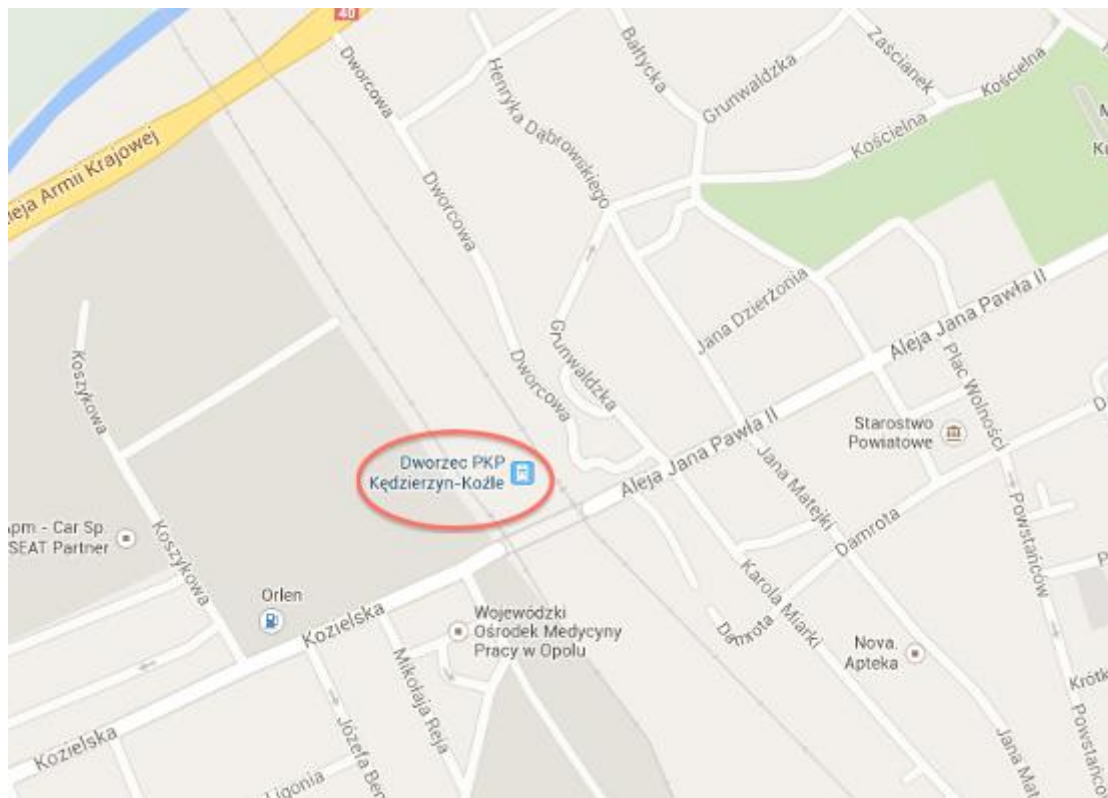
15.1. Strategiczne węzły przesiadkowe

Pod pojęciem strategiczny węzeł przesiadkowy należy rozumieć miejsce, w którym następuje intensywne przesiadanie się pasażerów transportu publicznego. Przesiadki w węzłach obejmują szereg różnych środków transportu, jak bus, kolej czy autobus. W systemie transportu publicznego w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim można wskazać dwa węzły przesiadkowe:

- **Dworzec PKP Kędzierzyn-Koźle**

Dworzec kolejowy znajduje się w ścisłym centrum Kędzierzyna i jest drugim największym w województwie pod względem liczby przesiadek. Pociągi kursują docelowo 76 razy na dobę do miejscowości takich jak Bielsko Biała, Brzeg, Gliwice, Jelenia Góra, Katowice, Kołobrzeg, Kraków, Lublin, Nysa, Opole, Poznań, Racibórz, Szczecin, Świnoujście, Warszawa, Wrocław. Największa częstotliwość występuję na trasach do Opola, Wrocławia i Raciborza. Wymiana pasażerów w ruchu regionalnym według danych na 2010 rok wyniosła 3896 podróży na dobę.

Mapa 13. Dworzec PKP Kędzierzyn-Koźle



Zdjęcie 1. Dworzec PKP Kędzierzyn-Koźle



Źródło: własne

Zdjęcie 2. Dworzec PKP Kędzierzyn- Koźle

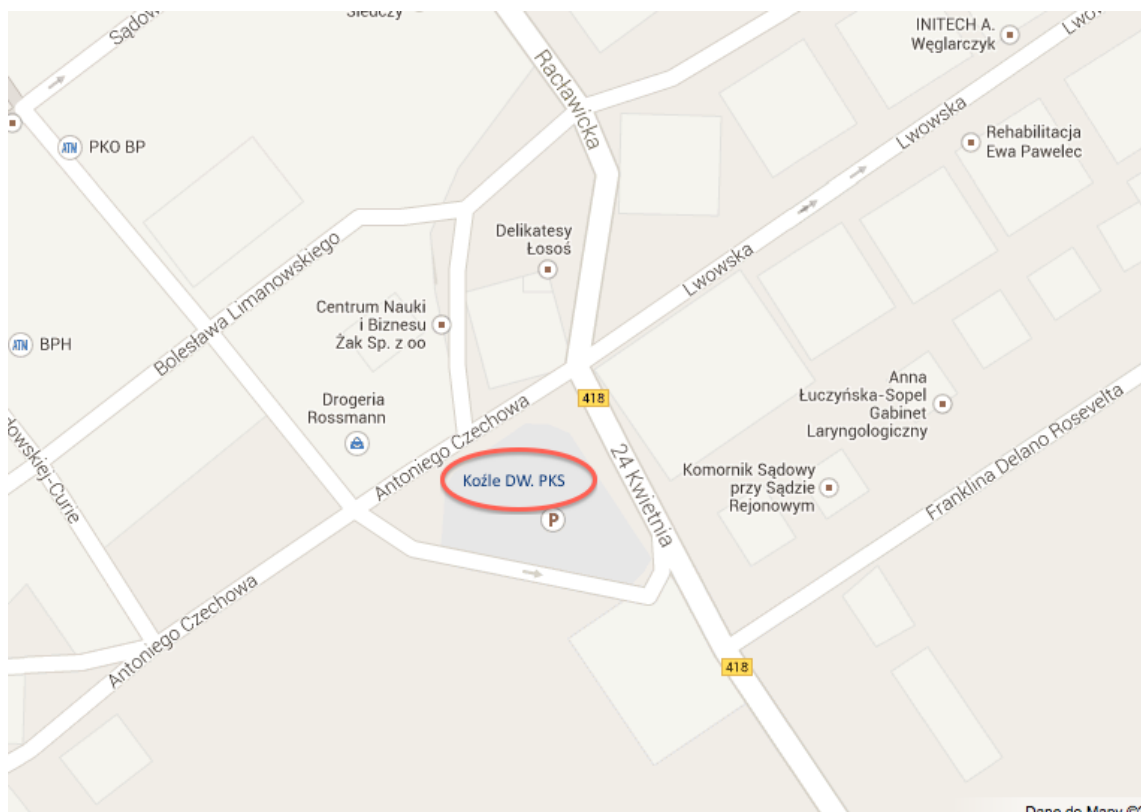


Źródło: własne

- **Dworzec PKS Kędzierzyn-Koźle**

Dworzec autobusowy znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie rynku w Koźlu. Jest to główny przystanek przesiadkowy dla mieszkańców okolicznych miejscowości, którzy po dotarciu na dworzec w Koźlu, przesiadają się do komunikacji miejskiej, bądź autobusowej, celem dotarcia do centrum miasta. Największe natężenie podróżnych można zaobserwować w godzinach porannych i popołudniowych, przede wszystkim wśród młodzieży szkolnej oraz w mniejszym stopniu wśród osób docierających do pracy.

Mapa 14. Dworzec PKS Koźle



Zdjęcie 3. Dworzec PKS Koźle



Źródło: własne

Zdjęcie 4. Dworzec PKS Koźle



Źródło: własne

Wymienione wyżej węzły przesiadkowe są strategiczne nie tylko ze względu na swoje położenie w powiecie, lecz także dlatego że w ich obrębie znajdują się szkoły, zakłady pracy i miejsca użyteczności publicznej, z których korzystają mieszkańcy powiatu. Z tego punktu widzenia istotne jest również posiadanie przez każdy z wyżej wymienionych węzłów połączeń, wychodzących poza obszar powiatu. Biorąc pod uwagę prognozy życia ludności (znajdujące się na w rozdziale 2.2. Planu Transportowego) zamieszkującej teren powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego, wskazane wyżej węzły są wystarczające dla potrzeb i liczby osób korzystających z komunikacji publicznej.

Poniżej prezentujemy charakterystykę infrastruktury dworcowej w stolicy powiatu:

Tabela 39. Infrastruktura dworcowa w stolicy powiatu

Miejscowość	Odległość PKP-PKS	Dworzec PKP		Dworzec PKS		Opis, uwagi dodatkowe
		Niepełnosprawni	Kasy, informacja	Niepełnosprawni	Kasy, informacja, rozkłady jazdy	
Kędzierzyn-Koźle	Odległość: 6 km. Dworzec PKP położony jest w Kędzierzynie, a dworzec PKS w Koźlu.	Parking dla niepełnosprawnych	4 stanowiska kasowe. Kasa biletowa połączona z informacją. Biletomat. Możliwość zakupu biletów na wszystkie pociągi krajowe.	Brak udogodnień dla osób niepełnosprawnych	Czytelne tablice z rozkładami jazdy. Punkt informacyjny. Kasa biletów miesięcznych.	<ol style="list-style-type: none"> 1. W pobliżu publiczny parking oraz punkt dokowania rowerów 2. Znaczne natężenie ruchu autobusów oraz spora liczba podróżnych czekających na autobus 3. Dworzec autobusowy wyposażony w wiatę oraz pomieszczenie z poczekalnią oraz płatnymi toaletami. 4. Duża odległość między dworcami powoduje duże trudności przesiadkowe i sprawia, że miasto nie jest zoptymalizowane pod kątem działania jako kluczowy węzeł komunikacyjny.

16. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego

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

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

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - *Prawo zamówień publicznych* (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 ze zm.), albo
 - ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. *o koncesji na roboty budowlane lub usługi* (Dz. U. Nr 19, poz. 101, ze zm.), albo
 - art. 22 ust. 1 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* tzn. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (mówiąc zaś językiem *Prawa zamówień publicznych* –chodzi o tzw. wybór z wolnej ręki).
- Dopuszczalne jest również wykonywanie przewozów przez samego organizatora w formie samorządowego zakładu budżetowego (art. 19 ust. 2).

Podmiot wewnętrzny

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

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

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

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

Art. 22 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nakazuje, by umowie zawieranej bezpośrednio na świadczenie usług przewozowych w komunikacji nadać formę koncesji na usługi. Wymogu tego nie stosuje się w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem

wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego.

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

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

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

17. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

17.1. Źródła finansowania

Funkcjonowanie transportu publicznego w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim finansowane jest z przychodów ze sprzedaży biletów oraz refundacji.

Przewozy realizowane przez przewoźników prywatnych finansowane są wyłącznie z przychodów ze sprzedaży biletów. Przewoźnicy prywatni z reguły dowożą pasażerów z pobliskich miejscowości na dworzec autobusowy w Kędzierzynie - Koźlu. Głównym przewoźnikiem na terenie powiatu jest ARRIVA RP sp. z o.o. Poniżej prezentujemy podstawowe dane finansowe przewoźnika:

Tabela 40. Struktura rachunku wyników Arriva RP sp. z o.o.

Rachunek Wyników	2012-12-31	2011-12-31	2010-12-31	2008-12-31
A. Przychody netto	64 042 936	64 133 426	23 916 905	22 905 710
B. Koszty działalności operacyjnej	68 892 836	66 873 751	26 840 402	24 775 327
<i>I. Amortyzacja</i>	237 137	98 918	158 633	383 078
<i>II. Zużycie materiałów i energii</i>	16 125 347	15 601 785	865 473	840 101
<i>III. Usługi obce</i>	39 763 340	39 604 401	15 914 831	12 191 014
<i>IV. Podatki i opłaty</i>	315 365	223 090	165 965	163 903
<i>V. Wynagrodzenia</i>	9 034 795	8 382 469	7 740 477	8 632 316
<i>VI. Ubezpieczenia społ.</i>	2 287 301	1 922 924	1 766 189	2 168 122
<i>VII. Pozostałe koszty rodzajowe</i>	1 129 551	1 040 164	228 834	208 739
<i>VIII. Wartość sprzed. towarów i mat.</i>	0	0	0	188 054
C. Zysk (strata) ze sprzedaży (A-B)	-4 849 900	-2 740 326	-2 923 497	-1 869 617
D. Pozostałe przychody operacyjne	5 065 485	2 229 045	3 070 524	5 014
E. Pozostałe koszty operacyjne	508 183	1 793 820	510 194	248 204
F. Zysk (strata) z dział. Oper. (C +D - E)	-292 599	-2 305 101	-363 167	-2 112 807
G. Przychody finansowe	199 989	264 975	68 994	912
H. Koszty finansowe	102 232	257 610	926	509 931
I. Zysk (strata) z dział. Gosp. (F+G-H)	-194 842	-2 297 735	-295 099	-2 621 826
J. Wynik zdarzeń nadzwyczajnych (J.I. - J.II.)	0	0	0	0
K. Zysk (strata) brutto	-194 842	-2 297 735	-295 099	-2 621 826
L. Podatek dochodowy	360 317	-482 272	65 628	-257 042
N. Zysk (strata) netto	-555 159	-1 815 463	-360 727	-2 364 783

Z powyższego zestawienia widać, że w ostatnich dwóch latach, czyli w 2011 i 2012 nastąpił znaczny wzrost sprzedaży w porównaniu do poprzednich okresów. To świadczy o znacznym wzroście działalności firmy. Również w 2012 roku nastąpiło znaczne poprawienie wyniku na działalności operacyjnej, chociaż i tak to była jeszcze cały czas strata. Przy czym rentowność na działalności operacyjnej w roku 2012 była ujemna i wyniosła -0,5% wobec aż 3,6% w roku 2011.

Jeśli chodzi o strukturę finansowania to poniżej prezentujemy bilans spółki:

Tabela 41. Bilans finansowy Arriva RP sp. z o.o.

Bilans	2012-12-31	2011-12-31	2010-12-31	2008-12-31
A. Aktywa trwałe	34 456 276	8 280 674	586 305	667 655
B. Aktywa obrotowe	35 453 724	13 587 784	8 678 919	6 824 018
Aktywa Razem	69 910 001	21 868 458	9 265 224	7 491 673
A. Kapitał (fundusz) własny	5 590 901	6 146 060	1 961 524	1 635 217
<i>I. Kapitał (fundusz) podstawowy</i>	10 000 000	10 000 000	4 000 000	4 000 000
<i>II. Zysk (strata) z lat ubiegłych</i>	-3 853 940	-2 038 476	-1 677 749	0
<i>III. Zysk (strata) netto</i>	-555 159	-1 815 463	-360 727	-2 364 783
B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	64 319 099	15 722 398	7 303 700	5 856 456
<i>I. Rezerwy na zobowiązania</i>	8 146 244	6 589 634	1 827 145	128 382
<i>II. Zobowiązania długoterminowe</i>	0	0	0	0
<i>III. Zobowiązania krótkoterminowe</i>	56 172 856	8 831 244	5 476 555	5 585 513
<i>IV. Rozliczenia międzyokresowe</i>	0	301 520	0	142 561
Pasywa Razem	69 910 001	21 868 458	9 265 224	7 491 673

Z powyższego zestawienia widać, że większość działalności jest finansowana zobowiązaniami szczególnie krótkookresowymi. W roku 2012 wielkość tego finansowania wynosiła aż, 92% co świadczy o dużym ryzyku funkcjonowania podmiotu. Pożądana wartość tego wskaźnika nie powinna być niż 70%.

17.2. Źródła finansowania inwestycji

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

Tabela 42. Programy Operacyjne w latach 2007-2013

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

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

Prawdopodobnie wielkość środków unijnych w perspektywie finansowej 2014-2020 dla Polski będzie na podobnym albo większym poziomie, jaką mamy dziś, co może stanowić dużą szansę dla przewoźników autobusowych.

18. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w perspektywie do 2025 roku:

Starosta powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego będący organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu, będzie rozporządzał usługami transportu publicznego tak aby dostosowywać ofertę przewozową do potrzeb mieszkańców.

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

- Utrzymanie obecnej sieci połączeń autobusowych na terenie powiatu.
- Dostosowanie komunikacji publicznej do potrzeb młodzieży i osób starszych, a także osób pracujących w celu pozyskania nowych pasażerów.
- Integracja komunikacji kołowej z kolejową.
- Zlikwidowanie "czarnych plam" tj. miejscowości pozbawionych transportu publicznego.
- Integracja transportu zbiorowego i indywidualnego, tak aby oferta przewozowa była zgodna z potrzebami mieszkańców powiatu.

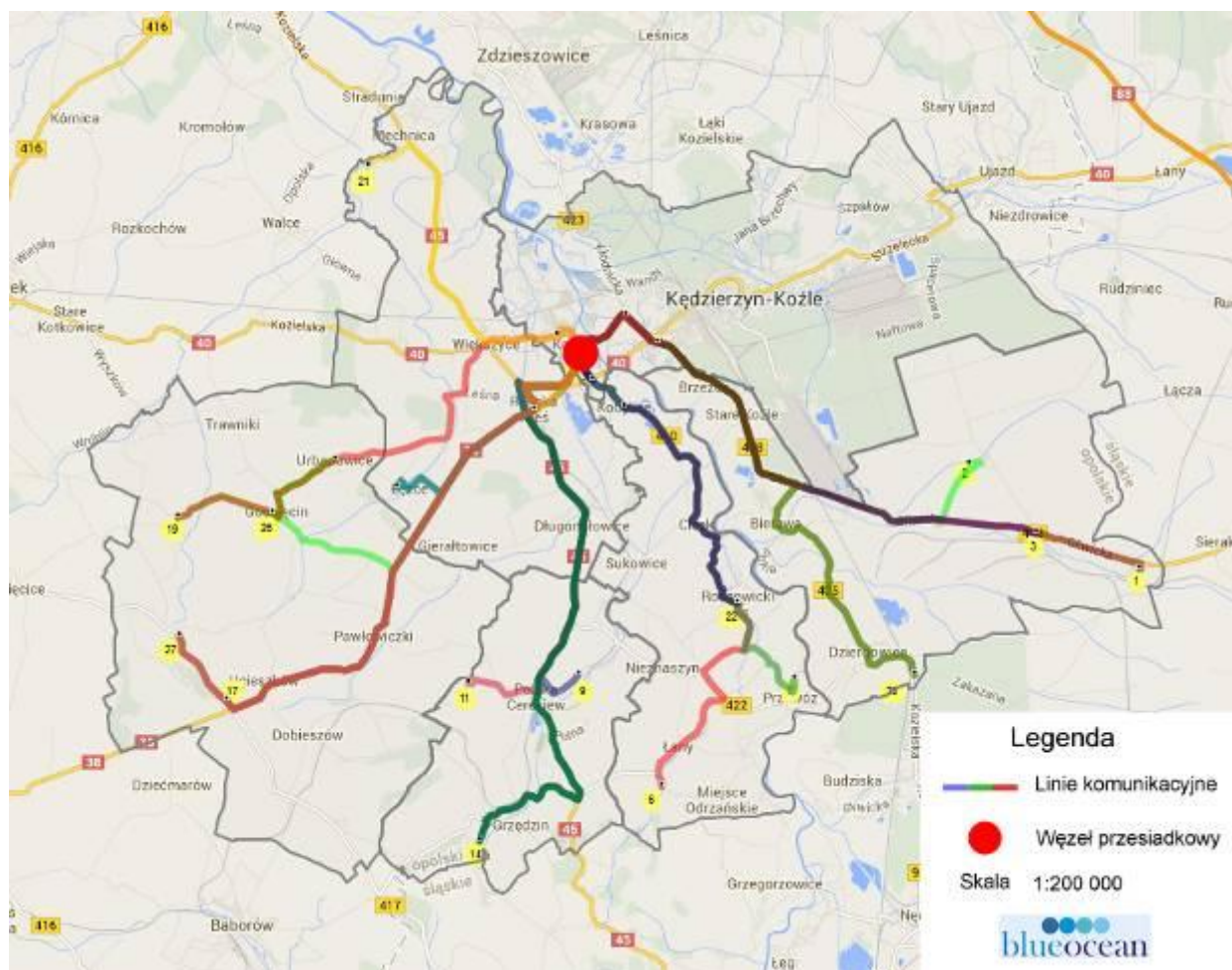
- Polepszenie standardu jakości usług transportu publicznego organizowanego przez Starostę Kędzierzyńsko-Kozielskiego.

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

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

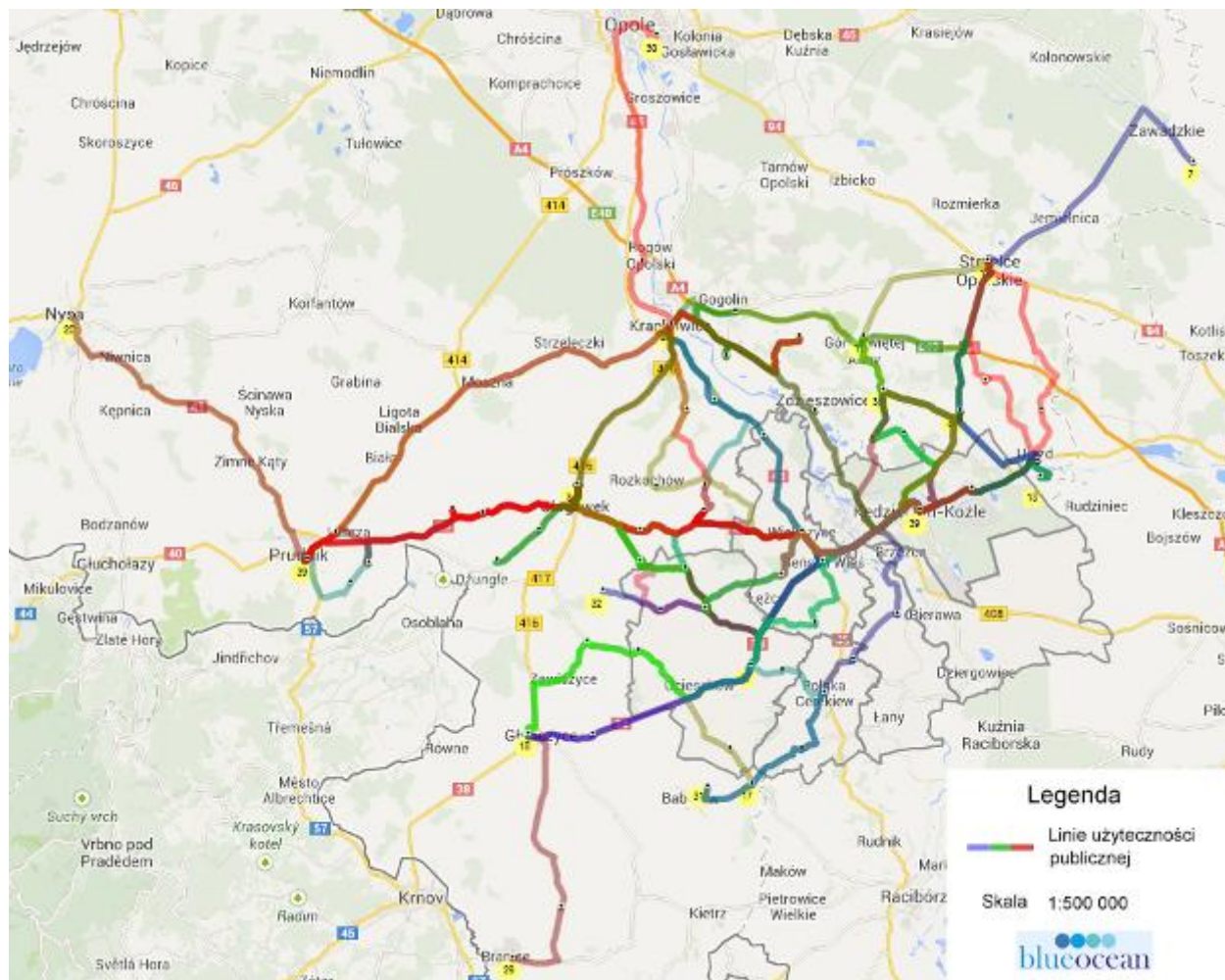
19. Sieć połączeń drogowych w formie graficznej

Mapa 15. Sieć połączeń drogowych komunikacji zbiorowej na terenie powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego

Mapa 16. Sieć połączeń drogowych komunikacji zbiorowej wykraczająca poza powiat kędzierzyńsko-kozielski



Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Opolskiego

Tabela 37. Sieć połączeń drogowych komunikacji zbiorowej wykraczająca poza powiat kędzierzyńsko-kozielski

Lp.	Od	Do	Przez
1	Głubczyce	Kędzierzyn-Koźle	Milice
2	Głubczyce	Kędzierzyn-Koźle	Lisięcice
3	Głubczyce	Kędzierzyn-Koźle	Grobniki
4	Strzelce Opolskie	Kędzierzyn-Koźle	Zalesie-Leśnica
5	Strzelce Opolskie	Kędzierzyn-Koźle	Zimna Wódka-Ujazd
6	Strzelce Opolskie	Sławięcice	Ujazd-Niezdrowice
7	Żędowice	Sławięcice	Strzelce Opolskie-Ujazd
8	Strzelce Opolskie	Kędzierzyn-Koźle	Góra św. Anny-Leśnica
9	Kędzierzyn-Koźle	Prudnik	Bytków-Kózki-Wróblin-Biedrzychowice-Głogówek
10	Kędzierzyn-Koźle	Góra Świętej Anny	Kędzierzyn-Koźle-Łąki Kozielskie
11	Góra Świętej Anny	Kędzierzyn-Koźle	Raszowa
12	Kędzierzyn-Koźle	Kędzierzyn-Koźle	Raszowa-Zalesie-Kędzierzyn-Koźle
13	Kędzierzyn-Koźle	Niezdrowice	Kędzierzyn-Koźle Blachownia Osiedle

14	Kędzierzyn-Koźle	Strzelce Opolskie	Kędzierzyn-Koźle Blachownia Osiedle-Ujazd-Jaryszów
15	Kędzierzyn-Koźle	Krapkowice	Mechnica-Żużela
16	Kędzierzyn-Koźle	Baborów	Cisek Spółdzielnia-Zakrzów-Polska Cerekiew-Wronin
17	Pawłowiczki	Szczyty	Maciowakrze
18	Kędzierzyn-Koźle	Głubczyce	Naczysławki-Pawłowiczki-Miliczki
19	Kędzierzyn-Koźle	Głogówek	Gościęcin-Biedrzychowice
20	Kędzierzyn-Koźle	Nysa	Gościęcin-Wróblin-Głogówek-Prudnik
21	Kędzierzyn-Koźle	Głogówek	Bytków-Gąścięcin-Wróblin
22	Kędzierzyn-Koźle	Głogówek	Gąścięcin-Wróblin
23	Kędzierzyn-Koźle	Prudnik	Twradawa-Głogówek-Nowy Browiniec-Lubrz
24	Kędzierzyn-Koźle	Krapkowice	Twradawa-Walce
25	Kędzierzyn-Koźle	Krapkowice	Reńska Wieś-Mechnica-Żużela
26	Kędzierzyn-Koźle	Krapkowice	Zdzieszowice-Obrowiec
27	Kędzierzyn-Koźle	Krapkowice	Rzokochów-Brożec
28	Kędzierzyn-Koźle	Krapkowice	Zdzieszowice-Obrowiec-Gogolin
29	Kędzierzyn-Koźle	Branice	Głubczyce-Dźbańce
30	Kędzierzyn-Koźle	Opole	Twradawa-Walce-Brożec-Krapkowice-Rogów Opolski
31	Kędzierzyn-Koźle	Baborów	Naczysławki-Ostrożnica-Polska Cerekiew-Wronin
32	Kędzierzyn-Koźle	Kazimierz	Większyce-Bytków-Gościęcin
33	Kędzierzyn-Koźle	Zalesie	Gościęcin
34	Głogówek	Głogówek	Trawniki-Wróblin
35	Kędzierzyn-Koźle	Leśnica	Kędzierzyn-Koźle-Sławięcice
36	Prudnik	Kędzierzyn-Koźle	Lubrza-Dytmarów-Nowy Browiniec-Głogówek-Twardawa
37	Prudnik	Kędzierzyn-Koźle	Jesiona-Raławice-Dzierżysławice-Głogówek-Twardawa
38	Prudnik	Kędzierzyn-Koźle	Skrzypiec-Wierzch-Głogówek-Twardawa
39	Kędzierzyn-Koźle	Prudnik	Twradawa-Głogówek-Nowy Browiniec-Jasiona

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Opolskiego