

**UCHWAŁA NR XXIII/206/20
RADY MIEJSKIEJ W OZIMKU**

z dnia 24 sierpnia 2020 r.

w sprawie przyjęcia „Planu publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Ozimek”

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 113), art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475 z póź. zm.) Rada Miejska w Ozimku uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwała „Plan publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Ozimek” w brzmieniu jak załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Ozimka.

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

Przewodnicząca Rady
Miejskiej w Ozimku

Aldona Koczur

Załącznik do uchwały Nr XXIII/206/20
Rady Miejskiej w Ozimku
z dnia 24 sierpnia 2020 r.

GMINA OZIMEK



WWW.OZIMEK.PL

**„PLAN PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY OZIMEK”**

SIERPIEŃ 2020 r.

SPIS TREŚCI:

I. CZĘŚĆ TEKSTOWA

1. Podstawy i cele opracowania Planu Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Ozimek
2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
3. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla
4. Charakterystyka Gminy Ozimek
5. Infrastruktura kolejowa na terenie Gminy Ozimek
6. Infrastruktura drogowa w gminnej komunikacji autobusowej na terenie Gminy Ozimek
 - 6.1. Dworce autobusowe
 - 6.2. Przystanki autobusowe
7. Generatory ruchu w komunikacji publicznej
8. Prognozy potrzeb przewozowych
9. Sieć komunikacyjna gminy Ozimek
 - 9.1. Linia nr 1 Ozimek – Mnichus przez Grodziec
 - 9.2. Linia nr 2 Ozimek – Ozimek przez Krasiejów, Krzyżowa Dolina, Nowa Schodnia
 - 9.3. Linia nr 3 Ozimek – Ozimek przez Nowa Schodnia, Krzyżowa Dolina, Krasiejów
 - 9.4. Linia nr 4 Ozimek – Ozimek przez Antoniów, Jedlice, Schodnia
 - 9.5. Linia nr 5 Ozimek – Ozimek przez Schodnia, Jedlice, Antoniów
10. Finansowanie usług przewozowych i ich rentowności
11. Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych
12. Zasady organizacji rynku przewozów
13. Standardy usług przewozowych
14. System informacji dla pasażerów
15. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego
16. Podsumowanie

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

1. Plan sieci komunikacyjnej – gminne przewozy użyteczności publicznej organizowane przez

I. CZĘŚĆ TEKSTOWA

1. Podstawy i cele opracowania Planu Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Ozimek.

Plan Publicznego Transportu Zbiorowego w zakresie regularnego przewozu osób na terenie gminy Ozimek został opracowany na potrzeby realizacji zadania organizacji gminnych przewozów autobusowego transportu publicznego. Przewozy będą realizowane w oparciu o przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475 ze zmianami). Na podstawie art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. a) ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym Gmina Ozimek jest zwolniona z ustawowego obowiązku tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Jednakże w celu usystematyzowania zadań związanych z organizacją przewozów gminnych przygotowano niniejsze opracowanie.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym zasadniczo zmieniła dotychczasowy sposób funkcjonowania i organizowania przewozów w transporcie publicznym. Założyła przede wszystkim, że wykonywanie regularnego przewozu osób będzie odbywało się w ramach publicznego transportu zbiorowego, którego zorganizowanie leży w gestii właściwego organizatora. Przewozy te zwane są „przewozami o charakterze użyteczności publicznej”. Organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, którym jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, odpowiedzialni za organizowanie i funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze swojej właściwości, dano możliwość korzystania z pewnych instrumentów, za pomocą których mogą oni interweniować na rynku przewozów (np. poprzez dofinansowanie), tak by zapewnić świadczenie usług niezbędnych z punktu widzenia interesu społecznego, których wykonywanie na zasadach rynkowych jest nieopłacalne. Zgodnie z ustawą przewozy fizycznie wykonuje operator publicznego transportu zbiorowego, czyli samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania niezbędnych i koniecznych z punktu widzenia ogólnego interesu społecznego usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie takich usług. Należy podkreślić, że w ustawie wyraźnie rozróżniono wykonywanie usług przez operatora od tych świadczonych przez przewoźnika, czyli przedsiębiorcę, który wykonuje przewozy „komercyjne” niebędące przewozami o charakterze użyteczności publicznej i nie otrzymuje dofinansowania do tych przewozów.

Plan transportowy jest dokumentem ułatwiającym władzom samorządowym (organizatorom transportu) podejmowanie decyzji, które będą wpływać na podnoszenie jakości oraz rozwój transportu. Wykonywanie zadań związanych z transportem publicznym wynika nie tylko z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, lecz także z ustaw „ustrojowych” poszczególnych jednostek samorządu. I tak jednym z zadań gminy, które zostało określone w art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy o samorządzie gminnym jest wykonywanie, określonych ustawami, zadań publicznych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Polega to na zaspokajaniu potrzeb społecznych w zakresie zapewnienia komunikacji na terenie gminy. Gminne przewozy mają dawać zarówno możliwość przemieszczania się osobom, dla których inna forma

transportu nie jest dostępna, a także kształtować zachowania społeczne w zakresie ograniczania ruchu samochodowego w miejscach, gdzie zatłoczenie dróg stwarza bariery dla funkcjonowania gospodarki oraz poważnie obniża jakość życia mieszkańców.

Głównym zadaniem organizatora – Burmistrza Ozimka - jest odbudowa zaufania do transportu zbiorowego, co będzie w głównej mierze zależeć od przejrzystej i sprawnej realizacji tych zadań przez samorząd gminy.

Organizując gminną komunikację autobusową przede wszystkim należy mieć na względzie następujące cele:

- poprawę dostępności transportowej i jakości transportu, jako instrumentów poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych;
- poprawę efektywności funkcjonowania systemu transportowego poprzez zwiększenie wydajności przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów;
- integrację systemu transportowego;
- wspieranie konkurencyjności gospodarki danego obszaru;
- poprawę bezpieczeństwa polegającą na redukcji liczby wypadków oraz poprawę bezpieczeństwa osobistego pasażerów;
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

Organizując gminną komunikację autobusową należy przede wszystkim uwzględnić:

- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;
- sytuację społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem;
- wpływ transportu na środowisko;
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- potrzeby wynikające z kierunku polityki powiatu w zakresie linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich;
- rentowność linii komunikacyjnych.

2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zadania organizatora transportu wynikające z ustawy o samorządzie gminnym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym na obszarze gminy Ozimek wykonywać ma **Burmistrz Ozimka**.

Analizując potrzeby oraz oczekiwania społeczne w zakresie zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego oraz z drugiej strony możliwości ekonomiczne, organizacyjne, administracyjne organizatora ustalono, że sieć komunikacyjna, na której wykonywane będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej powinna objąć połączenia komunikacji gminnej w obszarze wszystkich

miejsowości gminy Ozimek.

Główną rolą przewozów wykonywanych na obszarze miejscowości objętych niniejszym planem jest przede wszystkim zapewnienie sprawnego dojazdu ich mieszkańców do miasta Ozimek, gdzie znajduje się większa część instytucji generujących ruch pasażerów.

Sieć ta ma zapewnić połączenia komunikacyjne w ramach linii gminnych z uwzględnieniem następujących zadań:

- dostępność do usług transportu publicznego, pomiędzy poszczególnymi miejscowościami gminy i miastem Ozimek wszystkim osobom, w tym zwłaszcza niepełnosprawnym;
- poprawę jakości usług transportu publicznego – poprzez dostosowanie oferty przewozowej do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców oraz wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych zwiększających atrakcyjność korzystania z tego transportu;
- redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców oraz na wizerunek gminy;
- uwzględnianie w rozwoju transportu efektywności ekonomicznej.

3. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Zgodnie z art. 11 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przy opracowywaniu planu transportowego w zakresie linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, należy uwzględnić ogłoszone plany transportowe wyższych szczebli tj. Marszałka Województwa Opolskiego i Starosty Opolskiego dotyczące obszaru gminy Ozimek.

Transport publiczny wykonywany na terenie gminy Ozimek w ramach komunikacji gminnej powinien być traktowany jako uzupełnienie oferty przewozowej realizowanej w ramach komunikacji wojewódzkiej i powiatowej. Działania gminy w zakresie organizacji przewozów gminnych będą skupiały się głównie na integracji przewozów gminnych z przewozami autobusowymi komercyjnymi oraz przewozami kolejowymi.

4. Charakterystyka Gminy Ozimek

Miasto i Gmina Ozimek znajduje się w odległości około 20 km na wschód od miasta Opola. Miasto i wioski leżą na terenie równinnym, otoczone lasami liściasto-iglastymi, stanowiącymi część Borów Stobrawskich. Przez południowo-zachodnią część gminy przepływa rzeka Mała Panew, stanowiąca dopływ Odry. Od północno-zachodniej strony do terenu gminy przylega kompleks trzech Jezior Turawskich.



Rys. Gmina Ozimek na tle powiatu Opolskiego (źródło: www.odnowawsi.eu)

W skład gminy wchodzi miasto Ozimek oraz 13 sołectw:

- Antoniów,
- Biestrzynnik,
- Chobie,
- Dylaki,
- Grodziec,
- Jedlice,
- Krasiejów,
- Krzyżowa Dolina,
- Mnichus,
- Pustków,
- Nowa Schodnia,
- Schodnia,
- Szczedrzyk.



Rys. Gmina Ozimek (źródło: www.ozimek.pl)

5. Infrastruktura kolejowa na terenie Gminy Ozimek

Przez teren gminy Ozimek przebiega linia kolejowa nr 144 Tarnowskie Góry -Opole i jest trasą o łącznej długości 75,742 km, łączącą województwo Śląskie i Opolskie, przebiegającą między innymi przez Tarnowskie Góry, Tworóg-Brynek, Tworóg, Borowiany, Kielczę, Żędowice, Zawadzkie, Kolonowskie, Fosowskie, Staniszczce Małe, Krasiejów, Ozimek, Dębską Kuźnię, Chrzastowice, Suchy Bór Opolski, Bolko i Opole. Stacje kolejowe w Ozimku i Krasiejowie według klasyfikacji PKP ma kategorię dworców lokalnych. Przystanki i stacje kolejowe należące do tej linii są obiektami, które w wyniku restrukturyzacji kolei państwowych zostały w poprzednich dziesięcioleciach znacznie zaniedbane. Obecnie dzięki ponownemu przywracaniu połączeń kolejowych trwa stopniowe przywracanie stanu technicznego tych obiektów do współczesnych wymogów z zakresu obsługi podróżnych.

6. Infrastruktura drogowa w gminnej komunikacji autobusowej na terenie Gminy Ozimek

Najistotniejszym elementem z punktu widzenia pasażera są dworce i przystanki autobusowe, gdyż z nich korzysta się bezpośrednio. Prawidłowo przygotowane przystanki autobusowe powinny spełniać następujące wymagania:

- być oznaczone zgodnie z art. 2 pkt 13 ustawy Prawa o ruchu drogowym,
- zawierać czytelną informację o rozkładzie jazdy z uwzględnieniem godzin odjazdów, rodzaju komunikacji oraz operatorów zgodnie z art. 4 pkt 8a ustawy o transporcie drogowym,
- być oznaczone prawidłowo dobraną nazwą,
- zapewniać dostęp dla osób niepełnosprawnych.

6.1. Dworce autobusowe

W chwili obecnej na terenie gminy Ozimek nie istnieje żaden obiekt pełniący funkcję dworca autobusowego. Sytuacja może ulec zmianie po uruchomieniu centrum przesiadkowego przy dworcu kolejowym w Ozimku, który z założenia będzie pełnił funkcję dworca autobusowego oraz ważnego generatora ruchu pasażerskiego stanowiącego także punkt skomunikowania linii autobusowych z przewozami kolejowymi. Będzie to miejsce integracji komunikacji pociąg – autobus. Dworzec ten stanie się punktem integracji sieci transportu gminnego z powiatowym, regionalnym i międzyregionalnym (zarówno autobusowym jak i kolejowym).

6.2. Przystanki autobusowe

Poniżej przedstawiono wykaz przystanków, które są zlokalizowane na obszarze gminy Ozimek i będą wykorzystywane w realizacji publicznego transportu zbiorowego. Ze względu na fakt, iż część zaproponowanych w niniejszym opracowaniu przystanków stanowi propozycje nowych lokalizacji całość powinna zostać uwzględniona w uchwałach właściwych samorządów lokalnych.

Lp.	Nazwa przystanku
1	ANTONIÓW - MARKET
2	ANTONIÓW - OSP
3	ANTONIÓW - SOSNOWA
4	BIESTRZYNNIK - CENTRUM
5	BIESTRZYNNIK - CMENTARZ
6	CHOBIE I
7	CHOBIE II
8	CHOBIE - KUZIORY
9	DYLAKI - KOŚCIÓŁ
10	DYLAKI - CENTRUM
11	GRODZIEC I
12	GRODZIEC - CENTRUM
13	GRODZIEC - BOISKO
14	JEDLICE
15	KRASIEJÓW - JURAPARK
16	KRASIEJÓW - SKRZYŻOWANIE 1-GO MAJA
17	KRASIEJÓW - CENTRUM
18	KRASIEJÓW - CEGIELNIANA
19	KRASIEJÓW - SKRZYŻOWANIE MŁYŃSKA
20	KRASIEJÓW - SZKOŁA
21	KRASIEJÓW - RONDO
22	KRASIEJÓW - DWORZEC
23	KRZYŻOWA DOLINA - OSP
24	KRZYŻOWA DOLINA - SKRZYŻOWANIE
25	MNICHUS - CENTRUM
26	OZIMEK - DANIECKA - KOŚCIÓŁ
27	NOWA SCHODNIA - CMENTARZ
28	OZIMEK – CENTRUM PRZESIADKOWE DWORZEC KOLEJOWY
29	OZIMEK - POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH
30	OZIMEK – PUNKT PRZESIADKOWY SIKORSKIEGO
31	OZIMEK - SZPITAL
32	OZIMEK - WYZWOLENIA
33	OZIMEK - KORCZAKA
34	OZIMEK - SZKOŁA NR 2
35	PUSTKÓW
36	SCHODNIA - SZKOŁA
37	SCHODNIA
38	SZCZEDRZYK - BOISKO
39	SZCZEDRZYK - CENTRUM
40	SZCZEDRZYK - JEZIORO
41	SZCZEDRZYK - JEDLICKA

7. Generatory ruchu w komunikacji publicznej

Największymi generatorami ruchu podróżnych są obiekty użyteczności publicznej, czyli ogólnodostępne budynki przeznaczone dla realizacji zadań dotyczących administracji, wymiaru sprawiedliwości, kultury, oświaty, szkolnictwa, opieki zdrowotnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, turystyki, sportu, obsługi pasażerów w transporcie. Ich rozmieszczenie jest nieprzypadkowe, gdyż musi spełniać określone warunki w zależności od charakteru realizowanych zadań. Organizując komunikację publiczną na danym obszarze, należy przede wszystkim skupić się na tym, by zapewniała ona obsługę miejsc, w pobliżu których obiekty takie są zlokalizowane. Jest to o tyle ważne, gdyż do zapewnienia pełnej funkcjonalności komunikacji niezbędne jest, aby łączyła ona poszczególne miejsca w jakimś określonym celu, tj. żeby mieszkańcy mogli korzystać z komunikacji, musi być ona dla nich celowa. Musi łączyć miejsca, które stanowią dla mieszkańców istotne ośrodki ich życiowych interesów i dlatego nie bez przyczyny ustala się linie komunikacyjne, łączące określone osiedla mieszkaniowe z miejscami pracy, szkołami, urzędami itd.

Ze względu na charakter obiektów użyteczności podzielono je na następujące kategorie:

- obiekty edukacyjne,
- obiekty administracyjne,
- szpitale, przychodnie specjalistyczne,
- dworce.

Dla ustalenia potrzeb transportowych należało ustalić hierarchię obiektów, które generują zapotrzebowanie transportowe.

Obiekty edukacyjne – generują bez wątpienia największe zapotrzebowanie transportowe. Natomiast wśród samych obiektów edukacyjnych największe zapotrzebowanie na usługi przewozowe na terenie gminy generują szkoły szczebli: podstawowego i ponadpodstawowego i wyższego w połączeniu z komunikacją w kierunku Opola.

Zapewnienie dojazdu do szkół stanowi niezwykle istotny czynnik, który musi mieć decydujący wpływ na przebieg gminnych linii użyteczności publicznej oraz częstotliwość kursowania autobusów. Należy pamiętać, że uczniowie szkół podstawowych, ponadpodstawowych stanowią największą grupę pasażerów korzystających z komunikacji publicznej. Niezbędne jest zatem takie zorganizowanie komunikacji, aby była najbardziej przyjazna uczniom.

Obiekty administracyjne – oceniając zapotrzebowanie transportowe należy wziąć pod uwagę tylko te instytucje, które realizują zadania i zaspakajają potrzeby wszystkich mieszkańców gminy. Analizując rozmieszczenie powyższych instytucji należy stwierdzić, że pozytywne jest małe ich rozproszenie na obszarze gminy. Najważniejsze z nich znajdują się w Ozimku i to one generują największe zapotrzebowanie transportowe. Ze względów społecznych mieszkańcom gminy Ozimek należy zapewnić dojazd do w/w urzędów w ramach komunikacji gminnej.

Szpital, przychodnie specjalistyczne – obecnie najważniejsze obiekty zlokalizowane są w Ozimku. Biorąc pod uwagę tendencje demograficzne (starzenie się społeczeństwa, wzrost liczby osób niepełnosprawnych) rola tych obiektów, jako generatorów ruchu będzie stale rosła. Dlatego ze względów społecznych, budując sieć komunikacyjną, należy zapewnić do nich dojazd. Należy pamiętać, że z ich usług korzystają przeważnie ludzie starsi i niepełnosprawni, którzy nie dysponują własnym samochodem. Bardzo istotne jest także dostosowanie taboru do potrzeb tej grupy pasażerów, zapewnienie właściwej infrastruktury przystankowej oraz odpowiednio ułożonych rozkładów jazdy.

Dworce – w chwili obecnej opisana wcześniej infrastruktura dworcowa w Ozimku nie stanowi istotnego generatora ruchu pasażerskiego. Sytuacja może ulec zmianie po uruchomieniu centrum przesiadkowego przy dworcu kolejowym, które będzie miejscem integracji komunikacji pociąg – autobus. Wtedy dworzec stanie się punktem integracji sieci transportu gminnego z powiatowym, regionalnym i międzyregionalnym (zarówno autobusowym jak i kolejowym).

8. Prognozy potrzeb przewozowych

Przewozy użyteczności publicznej, dla których organizatorem jest Gmina Ozimek nakierowane będą na zaspokajanie potrzeb mieszkańców całej gminy. Proponowana w dalszej części planu sieć komunikacyjna ma za zadanie zapewnić połączenia autobusowe do szkół i zakładów pracy położonych w obszarze gminy Ozimek.

Na podstawie analizy danych demograficznych przedstawionych we wcześniejszych rozdziałach niniejszego planu oraz danych z badania rynku przewozowego szacuje się, iż 60 % pasażerów, którzy będą korzystać z komunikacji autobusowej na terenie gminy to uczniowie i młodzież uczęszczająca do szkół podstawowych i ponadpodstawowych. Pozostałą grupę pasażerów stanowić będą osoby dorosłe dojeżdżające do pracy oraz osoby korzystające z autobusu doraźnie w celu dojazdu do miejsc użyteczności publicznej i obiektów handlowych.

Kształt sieci komunikacyjnej oraz wielkość pracy przewozowej w połączeniach z poszczególnymi miejscowościami gminy będą różne i uzależnione przede wszystkim od liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia. Sołectwa o mniejszej liczbie mieszkańców będą obsługiwane w mniejszym zakresie, głównie pod kątem zaspokojenia najważniejszych potrzeb przewozowych (zapewnienie dojazdu dzieci i młodzieży do placówek oświatowych). Projektując rozkład jazdy organizator transportu winien przede wszystkim uwzględnić zapewnienie dojazdu do szkół w obszarze gminy. Można uwzględnić także skomunikowanie z dojazdem do szkół znajdujących się poza obszarem gminy w godzinach umożliwiających uczniom punktualne przybycie do szkoły. Ze względu na różne godziny kończenia zajęć w poszczególnych placówkach oświatowych w popołudniowym szczycie przewozowym konieczne będzie zapewnienie większej ilości połączeń w kierunku poszczególnych miejscowości. Częstotliwość kursów powinna oscylować w granicach 60 minut w zależności od potrzeb przewozowych wynikających z gęstości

zaludnienia. Bardzo ważne, zwłaszcza dla starszych mieszkańców gminy, jest zapewnienie połączeń z placówkami użyteczności publicznej takimi jak: szpital oraz przychodnie specjalistyczne w Ozimku, ważniejsze wydziały jednostek samorządowych, placówki handlowe. Do w/w obiektów należy zapewnić połączenia w szczytach przewozowych oraz w godzinach międzyszczytowych. Ważnym elementem sieci komunikacyjnej będzie realizacja kursów taborem przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich lub taborem posiadającym specjalnie wyznaczone miejsca dla osób niepełnosprawnych, w szczególności o ograniczonej sprawności ruchowej.

Dobrze przygotowany i elastyczny rozkład jazdy, przejrzysta i prawidłowo skalkulowana taryfa, wybrany rzetelny operator będą świadczyć o wysokim poziomie przygotowania merytorycznego i praktycznego Gminy Ozimek do pełnienia roli organizatora, co będzie się przekładać na efektywność komunikacji.

9. Sieć komunikacyjna gminy Ozimek

Uwzględniając wszystkie aspekty i uwarunkowania dotyczące obszaru gminy Ozimek, w tym dotyczące warunków: edukacyjnych, gospodarczych, zaludnienia oraz innych czynników dotyczących komunikacji publicznej i indywidualnej ustalono w efekcie:

- sieć komunikacyjną (układ linii komunikacyjnych) obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego (Gmina Ozimek),
- linie komunikacyjne – połączenia komunikacyjne na sieci dróg publicznych,
- przystanki komunikacyjne – miejsca przeznaczone do wsiadania lub wysiadania na danej linii komunikacyjnej.

Wykonywanie gminnych przewozów użyteczności publicznej zakłada się na 5 liniach komunikacyjnych:

- a) Nr 1 Ozimek – Mnichus przez Grodziec,
- b) Nr 2 Ozimek – Ozimek przez Krasiejów, Krzyżowa Dolina, Nowa Schodnia,
- c) Nr 3 Ozimek – Ozimek przez Nowa Schodnia, Krzyżowa Dolina, Krasiejów,
- d) Nr 4 Ozimek – Ozimek przez Antoniów, Jedlice, Schodnia
- e) Nr 5 Ozimek – Ozimek przez Schodnia, Jedlice, Antoniów

Sieć komunikacyjna gminy Ozimek może zostać skorygowana w przypadku realizacji przewozów użyteczności publicznej przez organizatorów wyższych rządów w zakresie linii komunikacyjnych pokrywających się z komunikacją gminną. Aktualizacja planu transportowego winna następować także każdorazowo w przypadku zaistnienia okoliczności mających wpływ na zasadność wykonywania przewozów na sieci komunikacyjnej ujętej w niniejszym opracowaniu lub w przypadku wystąpienia nowych potrzeb przewozowych o obszarze gminy Ozimek.

9.1. Linia nr 1 – Ozimek – Mnichus przez Grodziec

<i>Trasa linii: Ozimek - Mnichus</i>
<i>Długość trasy: 14,9 / 16 km</i>
<i>Dworce i przystanki autobusowe</i>
OZIMEK - CENTRUM PRZESIADKOWE DWORZEC KOLEJOWY
OZIMEK - PUNKT PRZESIADKOWY SIKORSKIEGO
OZIMEK - KORCZAKA
OZIMEK - SZPITAL
GRODZIEC - I
GRODZIEC - CENTRUM
CHOBIE – KUZIORY
CHOBIE – I
CHOBIE – II
MNICHUS

Linia relacji: Ozimek – Mnichus ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców wschodniej części gminy Ozimek. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów jak najszerszej grupie mieszkańców, w tym: dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów handlowych. W Ozimku trasa linii powinna rozpoczynać swój bieg w centrum przesiadkowym przy dworcu kolejowym. Następnie trasa prowadzi przez centrum Ozimka w kierunku Grodzca. Zaproponowany przebieg linii na terenie Ozimka pozwoli na realizację dowozu uczniów do szkół usytuowanych na terenie miasta, jak również zapewni dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Częstochowskiej, co jest istotne dla starszych mieszkańców gminy. W dalszej części trasa linii biegnie w kierunku miejscowości: Grodziec, Chobie oraz Mnichus.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach.

Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych napełnień. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można stosować także warianty, według których przebieg linii pomija niektóre przystanki. Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można także rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

9.2. Linia nr 2 – Ozimek – Ozimek przez Krasiejów, Krzyżowa Dolina, Nowa Schodnia

Trasa linii: Ozimek - Ozimek
Długość trasy: 19,2 / 23,6 km
Dworce i przystanki autobusowe
OZIMEK - CENTRUM PRZESIADKOWE DWORZEC KOLEJOWY
OZIMEK - KORCZAKA
OZIMEK - PUNKT PRZESIADKOWY SIKORSKIEGO
OZIMEK - WYZWOLENIA
KRASIEJÓW - SKRZYŻOWANIE UL. MŁYŃSKA
KRASIEJÓW – RONDO
KRASIEJÓW – CENTRUM
KRASIEJÓW – CEGIELNIANA
KRASIEJÓW - JURAPARK
KRASIEJÓW - 1 MAJA
KRASIEJÓW - DWORZEC
KRASIEJÓW - SZKOŁA
KRZYŻOWA DOLINA – SKRZYŻOWANIE
KRZYŻOWA DOLINA - OSP
NOWA SCHODNIA - CMENTARZ
OZIMEK – SZKOŁA NR 2
OZIMEK - CENTRUM PRZESIADKOWE DWORZEC KOLEJOWY
OZIMEK - PUNKT PRZESIADKOWY SIKORSKIEGO
OZIMEK - KORCZAKA

Linia relacji: Ozimek – Ozimek ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców południowej części gminy Ozimek. Przebieg linii stanowi kierunek odwrotny do linii nr 3 i został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów jak najszerszej grupie mieszkańców, w tym: dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz 1dużych marketów handlowych. W Ozimku trasa linii powinna rozpoczynać swój bieg w centrum przesiadkowym przy dworcu kolejowym. Następnie trasa prowadzi przez centrum Ozimka w kierunku Krasiejowa. Zaproponowany przebieg linii na terenie Ozimka pozwoli na realizację dowozu uczniów do szkół usytuowanych na terenie miasta. W dalszej części trasa linii biegnie w kierunku miejscowości: Krasiejów, Krzyżowa Dolina, następnie przez miejscowość Nowa Schodnia wraca pętlą do Ozimka kończąc swój bieg w centrum miasta w punkcie przesiadkowym przy ul. Sikorskiego lub wariantowo przy ulicy Korczaka.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach.

Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych nappełnień. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można stosować także warianty, według

których przebieg linii pomija niektóre przystanki. Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można także rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

9.3. Linia nr 3 – Ozimek – Ozimek przez Nowa Schodnia, Krzyżowa Dolina, Krasiejów

<i>Trasa linii: Ozimek - Ozimek</i>
<i>Długość trasy: 19,2 / 23,6 km</i>
Dworce i przystanki autobusowe
OZIMEK - KORCZAKA RONDO
OZIMEK - PUNKT PRZESIADKOWY SIKORSKIEGO
OZIMEK - CENTRUM PRZESIADKOWE DWORZEC KOLEJOWY
OZIMEK – SZKOŁA NR 2
NOWA SCHODNIA - CMENTARZ
KRZYŻOWA DOLINA – SKRZYŻOWANIE
KRZYŻOWA DOLINA – OSP
KRASIEJÓW - SZKOŁA
KRASIEJÓW - DWORZEC
KRASIEJÓW - 1 MAJA
KRASIEJÓW - JURAPARK
KRASIEJÓW – CEGIELNIANA
KRASIEJÓW – CENTRUM
KRASIEJÓW – RONDO
KRASIEJÓW - SKRZYŻOWANIE UL. MŁYŃSKA
OZIMEK - WYZWOLENIA
OZIMEK - PUNKT PRZESIADKOWY SIKORSKIEGO
OZIMEK - KORCZAKA RONDO
OZIMEK - CENTRUM PRZESIADKOWE DWORZEC KOLEJOWY

Linia relacji: Ozimek – Ozimek ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców południowej części gminy Ozimek. Przebieg linii stanowi kierunek odwrotny do linii nr 2 i został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów jak najszerszej grupie mieszkańców, w tym: dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów handlowych. W Ozimku trasa linii powinna rozpoczynać swój bieg w punkcie przesiadkowym przy ul. Sikorskiego lub wariantowo przy ulicy Korczaka. Następnie trasa prowadzi w kierunku centrum przesiadkowego zlokalizowanego przy dworcu kolejowym. Zaproponowany przebieg linii na terenie

Ozimka pozwoli na realizację dowozu uczniów do szkół usytuowanych na terenie miasta. W dalszej części trasa linii będzie w kierunku miejscowości: Nowa Schodnia oraz Krzyżowa Dolina, następnie przez miejscowość Krasiejów wraca pętlą do Ozimka kończąc swój bieg w centrum przesiadkowym przy dworcu kolejowym.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach.

Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych napełnień. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można stosować także warianty, według których przebieg linii pomija niektóre przystanki. Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można także rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

9.4. Linia nr 4 – Ozimek – Ozimek przez Antoniów, Jedlice, Schodnia

Trasa linii: Ozimek - Ozimek
Długość trasy: 27,4 km
Dworce i przystanki autobusowe
OZIMEK - CENTRUM PRZESIADKOWE DWORZEC KOLEJOWY
OZIMEK - PUNKT PRZESIADKOWY SIKORSKIEGO
OZIMEK - POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH
ANTONIÓW - OSP
ANTONIÓW – MARKET
ANTONIÓW - SOSNOWA
BIESTRZYNNIK – CENTRUM
BIESTRZYNNIK - CMENTARZ
DYLAKI – KOŚCIÓŁ
DYLAKI – CENTRUM
ANTONIÓW - SOSNOWA
JEDLICE
SZCZEDRZYK – BOISKO
SZCZEDRZYK – CENTRUM
SZCZEDRZYK – JEZIORO
SZCZEDRZYK - JEDLICKA
PUSTKÓW
SCHODNIA
SCHODNIA - SZKOŁA
OZIMEK - POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH
OZIMEK - PUNKT PRZESIADKOWY SIKORSKIEGO
OZIMEK - CENTRUM PRZESIADKOWE DWORZEC KOLEJOWY

Linia relacji: Ozimek – Ozimek ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców północnej części gminy Ozimek. Przebieg linii stanowi kierunek odwrotny do linii nr 5 i został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów jak najszerszej grupie mieszkańców, w tym: dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów handlowych. W Ozimku trasa linii powinna rozpoczynać swój bieg w centrum przesiadkowym przy dworcu kolejowym. Następnie trasa prowadzi w kierunku punktu przesiadkowego zlokalizowanego przy ul. Sikorskiego. Zaproponowany przebieg linii na terenie Ozimka pozwoli na realizację dowozu uczniów do szkół usytuowanych na terenie miasta. W dalszej części trasa linii biegnie w kierunku miejscowości: Antoniów oraz pętlą przez Biestrzynnik, Dylaki, następnie przez miejscowość Antoniów trasa autobusu kieruje się do miejscowości Szczedrzyk i wraca przez Pustków i Schodnię do Ozimka

kończąc swój bieg w centrum przesiadkowym przy dworcu kolejowym.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach.

Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych napełnień. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można stosować także warianty, według których przebieg linii pomija niektóre przystanki. Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można także rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

9.5. Linia nr – Ozimek – Ozimek przez Schodnia, Jedlice, Antoniów

<i>Trasa linii: Ozimek - Ozimek</i>
<i>Długość trasy: 27,4 km</i>
<i>Dworce i przystanki autobusowe</i>
OZIMEK - CENTRUM PRZESIADKOWE DWORZEC KOLEJOWY
OZIMEK - PUNKT PRZESIADKOWY SIKORSKIEGO
OZIMEK - POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH
SCHODNIA - SZKOŁA
SCHODNIA
PUSTKÓW
SZCZEDRZYK – BOISKO
SZCZEDRZYK – CENTRUM
SZCZEDRZYK – JEZIORO
SZCZEDRZYK - JEDLICKA
JEDLICE
ANTONIÓW - SOSNOWA
DYLAKI – CENTRUM
DYLAKI - KOŚCIÓŁ
BIESTRZYNNIK – CMENTARZ
BIESTRZYNNIK – CENTRUM
ANTONIÓW - SOSNOWA
ANTONIÓW – MARKET
ANTONIÓW - OSP
OZIMEK - POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH
OZIMEK - PUNKT PRZESIADKOWY SIKORSKIEGO
OZIMEK - CENTRUM PRZESIADKOWE DWORZEC KOLEJOWY

Linia relacji: Ozimek – Ozimek ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców północnej części gminy Ozimek. Przebieg linii stanowi kierunek odwrotny do linii nr 4 i został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów jak najszerszej grupie mieszkańców, w tym: dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów handlowych. W Ozimku trasa linii powinna rozpoczynać swój bieg w centrum przesiadkowym przy dworcu kolejowym. Następnie trasa prowadzi w kierunku punktu przesiadkowego zlokalizowanego przy ul. Sikorskiego. Zaproponowany przebieg linii na terenie Ozimka pozwoli na realizację dowozu uczniów do szkół usytuowanych na terenie miasta. W dalszej części trasa linii biegnie w kierunku miejscowości Schodnia, następnie przez Pustków i Szczedrzyk oraz pętlą przez Dylaki, Biestrzynnik, oraz Antoniów wraca do Ozimka kończąc swój bieg w centrum przesiadkowym przy dworcu kolejowym.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią jest dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach.

Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych napełnień. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można stosować także warianty, według których przebieg linii pomija niektóre przystanki. Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można także rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

10. Finansowanie usług przewozowych i ich rentowności

Prawidłowe finansowanie usług przewozowych powinno zmierzać do jak najkorzystniejszego dostosowania podaży do realnego popytu, zwiększać poziom zaspokojenia potrzeb przewozowych oraz konkurencyjność względem przewozów indywidualnych, przy jak najbardziej racjonalnym poziomie wydatków dokonywanych z środków publicznych.

Podstawowym czynnikiem wpływającym na poziom rentowności jest właściwe ustalenie rozkładu jazdy. Oczywiście istnieją takie kursy, które są trwale nierentowne (np. komunikacja w dni wolne od pracy), jednak, z uwagi na interes społeczny nie można dokonywać ich całkowitej likwidacji. Niestety finansowanie nierentownych połączeń należy do zadań organizatora przewozów i obciąża jego budżet.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym w art. 50 i następnych wskazała, w jaki sposób należy finansować publiczny transport zbiorowy. I tak finansowanie publicznego transportu zbiorowego realizowanego w ramach użyteczności publicznej na terenie gminy Ozimek polegać będzie w szczególności na przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,

W ramach rekompensaty operatorowi przysługuje również rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku

do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Źródłami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej będą w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego, będącej organizatorem,
- środki z budżetu państwa (dofinansowanie z funduszu przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej).

Poza wskazanym otwartym katalogiem źródeł finansowania publicznego transportu zbiorowego, źródłami takimi mogą być również inne środki, takie jak: środki pomocowe prorozwojowe pozyskane z funduszy oraz różnego rodzaju programów unijnych. Ustawa, choć wprost nie reguluje tego zagadnienia, umożliwia udzielanie dotacji celowych z budżetu państwa na wspieranie inwestycji w infrastrukturę transportową oraz w środki transportu wykorzystywane w publicznym transporcie zbiorowym.

Oparcie rozliczeń na przekazywaniu rekompensaty jest rozwiązaniem wynikającym z obowiązujących przepisów i jednocześnie jest formą najbardziej korzystną zarówno dla operatora, jak i organizatora. W celu zagwarantowania właściwego poziomu kosztu wozokilometra w całym okresie trwania zawartych umów należy przewidzieć możliwość waloryzacji stawki wozokilometra. Waloryzacja powinna być oparta o wskaźniki wzrostu cen paliwa (oleju napędowego) oraz wskaźnik wzrostu cen (podawany przez GUS). Można ustalić wagowy wpływ w/w wskaźników na waloryzację kosztu wozokilometra. Waloryzację można przeprowadzać okresowo np. kwartalnie, półrocznie lub rocznie. Ze względu na niestabilność cen paliw najlepszym rozwiązaniem z punktu widzenia organizatora byłoby przeprowadzanie waloryzacji w okresach półrocznych lub rocznych, jednakże biorąc pod uwagę zachowanie stabilności finansowej operatorów najbardziej rozsądnym okresem jest przeprowadzanie waloryzacji co kwartał. Szacuje się, że średnioroczny wzrost wielkości rekompensaty w wyniku waloryzacji będzie wynosił około 5 %.

11. Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych

Jednak, ze względu na uwarunkowania geograficzne oraz stan infrastruktury, przewozy pasażerów na terenie gminy Ozimek odbywać się będą za pomocą środków transportu drogowego - autobusów. Przemawia za tym rozbudowana sieć dróg, która pozwala przewoźnikom dotrzeć w praktycznie każde miejsce gminy, co powoduje, że usługi transportowe mogą być świadczone i dostępne dla praktycznie wszystkich mieszkańców.

Oczywiście dominacja transportu drogowego pociąga za sobą także negatywne zjawiska. Głównie są to:

- wzrost zanieczyszczenia środowiska i poziomu hałasu,
- nadmierne obciążenie sieci drogowej i jej dewastacja,
- wzrost poziomu zagrożenia życia obywateli poprzez wzrost wypadkowości.

Dlatego bardzo ważne jest, by dokonać wyboru takich środków transportu, które ograniczą powstawanie negatywnych zjawisk. Przede wszystkim należy zwrócić uwagę na normy zużycia paliwa, poziom emisji spalin (normy Euro) oraz poziom emitowanego hałasu.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego to również określenie preferencji w zakresie wyboru środków transportowych. Zakładając realizację komunikacji w planowanej sieci komunikacyjnej przeanalizowano głównie takie aspekty jak: różnego rodzaju uwarunkowania i usytuowanie poszczególnych miejscowości gminy Ozimek, stan sieci dróg publicznych, potoki podróży, wielkość potrzeb przewozowych na poszczególnych liniach, możliwość skomunikowania się pasażerów w ramach komunikacji gminnej, powiatowej oraz wojewódzkiej, infrastrukturę transportową itp.

W celu zapewnienia właściwych standardów realizowanej komunikacji, w umowie z operatorem należy określić przede wszystkim parametry taboru, jakimi mają być wykonywane usługi przewozowe, z określeniem szczegółów takich jak:

- szerokość drzwi, która ma istotny wpływ na czas wsiadania i wysiadania pasażerów oraz możliwość obsługi osób niepełnosprawnych;
- pojemność autobusów – zapewniającą bezpieczny przewóz zakładanej ilości pasażerów.

Szacunkowa ilość pasażerów oraz zróżnicowane kształtowanie się potrzeb przewozowych w poszczególnych godzinach, dniach i miesiącach wymaga stosowania taboru o szerokim przedziale pojemności. Proponuje się wprowadzenie taboru o pojemności od 30 do 60 miejsc siedzących do obsługi szczytów przewozowych, oraz autobusów o pojemności od 10 do 25 miejsc siedzących do obsługi komunikacji w godzinach międzyszczytowych, w godzinach wieczornych oraz w soboty, niedziele i święta. Ilość taboru powinna być dostosowana do planowanej pracy przewozowej i jej rozłożenia w ciągu dnia.

W wyniku przeprowadzonych analiz szczegółowo określono preferencje dotyczące środków transportowych do realizacji założonych zadań. Dla planowanej sieci komunikacyjnej obejmującej 5 linii komunikacyjnych minimalne wymagania taborowe to:

- 3 pojazdy posiadających liczbę miejsc siedzących od 30 do 60, spełniających, co najmniej normy spalin określone jako EURO V;
- 3 pojazdy posiadających od 10 do 25 miejsc siedzących, spełniających, co najmniej normy spalin EURO V,

Wszystkie w/w pojazdy muszą być homologowane w rozumieniu art. 68 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym jako autobusy międzymiastowe (kategoria homologacyjna M2 i M3). Tabor wymagany do obsługi komunikacji w gminie Ozimek powinien zaliczać się do kategorii autobusów niskopodłogowych lub co najmniej niskowejściowych – przystosowanie do obsługi osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej.

Dodatkowo sprzęt ten powinien spełniać następujące wymagania techniczne:

- elektroniczne lub standardowe tablice kierunkowe: przednia i boczna,
- właściwa wentylacja i czystość mające wpływ na wygodę podróży – wymóg posiadania klimatyzacji,
- stan techniczny pojazdów oraz łączność kierowcy z dyspozytornią, policją i pogotowiem ratunkowym, co ma wpływ na bezpieczeństwo pasażerów. Jednocześnie operator musi zapewnić łączność (telefon

komórkowy, radiotelefon, radio CB) z każdym z autobusów realizujących komunikację oraz normy emisji spalin (tzw. euro), które mają wpływ na zużycie paliwa, a w konsekwencji na koszt realizowanego transportu. Normy te decydują również o poziomie wpływu środków transportu na środowisko. Tabor powinien spełniać normy emisji spalin minimum EURO V.

Z uwagi na charakter przewozów Gmina Ozimek, jako organizator komunikacji, powinna rozważyć dostosowanie floty pojazdów realizujących przewozy w obszarze gminy do zapisów art. 36 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Należy przeprowadzić analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem w komunikacji autobusów zeroemisyjnych. Jeżeli wyniki wskażą jednoznacznie na korzyści płynące z wykorzystania autobusów zeroemisyjnych rozważyć należy zakup autobusów przyjaznych dla środowiska (np. autobusów elektrycznych) lub nakazać operatorowi w zawartej umowie, by odpowiednią wielkość przewozów realizował takim taborem.

Należy podkreślić, że w/w pojazdy, którymi planowane jest wykonywanie przewozów na rzecz Gminy Ozimek, to baza taborowa o wysokim standardzie. Pojazdy spełniające powyższe wymagania zapewnią sprawną realizację zakładanych potrzeb przewozowych, przy jednoczesnym zapewnieniu najwyższego komfortu podróżowania. Ponadto zaostrzone normy emisji spalin przyczynią się do ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

Zaplanować należy również sukcesywnie wprowadzanie i wyposażenie autobusów we wszystkie elementy poprawiające komfort przejazdu pasażerów (klimatyzowane wnętrza autobusu, elektroniczne wyświetlacze kierunkowe, dźwiękowy system informacyjny), jak również umożliwiające organizatorowi prowadzenie nadzoru nad realizacją zleconych zadań przewozowych – wprowadzenie systemu monitorowania pojazdu poprzez system GPS.

12. Zasady organizacji rynku przewozów

Ogólne zasady organizacji rynku przewozów określa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym. Zgodnie z art. 19 wybór operatora świadczącego usługi przewozowe na obszarze właściwości danego organizatora może nastąpić w trybie:

- a. ustawy Prawo zamówień publicznych,
- b. ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- c. bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, po spełnieniu wymogów określonych w art. 22 ustawy.

Samorząd gminny może wybrać również alternatywną drogę poprzez powierzenie własnej jednostce organizacyjnej zadanie realizacji transportu zbiorowego.

Biorąc pod uwagę powyższe założenia rynek przewozowy można ukształtować poprzez wykreowanie przez jednostkę samorządu własnej jednostki organizacyjnej lub wybór operatora w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych i stworzenie monopolu na wykonywanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej lub dopuszczenie konkurencji w postaci prywatnych przewoźników. Monopol, jako

forma rynku, która wyklucza występowanie na rynku zjawiska konkurencji, musi dawać gwarancję, że pojedyncza firma będzie w stanie zaspokoić potrzeby przewozowe na danym obszarze w sposób bardziej efektywny niż dwie lub więcej firm. Monopol może jednak prowadzić do powstania potencjalnego konfliktu pomiędzy efektywnością ekonomiczną, a zasadą konkurencji, gdyż większa liczba firm przewozowych na rynku to większa konkurencja cenowa, co z zasady jest bardziej korzystne dla pasażerów. Oczywiście nawet utworzenie własnej jednostki nie daje gwarancji, że przewozów na liniach komunikacyjnych użyteczności publicznej nie zacznie komercyjnie wykonywać prywatny przewoźnik. Jest to możliwe, gdyż zgodnie z art. 20 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, operatorowi nie można przyznać prawa wyłącznego, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.

Rynek może być także organizowany i rozwijany poprzez wprowadzenie zasady konkurencyjności przewoźników. Władze jednostki samorządu mogą podjąć decyzję o otwarciu rynku komunikacji na danym obszarze. Należy podkreślić, iż stosunkowo niewielkie zaangażowanie sektora prywatnego w transport zbiorowy stanowi dużą barierę w rozwoju stosunków konkurencyjnych. Dodatkowo przewoźnicy prywatni są zainteresowani wykonywaniem usług przewozowych wyłącznie na liniach komunikacyjnych, które zapewniają rentowność, co jest niekorzystne ze względów społecznych. Przewoźnicy prywatni mogą jednak zapewnić dwie wymierne korzyści: po pierwsze kapitał pozwalający ograniczyć bezpośrednie zaangażowanie środków publicznych w funkcjonowanie własnych jednostek komunalnych (np. ograniczenie inwestycji taborowych), po drugie wyższą efektywność świadczenia usług, a więc niższe koszty przy porównywalnej jakości usług. Prywatni przewoźnicy włączeni lub dopuszczeni do systemu komunikacji przyczyniają się do obniżenia kosztów i do poprawy jakości, w tym także do lepszego standardu taboru, jednakże stosowanie takiego modelu powoduje znaczne ograniczenie możliwości kontroli nad operatorami.

Podstawowym i najlepszym rozwiązaniem dotyczącym organizacji komunikacji zbiorowej na terenie gminy Ozimek będzie sytuacja, kiedy operatorem zostanie jeden podmiot zewnętrzny (firma transportowa) lub konsorcjum podmiotów wyłonione w drodze ustawy Prawo zamówień publicznych, będący wykonawcą przewozów, a także realizujący na podstawie zawartej umowy część obowiązków organizatora, w szczególności w zakresie organizacji systemu informacji dla pasażerów. Takie rozwiązanie pozwoli jednostce samorządu na właściwą i bezpośrednią kontrolę operatora. Jednakże sytuacja taka spowoduje załamanie rynku dla pozostałych przedsiębiorców prowadzących obecnie działalność przewozową na terenie obejmującym także obszar gminy Ozimek. W celu zapewnienia stabilizacji rynku należy rozważyć powierzenie przewozów kilku operatorom lub grupie stanowiącej konsorcjum. W przypadku wyłonienia konsorcjum rozliczenie będzie odbywało się tak, jak przypadku jednego operatora. Operator, czyli przedsiębiorca wyłoniony w drodze przetargu uzyskuje przychody za świadczone usługi bezpośrednio od organizatora w ramach wypłaty rekompensaty. W celu ograniczenia wysokości wydatków dokonywanych z budżetu jednostki samorządowej należy ograniczać stosowanie szerokiego katalogu uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, gdyż w znacznym stopniu obniżają one dochodowość świadczonych usług. Ponadto w ramach budżetu przeznaczanego na realizację transportu publicznego

należy uwzględnić wypłatę rozsądnego zysku dla operatorów.

Podkreślić należy, że posiadanie przez samorząd samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego 100 % udziałów w spółce transportowej czyni tą spółkę podmiotem wewnętrznym (art. 2 lit. j Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego), który może realizować kompleksowo gminne przewozy użyteczności publicznej. Z podmiotem takim można zawrzeć umowę na świadczenie usług przewozowych w sposób bezpośredni (zgodnie z art. 22 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym). Natomiast w przypadku podmiotu wewnętrznego, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego nie posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta bezpośrednio, powinna przyjąć formę koncesji na usługi. Warunkiem jest sprawowanie nad tą spółką przez organy publiczne kontroli analogicznej do tej, jaką sprawują nad własnymi służbami.

Podkreślić należy, iż ze względu na wielkość pracy przewozowej, jaka zostanie powierzona operatorowi, umowa na świadczenie usług przewozowych powinna być zawarta na dłuższy okres czasu (np. co najmniej 5 lat). Jest to minimalny okres, jaki zagwarantuje wyłonionemu w drodze przetargu operatorowi spłatę kapitału zainwestowanego w realizację przewozów (przygotowanie i wyposażenie autobusów, amortyzacja zakupionego taboru, przygotowanie zaplecza technicznego, pozyskanie odpowiednich pracowników).

13. Standardy usług przewozowych

Gminne przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej będą realizowane jako powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora. Przewozy te będą nakierowane w szczególności na bieżące i nieprzerwane zaspokajanie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze gminy Ozimek.

Organizowanie i planowanie tego transportu obejmuje również wymóg określenia standardów jego realizacji. W szczególności należy wziąć pod uwagę następujące wymogi w zakresie:

- **ochrony środowiska naturalnego** – postępująca degradacja środowiska naturalnego powodowana jest z jednej strony intensywnym ruchem samochodów, powodującym wysoką emisję spalin, hałas oraz inne uciążliwości, takie jak zatłoczenie arterii komunikacyjnych, z drugiej zaś eksploatacją przez podmioty prowadzące działalność z zakresu komunikacji publicznej starych, niespełniających współczesnych wymogów z zakresu ochrony środowiska środków transportu. Aktualnie wszystkie nowo produkowane autobusy i ich jednostki napędowe muszą spełniać europejskie wymogi odnośnie emisji spalin, które kategoryzowane są w skali od EURO I do EURO VI. Natomiast pojazdy realizujące przewóz publiczny, które zostały dopuszczone do ruchu przed wdrożeniem powyższych norm zużywają

nie tylko duże ilości paliwa, ale dodatkowo powodują emitowanie do środowiska naturalnego szkodliwych związków, takich jak: tlenek węgla, tlenki azotu i siarki oraz metanowych związków organicznych, przede wszystkim związków ołowiu. W celu poprawy stanu środowiska naturalnego gminy Ozimek, planuje się korzystanie z autobusów spełniających coraz ostrzejsze normy ochrony środowiska. Realizacja komunikacji taborem spełniającym te wymagania podwyższy standard transportu publicznego na obszarze gminy, a jednocześnie ograniczy negatywny wpływ na środowisko naturalne. Jednoczenie podejście to może mobilizować innych przewoźników do odnowy posiadanego taboru. Szczegółowe wymagania dotyczące środków transportu niezbędnych do wykonywania gminnych przewozów użyteczności publicznej zostały omówione w rozdziale 9.

- **dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego** – określenie standardu usług przewozowych wiąże się ściśle z zasadą powszechnego dostępu obywateli do korzystania ze środków transportowych w transporcie publicznym. Zasada ta w szczególności powinna uwzględniać takie organizowanie transportu oraz infrastruktury transportowej, aby w maksymalnym stopniu zapewnić osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej, samodzielny (lub za pomocą opiekuna), nieutrudniony dostęp do infrastruktury oraz możliwość przemieszczania się środkami transportu publicznego. Dążąc do jak najlepszego dostosowania taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych organizator transportu powinien kłaść nacisk na to, by operator wprowadzał różnorakie udogodnienia, na przykład takie jak:
 - zapewnienie właściwej szerokości drzwi, która ma istotny wpływ na czas wsiadania i wysiadania pasażerów oraz możliwość obsługi osób niepełnosprawnych oraz zapewnienie, by co najmniej jedne drzwi autobusu były otwierane automatycznie poprzez sterowanie z miejsca kierowcy,
 - zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w autobusach, np.: obniżanie autobusu przy wsiadaniu pasażerów tzw. „przyklęk”, rampy najazdowe przy wejściach do autobusów,
 - wydzielenie i oznakowanie w środkach transportu przestrzeni dla pasażerów niepełnosprawnych.Ponadto organizator transportu winien dążyć, by projektowane stanowiska odjazdowe i przyjazdowe w centrum przesiadkowym, na przystankach autobusowych oraz cała infrastruktura towarzysząca zostały przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych oraz osób z ograniczoną zdolnością ruchową.
- **dostęp podróżnych do infrastruktury przewozowej** – wszystkie przystanki komunikacyjne i towarzysząca infrastruktura przystankowa, jako miejsca przeznaczone do wsiadania i wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, powinny spełniać przynajmniej minimalne wymagania ustawowe. Ważne jest również, aby posiadały odpowiedni standard pozwalający na powszechny i bezpieczny dostęp do przystanku. Zadaniem organizatora winno być monitorowanie standardu w/w infrastruktury oraz kierowanie ewentualnych uwag do właściwych zarządców przystanków.

14. System informacji dla pasażerów

Bardzo ważnym elementem transportu publicznego dla gminy Ozimek jest określenie założeń systemu informacji dla pasażera. Zanim pasażer skorzysta z usługi komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość dostępu i pozyskania niezbędnych informacji o układzie i przebiegu linii, obowiązujących taryfach biletowych oraz czasie przejazdu. Miejscem, gdzie może dokonać powyższych czynności powinien być tzw. zintegrowany węzeł przesiadkowy oraz docelowo każdy z ważniejszych przystanków komunikacji autobusowej na terenie gminy Ozimek. Zintegrowany węzeł przesiadkowy winien być wyposażony w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności w miejsca postojowe, przystanki, punkty sprzedaży biletów (kasy lub biletomaty) oraz systemy umożliwiające zapoznanie się z w/w informacjami dotyczącymi sieci komunikacyjnej.

Punkt Obsługi Pasażera to miejsce, gdzie będzie można między innymi:

- pozyskać informacje dotyczące funkcjonowania zbiorowego transportu publicznego, w tym zapoznać się z obowiązującymi przepisami porządkowymi (regulaminem przewozów),
- zapoznać się z możliwościami dotarcia do celu podróży,
- zapoznać się z obowiązującymi taryfami biletowymi,
- zakupić bilet bez względu na jego rodzaj,
- uzyskać informacje o wszelkich zmianach dokonywanych w rozkładach jazdy.

Jeden główny Punkt Obsługi Pasażera powinien być zlokalizowany w dogodnym dla pasażerów miejscu. Najlepszym rozwiązaniem byłoby umieszczenie go w budynku dworca kolejowego w Ozimku, w którym koncentrować będzie się publiczny transport autobusowy z transportem kolejowym.



Punkt obsługi pasażerów; źródło: www.commons.wikimedia.org

Aby zapewnić pasażerom kompleksową obsługę i dostęp do usług komunikacyjnych na wysokim poziomie niezbędna będzie koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu niezależnie od tego, kto jest organizatorem przewozów. W ostatnich latach koordynacja taka praktycznie nie istniała, gdyż przewoźnicy autobusowi działający na terenie gminy nie prowadzili takich działań, co niewątpliwie utrudniało podróż pasażerom.

Biorąc pod uwagę ogrom problemów można stwierdzić, że przed organizatorem transportu stoją duże wyzwania. Niewątpliwie należy jednak priorytetowo podjąć działania, które pozwolą, na choć zadowalające zintegrowanie przewozów wykonywanych na obszarze gminy. Działania te sprawią, że komunikacja publiczna stanie się dla pasażera bardziej przyjazna.

Jak już wspomniano powyżej pasażerowi należy zapewnić dostęp do aktualnej i rzetelnej informacji niezależnie od miejsca skąd planuje i rozpoczyna podróż. Dużą rolę odgrywa tutaj sam przystanek autobusowy, który może funkcjonować jako słupek przystankowy lub wiata. Na takim przystanku powinien znajdować się aktualny rozkład jazdy, który będzie zawierał podstawowe informacje dotyczące możliwości przemieszczania się na danej linii. Za stan i aktualizację rozkładu jazdy odpowiada organizator publicznego transportu zbiorowego. Z uwagi na fakt, iż w gminie Ozimek występuje co najmniej kilku przewoźników transportu zbiorowego obsługujących linie komercyjne, władze gminy powinny podjąć negocjacje w celu wypracowania wspólnego systemu informacji przystankowej dla wszystkich pasażerów. Rozkłady jazdy zamieszczone na przystankach komunikacyjnych zawierać muszą wszystkie niezbędne informacje przewidziane w ustawie Prawo przewozowe oraz w rozporządzeniu w sprawie rozkładów jazdy.

Informacja pasażerska jest jednym z ważniejszych elementów współczesnego transportu zbiorowego. Tworzy się ją po to, by zmniejszać zaangażowanie pasażerów w poszukiwanie informacji, oszczędzać ich czas i zwiększać wygodę.

Wizualizacja informacji dla pasażera powinna być wizytówką organizatora i operatora i powinna przyciągać zarówno swoją szatą graficzną, jak i jasną i łatwo zrozumiałą treścią.

Stworzenie zintegrowanego systemu informacji dla pasażera, obejmującego sieć transportu zbiorowego w całej gminie, powinno stać się jednym z głównych działań organizatora transportu.

Należałoby także wypracować jednolity system informacji stosowanych na przystankach autobusowych przez wszystkich przewoźników.

Na ważniejszych przystankach usytuowanych na terenie obejmowanym przez planowaną sieć należy oprócz standardowej tabliczki przystankowej umieścić także schemat sieci komunikacyjnej, regulamin przewozów oraz zbiorczą taryfę opłat.

Ponadto każdy z autobusów obsługujących komunikację organizowaną przez Gminę Ozimek powinien być wyposażony w tablicę informacyjną zawierającą podstawowe informacje dotyczące sieci komunikacyjnej:

- dane organizatora i operatora,

- schemat sieci komunikacyjnej z podziałem na linie (wraz z opisem przebiegu linii),
- taryfę opłat za bilety jednorazowe i miesięczne (wraz z cenami biletów ulgowych),
- zestawienie stosowanych ulg ustawowych i handlowych,
- wyciąg z przepisów porządkowych w gminnym regularnym przewozie osób (regulamin), który powinien zostać określony w drodze uchwały Rady Gminy.

Kształt, wielkość, wygląd graficzny oraz sposób zamontowania tablicy informacyjnej w autobusach może być różny w zależności od rodzaju taboru i powinien być uzgadniany z operatorem.

15. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Wyznaczając kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego należy zwrócić uwagę na podstawową rolę transportu, którą jest konieczność zapewnienia pasażerom wygodnych warunków przemieszczania się. Dotyczy to szczególnie osób nieposiadających własnych środków lokomocji – z powodów ekonomicznych, zdrowotnych, ze względu na młody wiek, lub z jakichkolwiek innych przyczyn. Dodatkowym zadaniem transportu jest zapobieganie negatywnym skutkom nadmiernego rozwoju motoryzacji, takim jak wzrost zanieczyszczenia powietrza, wzrost poziomu hałasu, nadmierne zatłoczenie dróg i wypełnianie wszystkich wolnych przestrzeni w centrum miast przez parkujące pojazdy. Nowoczesny, ekologiczny, efektywny i relatywnie tani transport publiczny nie oznacza usług przewozowych na niskim poziomie jakościowym. Wymaga on od organizatora oferowania prostej sieci połączeń (bez nadmiernej ilości dublujących się linii) i stworzenia infrastruktury odpowiadającej oczekiwaniom każdej z grup pasażerskich. Utrzymanie równowagi pomiędzy transportem publicznym, a indywidualnym jest konieczne dla zachowania odpowiednich warunków życia mieszkańców w środowisku wolnym od nadmiaru zanieczyszczeń, hałasu i zatłoczonych dróg.

Kolejny aspekt, wskaźniki pokazują, że stajemy się z roku na rok społeczeństwem coraz starszym. Biorąc to pod uwagę, bardzo ważnym aspektem rozwoju komunikacji publicznej jest stała troska o pasażerów starszych, niepełnosprawnych oraz wszystkich, którzy mają trudności w przemieszczaniu się, co będzie sprzyjać ich wychodzeniu ze społecznego wyizolowania.

Nie mniej ważnym aspektem jest również zapewnienie wygodnych i bezpiecznych warunków oczekiwania na przystankach oraz wymiana taboru komunikacji na pojazdy dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej

Uwzględniając powyższe zasady, stwierdzono, że podstawowe kierunki rozwoju transportu zbiorowego w gminie Ozimek to:

1. zapewnienie odpowiedniej dostępności do obiektów użyteczności publicznej;
2. zapewnienie odpowiedniej siatki połączeń;
3. minimalizacja negatywnego wpływu transportu na mieszkańców oraz środowisko naturalne i poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu;

4. dążenie do poprawy wizerunku gminy;
5. poprawa dostępności osób o ograniczonej sprawności ruchowej do systemu transportowego;
6. tworzenie realnej konkurencji w stosunku do transportu indywidualnego;
7. poprawa standardu komunikacji zbiorowej;
8. łagodzenie nierównomierności obsługi transportowej poszczególnych obszarów gminy;
9. inicjatywa utworzenia centrum przesiadkowego w Ozimku.

16. Podsumowanie

Podstawowe zadania i cele związane z transportem zbiorowym zostały już omówione we wcześniejszych rozdziałach poświęconych strategii i kierunkom rozwoju transportu. Podkreślić należy iż niniejsze opracowanie nie określa szczegółowego rozkładu jazdy linii komunikacyjnych zawartych w planie transportowym, a tylko określa zasady funkcjonowania tej komunikacji.

Najważniejszym zadaniem wynikającym z niniejszego planu jest konieczność podjęcia i prowadzenia działań mających na celu zapewnienie powszechnego dostępu do usług przewozowych tak, aby na bieżąco i nieprzerwanie zaspokajać potrzeby przewozowe wszystkich mieszkańców gminy Ozimek.

Podstawowym kryterium osiągnięcia sukcesu przez transport publiczny jest zapewnienie pokrycia całego obszaru gminy Ozimek, przy jednoczesnym zachowaniu właściwej frekwencji kursowania autobusów (taktu) przez cały dzień. Bardzo ważnym czynnikiem jest bliskość transportu publicznego – zgodnie z przyjmowanymi na zachodzie standardami (np. Związek Komunikacyjny Renu i Ujścia Menu - Rhein-Main-Verkehrsverbund) dojście do przystanków w przypadku komunikacji autobusowej nie powinno być dłuższe niż 300 m. Należy mieć świadomość, że samochód parkuje się zazwyczaj zdecydowanie bliżej (obok lub pod domem) i transport publiczny traci już na starcie. Bliskość przystanków jest też bardzo istotna w kontekście zachodzących zmian demograficznych. Kolejnym kryterium jest poczucie bezpieczeństwa, na które wpływa dobrze zaprojektowana infrastruktura przystankowa i drogi dojścia do niej oraz nowoczesny tabor. Nie mniej ważne jest, aby pasażer nie czuł konsekwencji coraz częściej nieuniknionych przesiadek. Zmiana środka lokomocji powinna się odbywać w miarę płynnie i nie być obciążeniem, nawet dla osób z dysfunkcją narządów ruchu, z zakupami, czy z wózkiem.

Nowoczesne systemy transportowe, które osiągnęły sukces, odbiegają od polskich wyobrażeń, szczególnie w zakresie kształtowania taryf. W przeciwieństwie do tendencji obecnych w Polsce – komplikowanie taryf, na świecie dąży się do upraszczania oferty, tak, aby była zrozumiała dla klientów i nie prowadziła do sytuacji, w których okazywałyby się, że pasażer nie tak uiszczył opłatę jak powinien i jest za to karany.

W dalszej perspektywie nadzoru nad komunikacją publiczną, należy wdrożyć system elektronicznego nadzoru i monitoringu pojazdów wraz z informacją o rzeczywistych odjazdach pojazdów z przystanków,

Jednym z ważnych zadań wynikających z niniejszego planu jest konieczność opracowania wspólnego systemu informacji dla pasażerów, obejmującego wszystkich organizatorów oraz przewoźników

prowadzących działalność przewozową obejmującą swym zasięgiem gminę Ozimek..

Z uwagi charakter przewozów Gmina Ozimek, jako organizator komunikacji, powinna rozważyć dostosowanie floty pojazdów realizujących przewozy w obszarze gminy do zapisów art. 36 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Należy przeprowadzić analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem w komunikacji autobusów zeroemisyjnych. Jeżeli wyniki wskażą jednoznacznie na korzyści płynące z wykorzystania autobusów zeroemisyjnych rozważyć należy zakup autobusów przyjaznych dla środowiska (np. autobusów elektrycznych) lub nakazać operatorowi w zawartej umowie, by odpowiednią wielkość przewozów realizował takim taborem. Rozwiązanie to zapewni korzyści środowisku naturalnemu. Jednak priorytetem winno być dostosowanie taboru do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Najsłabszą stroną transportu zbiorowego w gminie jest dworca (węzła przesiadkowego) w Ozimku. Komplikuje to sytuację nie tylko samym przewoźnikom, ale przede wszystkim pasażerom, którzy są odprawiani w bardzo złych warunkach.

Wysoka częstotliwość, całodobowa oferta, dobra informacja, bliskość przystanków będą pomocne w zapewnieniu konkurencyjności transportu publicznego nad samochodem. Wszystkie w/w cechy sprawią, że transport publiczny w gminie Ozimek będzie elastyczny, szybki i pewny podobnie jak prywatny samochód, a równocześnie dużo tańszy, zwłaszcza dla właścicieli biletów okresowych.

Jak więc widać przed Gminą Ozimek, jako organizatorem transportu stoją nie lada wyzwania. Niestety lata zaniedbań doprowadziły do degradacji transportu publicznego. Obecnie, by osiągnąć jego zadowalający poziom, trzeba wykonać szereg wyżej wymienionych zadań. W niektórych miejscach trzeba praktycznie budować strukturę transportową od podstaw. Niestety działania takie wiążą się z koniecznością dokonywania bardzo dużych wydatków z środków publicznych. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakładając na jednostki samorządu tyle nowych zadań jednocześnie jasno określiła, z czego należy je finansować. Mają to być przede wszystkim środki własne danej jednostki. Należy jednak podkreślić, iż dzięki wsparciu wynikającemu ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej obecnie zdecydowana większość kosztów organizacji przewozów jest pokrywana z budżetu centralnego, co jest znacznym ułatwieniem dla jednostek organizujących komunikację publiczną

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

1. Plan sieci komunikacyjnej – gminne przewozy użyteczności publicznej organizowane przez Gminę Ozimek

Zgodnie z § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, plan transportowy winien składać się z części tekstowej i części graficznej. Część graficzna powinna zawierać rysunek

przedstawiający sieć komunikacyjną w granicach obszaru, na którym ma się odbywać przewóz o charakterze użyteczności publicznej.

Bazując na ujętych w części tekstowej niniejszego planu propozycjach ukształtowania sieci komunikacyjnej, poniżej przedstawiono rysunek sieci komunikacyjnej, na której będą prowadzone gminne przewozy użyteczności publicznej organizowane przez Gminę Ozimek.