



URZĄD GMINY W KŁODAWIE

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO  
DLA GMINY KŁODAWA**

-

**PLAN TRANSPORTOWY**

---

WYKONANY PRZEZ



WARSZAWA, 2015 R.

## SPIS TREŚCI

<b>1. WSTĘP</b> .....	<b>2</b>
1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY? .....	2
1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE .....	5
<b>2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM</b> .....	<b>6</b>
<b>3. SYSTEM TRANSPORTOWY W GMINIE KŁODAWA</b> .....	<b>9</b>
3.1. SIEĆ DROGOWA .....	9
3.2. SIEĆ AUTOBUSOWA .....	13
<b>4. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW</b> .....	<b>22</b>
4.1. PODMIOTY REALIZUJĄCE TRANSPORT PUBLICZNY .....	22
4.2. FUNKCJE ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO .....	24
<b>5. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW</b> .....	<b>27</b>
5.1. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO .....	27
5.2. FUNKCJE ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO .....	28
<b>6. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ</b> .....	<b>29</b>
6.1. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ (SIP) .....	31
6.2. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO .....	34
6.3. UDOSTĘPNIANIE OPERATOROM LUB OPERATOROM I PRZEWOŹNIKOM INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ .....	35
<b>7. FINANSOWANIE GMINNEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO</b> .....	<b>36</b>
7.1. FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO .....	36
7.2. FINANSOWANIE GMINNEGO TRANSPORTU DROGOWEGO .....	37
<b>8. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W GMINIE KŁODAWA</b> .....	<b>39</b>
<b>9. OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW GMINY KŁODAWA</b> .....	<b>41</b>
9.1. WYZNACZENIE SIECI POŁĄCZEŃ O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ .....	43
<b>ZAŁĄCZNIK</b> .....	<b>46</b>

## 1. Wstęp

### 1.1. Czym jest Plan Transportowy?

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

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

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

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

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

6. Minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

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

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

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

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

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

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

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

## 1.2. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;</li> <li>2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;</li> <li>3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych;</li> <li>4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;</li> <li>5. Zasady organizacji rynku przewozów;</li> <li>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;</li> <li>7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera;</li> <li>8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.</li> </ol>
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 Gminie Kłodawa w zakresie przewozów gminnych jest Wójt Gminy Kłodawa.
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

Gmina Kłodawa znajduje się w północnej części powiatu gorzowskiego, w północno-zachodniej części województwa lubuskiego. Przez obszar gminy przebiegają drogi S3, droga krajowa nr 22, droga wojewódzka nr 151.

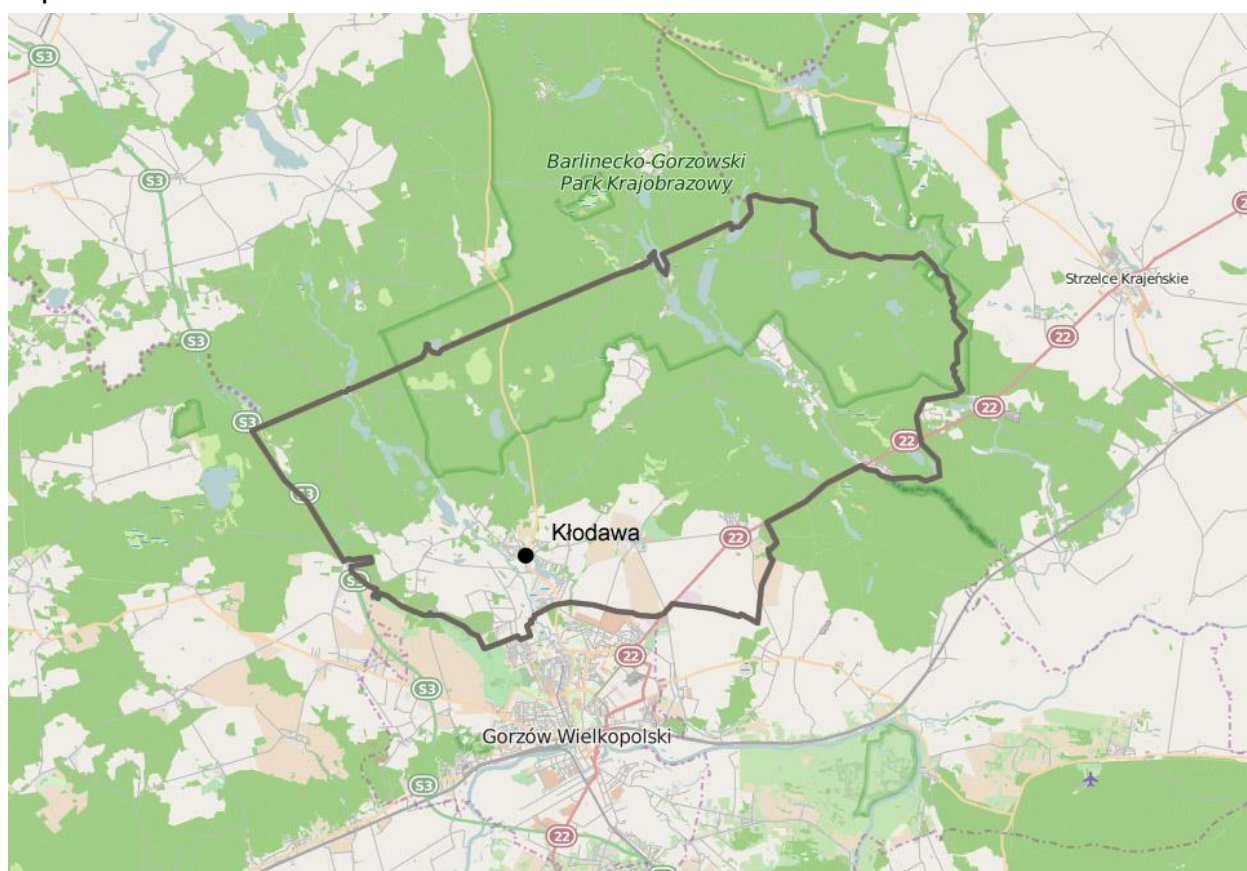
Gmina Kłodawa sąsiaduje z gminami: Nowogródek Pomorski, Barlinek, Lubiszyn, Strzelce Krajeńskie, Santok i Gorzów Wielkopolski.

Użytki rolne zajmują 23% powierzchni gminy, natomiast użytki leśne 65%.

Powierzchnia gminy wynosi 235 km<sup>2</sup>, a liczba ludności 8201.

Kłodawa leży w odległości ok. 8 km od Gorzowa Wielkopolskiego oraz 121 km od Zielonej Góry.

Mapa 1. Gmina Kłodawa



Źródło: Opracowanie własne

W poniższej tabeli przedstawiono podstawowe informacje statystyczne.

Tabela 2. Powierzchnia i ludność gminy

Powierzchnia w km <sup>2</sup>	Ludność	Gęstość zaludnienia na 1 km <sup>2</sup>
235	8201	36

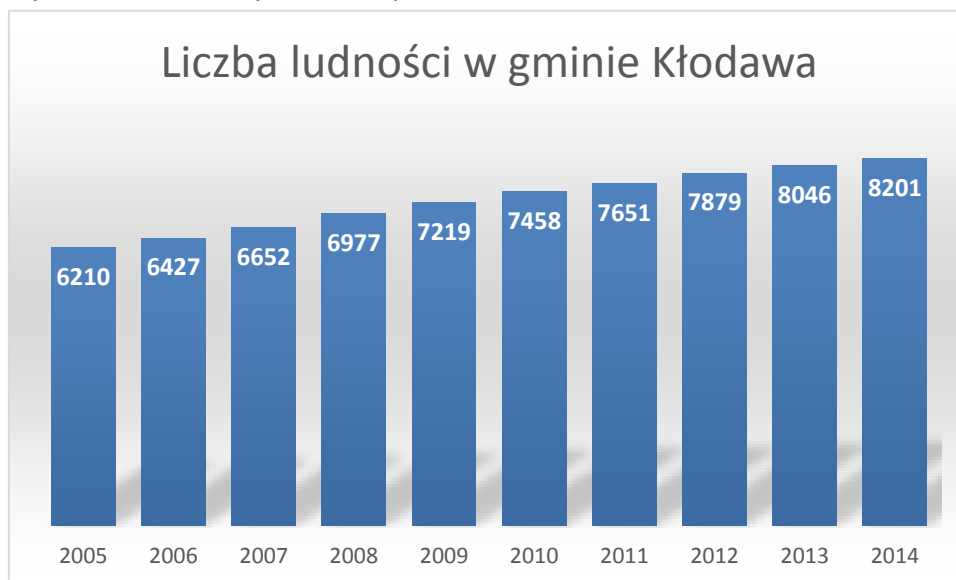
Źródło: GUS

W kolejnej tabeli przedstawiono dane dotyczące dróg na terenie Gminy.

Gmina Kłodawa ze względu na strukturę osadniczą jest gminą wiejską. Gęstość zaludnienia wynosi 36 osób na km<sup>2</sup>.

Potrzeby komunikacyjne mieszkańców zależą od wielu czynników demograficznych i gospodarczych, dlatego analiza rynku przewozów transportu publicznego musi uwzględniać tendencje w zakresie sytuacji demograficznej danej społeczności oraz rozwoju gospodarczego regionu. Wpływ na popyt na transport publiczny ma przede wszystkim ogólna liczba mieszkańców, stosunek poszczególnych grup wiekowych, ruch naturalny i migracyjny.

**Wykres 1. Ludność Gminy Kłodawa na przestrzeni ostatnich 10 lat**

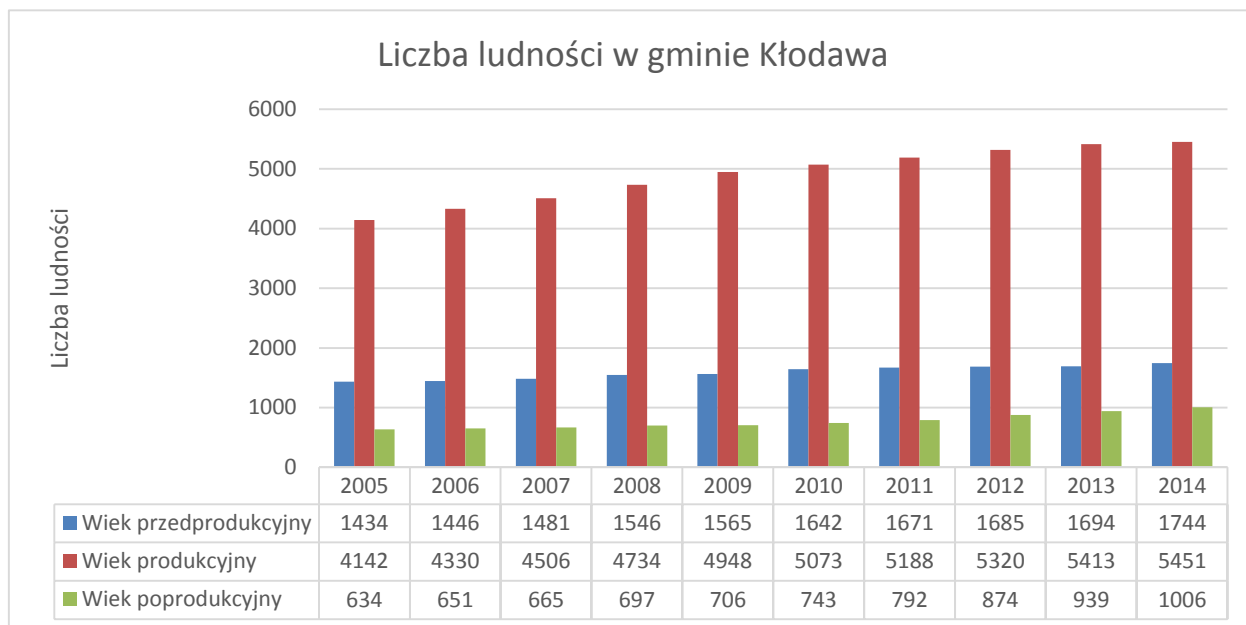


**Źródło:** Bank Danych Lokalnych/ Opracowanie własne

Na podstawie tabeli można zaobserwować stopniowy wzrost liczby ludności na przestrzeni ostatnich 10 lat. Taki obraz demograficzny gminy spowodowany jest napływem ludności z miasta Gorzowa Wielkopolskiego. Na napływ ludności na obszar gminy wpływa niewielka odległość od stolicy Powiatu, atrakcyjne przyrodniczo tereny oraz czyste powietrze.

Poniższy wykres pokazuje jak zmieniała się struktura poszczególnych grup wiekowych w gminie na przestrzeni ostatnich 10 lat. Wzrost można zaobserwować we wszystkich grupach wiekowych, co warunkuje że popyt na transport publiczny w ciągu najbliższych 10 lat będzie utrzymywał się przynajmniej na obecnym poziomie, z uwagi na dodatnie saldo migracji oraz dużą tendencję przesiedlania się ludności na obszary podmiejskie.



**Wykres 2. Ludność Gminy Kłodawa na przestrzeni ostatnich 10 lat w podziale na poszczególne grupy wiekowe**

**Źródło:** Bank Danych Lokalnych/ Opracowanie własne

Analiza rynku przewozów transportu publicznego musi uwzględniać tendencje w zakresie liczby mieszkańców, jego struktury oraz naturalnego ruchu. Wzrost liczby mieszkańców w Gminie oraz dodatkowo saldo migracji wewnętrznych i zagranicznych dają podstawę do przekonania, że popyt na transport publiczny będzie utrzymywał się przynajmniej na obecnym poziomie, nie wykluczając niewielkiej tendencji wzrostowej.

**Tabela 3. Migracje w gminie Kłodawa**

Jednostka terytorialna	Zakres przedmiotowy	Liczba osób
Powiat Gorzowski	Saldo migracji wewnętrznych	327
Gmina Kłodawa	Saldo migracji wewnętrznych	156
Powiat Gorzowski	Saldo migracji zagranicznych	-58
Gmina Kłodawa	Saldo migracji zagranicznych	3

**Źródło:** Bank Danych Lokalnych

Niewielka odległość od Gorzowa Wielkopolskiego oraz dobra infrastruktura i walory przyrodnicze umożliwiły szybki rozwój budownictwa mieszkaniowego, przedsiębiorczości i turystyki. Największy rozwój budownictwa zanotowano w Kłodawie, Różankach, Chwałęcicach i Santocku.

W poniższej tabeli znajdują się największe zakłady pracy zlokalizowane na obszarze gminy.

**Tabela 4. Zakłady pracy na obszarze gminy**

Lp.	Nazwa działalności	Miejscowość
1.	Urząd Gminy	Kłodawa
2.	Constans Sp. z o.o.	Kłodawa
3.	Vetoquinol Biowet Sp. zo.o	Kłodawa
4.	Firma Prywatna Krzysztof Kozaryn	Różanki
5.	Agrodrew Przedsiębiorstwo Przemysłu Drzewnego R. Springer s.j.	Łośno
6.	Zakład Stolarski Drewmax Hanna Maksym	Kłodawa
7.	PUH Kaprys Krystyna Postemska	Różanki

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Gminy*

W poniższej tabeli znajdują się szkoły i przedszkole zlokalizowane na obszarze gminy. Warto podkreślić, że na obszarze Kłodawy brak szkół ponadgimnazjalnych. Dlatego też przy wyznaczaniu linii użyteczności publicznej należy wziąć pod uwagę, że młodzież rozpoczynająca naukę w liceum, technikum czy szkole zawodowej będzie zmuszona dojeżdżać do Gorzowa.

**Tabela 5. Jednostki oświatowe w gminie**

Lp.	Nazwa jednostki	Miejscowość
1.	Zespół Szkół im. Adama Mickiewicza	Kłodawa
2.	Zespół Szkół im. Jana Pawła II	Różanki
3.	Przedszkole Publiczne „Bajkolandia”	Kłodawa
4.	Przedszkole Publiczne „Wesoła Gromada” z oddziałem zamiejscowym w Różankach	Wojcieszyce

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych gminy*

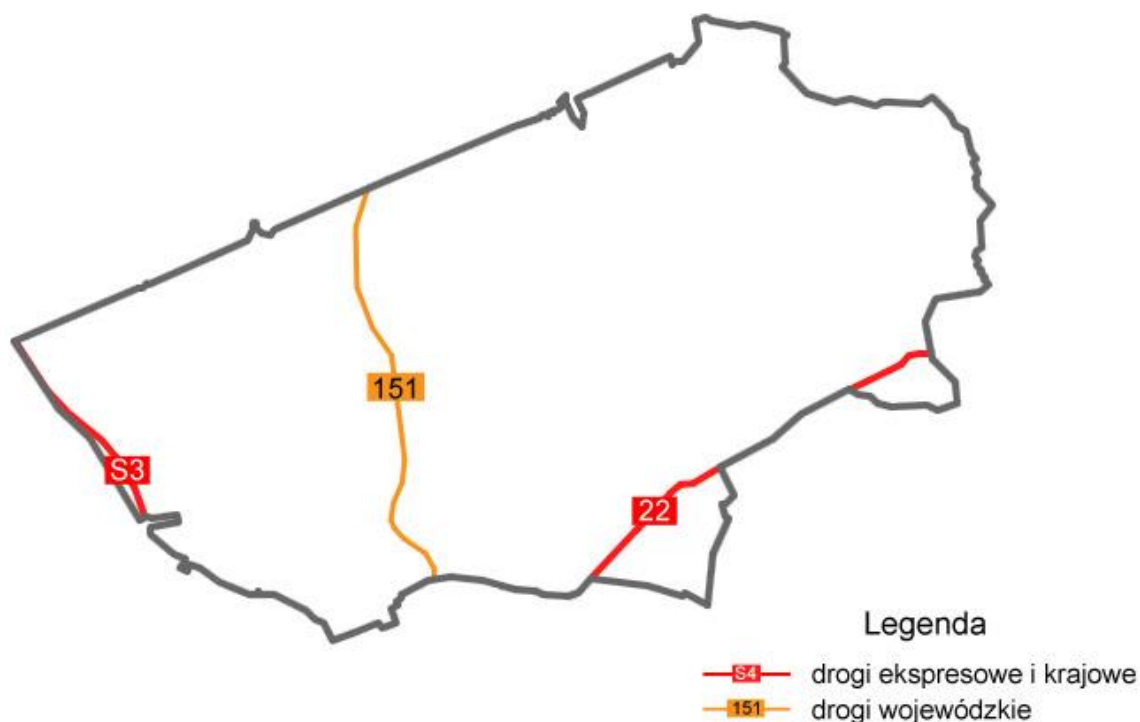
### 3. System transportowy w Gminie Kłodawa

#### 3.1. Sieć drogowa

Przez obszar gminy Kłodawa przebiegają następujące drogi:

- Droga krajowa nr 22- droga krajowa o długości około 460 km prowadząca od przejścia granicznego polsko-rosyjskiego w Grzechotkach do granicy polsko-niemieckiej w Kostrzynie. Przebiega przez województwa: lubuskie, zachodniopomorskie, wielkopolskie, pomorskie i warmińsko-mazurskie (długość na terenie gminy 11, 68 km).
- Droga S3- droga ekspresowa w zachodniej części Polski o planowanej długości 478,2 km, wytyczona południkowo ze Świnoujścia do Lubawki[7]. Na całym odcinku posiada kategorię drogi krajowej i jest zarządzana przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). Jednocześnie stanowi fragment międzynarodowej trasy E65, leżącej w transeuropejskim korytarzu transportowym. Docelowo na całej swej długości będzie posiadała klasę techniczną S.
- Droga wojewódzka nr 151 – droga wojewódzka w woj. zachodniopomorskim i woj. lubuskim o długości 136 km łącząca Świdwin z Gorzowem Wielkopolskim.

Mapa 2. Drogi na obszarze gminy



Źródło: Opracowanie własne

Sieć dróg zarządzanych przez Gminę Kłodawa o łącznej długości 153,06 km składa się z:

- 1) dróg gminnych publicznych - o długości 41,38 km,
- 2) dróg wewnętrznych stanowiących uzupełniającą sieć drogową o długości 111,68km.

Tabela 6.

Lp.	Nr drogi	Przebieg
1.	002101F	Kłodawa – Santocko ul. Polna
2.	002102F	Kłodawa – Kłodawa Kolonia ul. Świerkowa
3.	002103F	Chwałęcice – Santocko
4.	002104F	Chwałęcice – Mironice
5.	002105F	Santocko – Santocko Kolonia ul. Dębowa, Wrzosowa
6.	002106F	Zdroisko do granicy gminy ul. Bukowa
7.	002107F	Kłodawa – Kabatki
8.	002108F	Santoczno – Rybakowi ul. Letniskowa
9.	002109F	Różanki Szklarnia od DK22 do dz.321/15
10.	002110F	Różanki ul. Myśliwska
11.	002111F	Różanki ul. Wiśniowa
12.	002112F	Różanki od dz. Nr 175 do ul. Gorzowskiej
13.	002113F	Różanki Szklarnia
14.	002114F	Różanki ul. Szkolna
15.	002115F	Różanki ul. Dębowa
16.	002116F	Kłodawa – Chwałęcice
17.	002117F	Kłodawa ul. Wojcieszycza boczna
18.	002118F	Kłodawa ul. Jeziorna
19.	002119F	Kłodawa ul. Czereśniowa
20.	002120F	Kłodawa (droga do Żwirowni)
21.	002121F	Kłodawa ul. Owocowa i Brzoskwiniowa
22.	002122F	Kłodawa ul. Spokojna
23.	002123F	Kłodawa ul. Leśna
24.	002124F	Kłodawa ul. Tęczowa
25.	002115F	droga położona w Różankach ul. Dębowa
26.	002116F	droga Kłodawa- Chwałęcice

27.	002117F	Kłodawa od skrzyż. z drogą powiatową nr 1406F skrzyż. z ul. Jeziorną
28.	002118F	Kłodawa od skrzyż. z drogą powiatową nr 1406F do rzeki Srebrna
29.	002119F	Kłodawa od skrzyż. z ul. Czereśniową do skrzyż. z ul. Jeziorną
30.	002120F	Kłodawa- droga do żwirowni Stężyca od skrzyż. z dr. woj Nr 151 do skrzyż. z ul. Czereśniową
31.	002121F	Kłodawa od skrzyż. z dr. woj Nr 151 (ul. Gorzowska) do skrzyżowania z ul. Czereśniową
32.	002122F	Kłodawa od skrzyż. z dr. woj Nr 151 (ul. Gorzowską) do skrzyż. z drogą powiatową nr 1410F (ul. Mironicką)
33.	002123F	Kłodawa od skrzyż. z drogą powiatową nr 1410F do dz.nr 1203
34.	002124F	Kłodawa ul. Tęczowa
35.	002125F	Różanki ul. Sportowa
36.	002126F	Różanki ul. Lipowa (na odcinku od skrzyż. z ul. Kasztanową do ściany lasu)
37.	002127F	Kłodawa ul. Lazurowa część dz.nr 600/9 (od skrzyż. z ul. Skalną do dz.nr 834)
38.	002128F	Kłodawa ul. Perłowa część dz.nr 600/9 (od skrzyż. z ul. Tęczową)
39.	002129F	Kłodawa ul. Olchowa (dz.nr 27/73)
40.	002130F	KŁODAWA ul. Brzozowa i Jaworowa (dz.nr 27/90)
41.	002131F	Kłodawa ul. Jesionowa (dz.nr 57/1)
42.	002132F	Różanki ul. Ogrodowa (dz.nr 247)
43.	002133F	Różanki- doga w sołect. Różanki Szkl. (dz.nr 438,441)
44.	002134F	Łośno- dz.nr 213/1 i 53/13
45.	002135F	Łośno- dz.nr 214/1, 214/2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Gminy

Łączna długość dróg powiatowych na terenie gminy wynosi 65,47 km. Przez teren gminy przebiegają następujące drogi powiatowe:

Tabela 7.

Lp.	Nr drogi	Przebieg
1.	1404F	Wojcieszyce - Różanki - Janczewo
2.	1405F	od dr woj. nr 151 - Łośno - Zdroisko - Czechów
3.	1406F	Kłodawa - Wojcieszyce - Wawrów - Czechów
4.	1407F	Santoczno - Wielistawice - Bronowice
5.	1408F	droga przez wieś Rybakowo
6.	1409F	Gorzów Wlkp. Chwałęcice - Kłodawa
7.	1410F	Witnica - Lubno - Marwice - Kłodawa
8.	1411F	Łośno - Różanki
9.	1412F	od drogi kraj. nr 22 - do drogi pow. nr 1405F

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Gminy

### 3.2. Sieć autobusowa

W niniejszym rozdziale zostały przedstawione zezwolenia wydane przez Wójta Gminy Kłodawa oraz Prezydenta miasta Gorzów Wielkopolski.

Tabela 8. Zezwolenia wydane przez Wójta Gminy Kłodawa

Lp.	Nr zezw.	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:m in)	Przewoźnik
1.	01/2010	Różanki szkoła	Wojcieszyce wieś	Różanki szkoła	8	4	00:10	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Spółka z o.o.
2.	02/2010	Różanki szkoła	Santoczno wieś- Rybakowo wieś- Zdroisko wieś	Różanki szkoła	30	5	00:40	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Spółka z o.o.
3.	03/2010	Różanki szkoła	Różanki szklarnia- Wojcieszyce wieś	Różanki szkoła	9	2	00:15	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Spółka z o.o.
4.	04/2010/2	Kłodawa szkoła	Lipy wieś- Łośno wieś	Kłodawa szkoła	26	3	00:40	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Spółka z o.o.

5.	03/2012	Kłodawa szkoła	Chwałęcice Lipowa-Chwałęcice Leśna-Chwałęcice Polna	Kłodawa szkoła	9	4	00:15	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Spółka z o.o.
6.	04/2012/1	Kłodawa szkoła	Santocko Kolonia-Santocko-Mironice	Kłodawa szkoła	20	4	00:40	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Spółka z o.o.
7.	05/2012/1	Kłodawa szkoła	Mszaniec Osada	Kłodawa szkoła	12	2	00:20	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Spółka z o.o.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń udostępnionych przez Urząd Gminy Kłodawa

Tabela 9. Zezwolenia wydane przez Prezydenta Miasta Gorzów Wielkopolski

Lp.	Nr zezw.	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik
1.	56	Gorzów Wlkp. DA	Gorzów AWF- Gorzów Jagiełły- Gorzów Walcz Widok- Gorzów Walcz Stilon- Gorzów Walcz Silwana- Gorzów Ustronie- Gorzów Prefadom- Różanki szklarnia- Różanki II- Wojcieszyce wieś- Gorzów Prefadom 2- Gorzów Ustronie- Gorzów Kombatantów- Gorzów Walcz. Szpital Psych.- Gorzów Walcz Stilon- Gorzów Walczaka GLS 1- Gorzów Jagiełły- Gorzów AWF	Gorzów Wlkp. DA	26	5	00:55	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Spółka z o.o.

2.	57	Gorzów Wlkp. DA	Gorzów AWF- Gorzów Hotel Mieszko- Gorzów Kos Mickiew- Gorzów Rosvelta- Gorzów Wysz Policja- Gorzów Wysz Owoc- Gorzów Wysz Dekerta- Kłodawa Osiedle Marzeń- Kłodawa NŻ- Kłodaw szkoła- Kłodawa Urząd Gminy- Kłodaw Mironicka I- Kłodaw Mironicka II- Mironice- Santocko Remiza I- Santocko II- Santocko III- Santocko Pętla- Santocko III- Santocko II- Santocko Remiza I- Mironice- Kłodawa Mironicka II- Kłodawa Mironicka I- Kłodawa Kościół- Kłodawa szkoła- Kłodawa nż- Kłodawa Osiedle Marzeń- Gorzów Wysz Dekerta- Gorzów Wysz. Owoc- Gorzów Wys Policja- Gorzów Rosvelta- Gorzów Kos Mickiew- Gorzów Kos Rondo- Gorzów AWF	Gorzów Wlkp.	30,3	10	01:05	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Spółka z o.o.
----	----	--------------------	---	--------------	------	----	-------	---



3.	58/1	Gorzów Wlkp d.a.	Gorzów AWF- Gorzów Hotel Mieszko- Gorzów Kos. Mickiew.- Gorzów Cmentarz- Chwałęcice- Chwałęcice centrum- Chwałęcice Lipowa Ułańska- Kłodawa Tesco- Kłodawa Urząd Gminy- Kłodawa Mironicka I- Kłodawa Mironicka II- Mironice- Santocko Remiza- Santocko II- Santocko III- Santocko Pętla- Santocko III- Santocko II- Santocko Remiza I- Mironice- Kłodawa Mironicka II- Kłodawa Mironicka I- Kłodawa Kościół- Kłodawa szkoła- Kłodawa NŻ- Kłodawa Osiedle Marzeń- Gorzów Wysz. Dekerta- Gorzów Wysz. Owoc- Gorzów Wysz. policja- Gorzów Rosevelta- Gorzów Kos. Mickiew- Gorzów Kos. Rondo- Gorzów AWF	Gorzów Wlkp. DA	30,2	1	01:05	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Spółka z o.o.
----	------	---------------------	---	--------------------	------	---	-------	---

4.	63	Gorzów Wlkp d.a.	Gorzów AWF- Gorzów Hotel Mieszko- Gorzów Kos. Mickiew.- Gorzów Rosvelta- Gorzów Wysz Policja- Gorzów Wysz Owoc- Gorzów Wysz Dekerta- Kłodawa Osiedle Marzeń- Kłodawa NŻ- Kłodawa szkoła- Kłodawa Urząd Gminy- Kłodawa Mironicka I- Kłodawa Mironicka II- Mironice- Santocko Remiza I- Santocko II- Santocko III- Santocko Pętla- Santocko III- Santocko II- Santocko Remiza- Mironice- Kłodawa Mironicka II- Kłodawa Mironicka I- Kłodawa Kościół- Kłodawa Tesco 2- Chwałęcice Lipowa/Ułańska- Chwałęcice centrum- Chwałęcice- Gorzów cmentarz- Gorzów Kos. Mickiew- Gorzów Kos Rondo- Gorzów AWF 1	Gorzów Wlkp. DA	30	1	01:05	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Spółka z o.o.
----	----	---------------------	---	--------------------	----	---	-------	---

5.	64	Gorzów Wlkp d.a.	Gorzów AWF- Gorzów Hotel Mieszko- Gorzów Kos. Mickiew.- Gorzów Rosvelta- Gorzów Wysz Policja- Gorzów Wysz Owoc- Gorzów Wysz Dekerta- Kłodawa Osiedle Marzeń- Kłodawa NŻ- Kłodawa szkoła- Kłodawa Urząd Gminy- Kłodawa Osiedle- Łośno nż- Łośno wieś- Łośno II- Lipy skrz- Lipy wieś- Rybakowo Ieśn- Rybakowo II- Rybakowo wieś- Rybakowo II- Santoczno wieś- Zdroisko nż- Nierzym nż- Różanki- Różanki szklarnia- Gorzów Prefadom- Gorzów Walcz. Szpit. Psych.- Gorzów Walcz Stilon- Gorzów Jagiełły-	Gorzów Wlkp. DA	54	2	01:24	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Spółka z o.o.
----	----	---------------------	---	--------------------	----	---	-------	---

6.	65	Gorzów Wlkp d.a.	Gorzów AWF- Gorzów Jagiełły- Gorzów Walcz Widok- Gorzów Walcz Stilon- Gorzów Walcz Silwana- Gorzów Ustronie- Gorzów Prefadom CPN- Wojcieszyce wieś- Różanki II- Różanki szklarnia- Gorzów Prefadom 2- Gorzów Ustronie- Gorzów Kombatantów- Gorzów Walcz. Szpital Psych- Gorzów Walcz Stilon- Gorzów Walczaka GLS- Gorzów Jagiełły- Gorzów AWF	Gorzów Wlkp. DA	26	6	00:55	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Spółka z o.o.
----	----	---------------------	---	--------------------	----	---	-------	---

7.	66	Gorzów Wlkp d.a.	Gorzów AWF- Gorzów Hotel Mieszko- Gorzów Kos. Mickiew.- Gorzów Rosvelta- Gorzów Wysz Policja- Gorzów Wysz Owoc- Gorzów Wysz Dekerta- Kłodawa Osiedle Marzeń- Kłodawa NŻ- Kłodawa szkoła- Kłodawa Urząd Gminy- Kłodawa Kolonja- Wojcieszycze NŻ- Wojcieszycze wieś- Różanki II- Nierzym nż- Zdroisko- Santoczno- Rybakowo II- Rybakowo wieś- Rybakowo II- Rybakowo leśn- Lipy wieś- Lipy skrz- łośno II- łośno wieś- łośno NŻ- Kłodawa Osiedle- Kłodawa Kościół- Kłodawa szkoła NŻ- Kłodawa NŻ- Kłodawa Osiedle Marzeń- Gorzów Wysz Dekerta- Gorzów Wysz Owoc- Gorzów Wysz Policja- Gorzów Rosvelta- Gorzów Kos Mickiewicza- Gorzów Kos Rondo- Gorzów AWF	Gorzów Wlkp. DA	60,5	1	02:38	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Spółka z o.o.
----	----	---------------------	---	--------------------	------	---	-------	---

8.	67	Gorzów Wlkp d.a.	Gorzów AWF- Gorzów Hotel Mieszko- Gorzów Kos. Mickiew.- Gorzów Rosvelta- Gorzów Wysz Policja- Gorzów Wysz Owoc- Gorzów Wysz Dekerta- Kłodawa skrz z ul. Tęczową 1/12- Kłodawa zjazd w ul. Kolorową 3/10- Kłodawa szkoła 5/8- Kłodawa Urząd Gminy- Kłodawa skrzyżowanie z DP- Łośno nż- Łośno- Łośno II- Lipy- Lipy- Rybakowo Ieśn- Rybakowo II- Rybakowo- Rybakowo II- Rybakowo II- Santoczno- Santoczno nż- Zdroisko nż- Nierzym nż- Różanki- Wojcieszycy- Wojcieszycy nż- Kłodawa Kol.- Kłodawa kościół- Kłodawa szkoła- Kłodawa zjazd w ul. Kolorową- Kłodawa skrz. z ul. Tęczową- Gorzów Wysz Dekerta- Gorzów Wysz Owoc- Gorzów Wysz policja- Gorzów Rosvelta- Gorzów Kos Mickiewicza- Gorzów Kos Rondo- Gorzów AWF	Gorzów Wlkp. DA	60,5	1	01:37	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Spółka z o.o.
----	----	---------------------	---	--------------------	------	---	-------	---

9.	74	Gorzów Wlkp d.a.	Gorzów AWF- Gorzów Jagiełty- Gorzów Walcz Widok- Gorzów Walcz Stilon- Gorzów Walcz Silwana- Różanki szklarnia- Różanki- Nierzym- Zdroisko- Santoczno- Rybakowo II- Rybakowo- Rybakowo II- Rybakowo leśn. Nż- Lipy- Lipy skrz- Łośno II- Łośno- Łośno nż- Kłodawa skrz z DP- Kłodawa kościół- Kłodawa szkoła- Kłodawa zjazd w ul. Kolorową- Kłodawa skrz z il. Tęczową- Kłodawa Wysz. Dekerta- Kłodawa Wysz. Owoc- Gorzów Wysz policja- Gorzów Rosvelta- Gorzów Kos Mickiew- Gorzów Kos Rondo- Gorzów AWF	Gorzów Wlkp. DA	54	3	01:20	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Spółka z o.o.
----	----	------------------	--	--------------------	----	---	-------	---

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń udostępnionych przez Urząd Gminy Kłodawa

## 4. Zasady organizacji rynku przewozów

### 4.1. Podmioty realizujące transport publiczny

W chwili obecnej, potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Kłodawa, związane z gminnymi przewozami pasażerskimi, są zaspokajane dzięki usługom przewozowym realizowanym przez różnych przewoźników, działających na podstawie zezwoleń wydawanych przez Wójta Gminy Kłodawa.

Gmina Kłodawa finansuje przewozy w ramach przetargu oraz umowy dotyczącej porozumienia komunalnego.

Za układ sieci komunikacyjnej oraz ofertę przewozową odpowiadają poszczególni przewoźnicy. Należą do nich: Przepisy ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* rozróżniają bowiem 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.

Od 1 stycznia 2017 r. przestaną obowiązywać przepisy dotyczące zezwoleń. Zamiast tego operatorom będzie wydawane zaświadczenie zgodnie z art. 28 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Przewoźnicy będą natomiast musieli dokonać zgłoszenia o zamiarze wykonywania przewozu osób. Będą mogli wykonywać ten przewóz dopiero po otrzymaniu od organizatora potwierdzenia takiego zgłoszenia (art. 30 i n.).

Zmiany te są istotne zwłaszcza z punktu widzenia mieszkańców korzystających z biletów ulgowych. Do 31 grudnia 2016 roku każdy przewoźnik stosujący ustawowe uprawnienia do ulgowych przejazdów może wnioskować o rekompensatę z tytułu utraconych przychodów. Od 1 stycznia 2017 roku stosowanie ustawowych ulg przy sprzedaży biletów będzie obowiązywało tylko operatorów, czyli na liniach, na których będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Pozostali przewoźnicy będą zwolnieni z takiego obowiązku, a jeśli nawet podejmą decyzję o stosowaniu tych samych ulg, to nie będzie im przysługiwała z tego tytułu rekompensata (będą to tzw. ulgi komercyjne). Będą oni bowiem prowadzić działalność przewozową na własne ryzyko ekonomiczne.

W związku z tymi zmianami istotne jest objęcie funkcją użyteczności publicznej na poziomie gminy linii, które zapewniają uczniom dotarcie do szkół ponadgimnazjalnych.

Chociaż przewozy komercyjne mogą funkcjonować obok przewozów o charakterze użyteczności publicznej, brak możliwości wnioskowania o zwrot utraconych przychodów w związku ze stosowaniem biletów ulgowych może skutkować likwidacją linii nierentownych. Dotknie to również tych mieszkańców, którzy korzystają z biletów pełnopłatnych. W przypadku miejscowości obsługiwanych przez kilka linii likwidacja jednej z nich nie wpłynie znacząco na zaspokojenie potrzeb przewozowych mieszkańców, chociaż może skutkować pewnymi utrudnieniami związanymi ze zmniejszoną częstotliwością czy potrzebą dotarcia na bardziej odległy przystanek. Największe znaczenie będzie miało natomiast objęcie funkcją użyteczności publicznej tych linii które są jedynym połączeniem dla mieszkańców danej gminy, aby przeciwdziałać ich społecznemu wykluczeniu.



## 4.2. Funkcje organizatora publicznego transportu zbiorowego

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* definiuje pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego w art. 4 ust. pkt 4. Ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów **gmina** jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
- któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie (art. 7 ust. 1 pkt 3).

Określone w ustawie zadania organizatora wykonuje w przypadku gminy - Wójt.

Funkcje organizatora publicznego transportu zbiorowego zostały określone w Rozdziale 3 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*.

Zgodnie z tym przepisem do zadań organizatora (w naszym przypadku- Wójta Gminy Kłodawa) należy m.in. **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 trzech trybów. Wybór określonego trybu będzie miał wpływ na sposób finansowania publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z art. 50 ust. 1 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

### 1. POBIERANIU OPŁAT

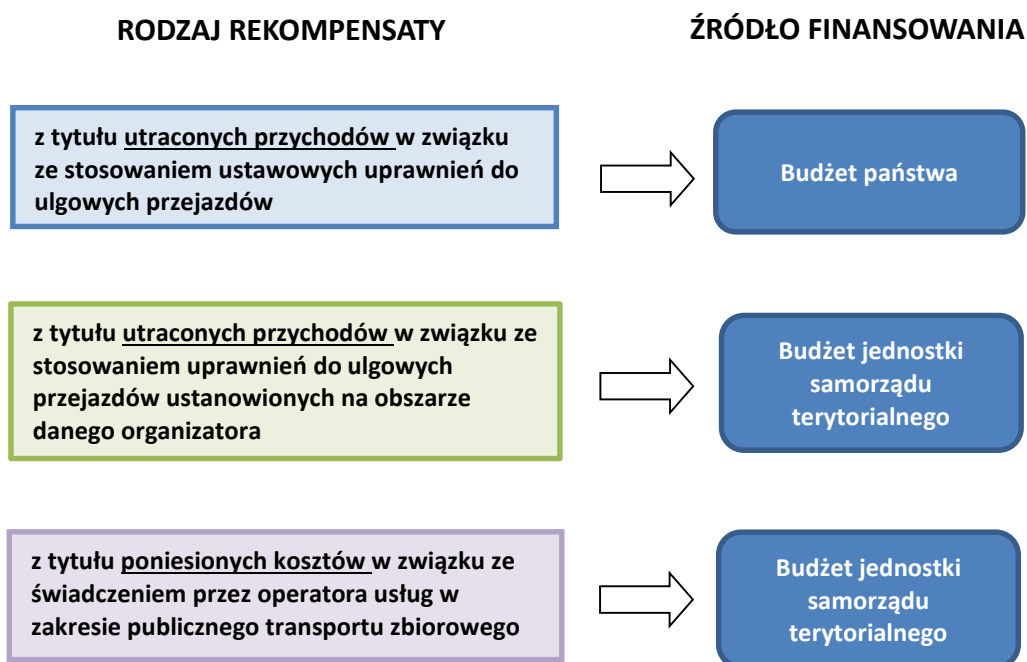
Podstawowym sposobem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest **pobieranie opłat w związku z realizacją usług**. Chodzi tu przede wszystkim o wpływy uzyskane ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów a także z działalności dodatkowej.

W zależności od przyjętego modelu wpływy z tych opłat będą przysługiwały albo organizatorowi albo bezpośrednio operatorowi.

### 2. PRZEKAZANIU REKOMPENSATY

Drugi sposób finansowania polega na **przekazaniu rekompensaty**. Zgodnie z definicją ustawową są to środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 4 ust. 1 pkt. 15). Na tym m.in. polega różnica pomiędzy operatorem a przewoźnikiem. Przewoźnik, który świadczy usługi przewozowe prowadzi swoją działalność na własne ryzyko a jej koszty pokrywa jedynie z wpływów ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych oraz działalności dodatkowej. Operatorowi przysługuje natomiast dodatkowo rekompensata przyznawana na zasadach określonych w ustawie oraz w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.

Zgodnie z artykułem 50 ustawy można rozróżnić rekompensatę z trzech tytułów. Inaczej mówiąc ustawa rozróżnia trzy rodzaje rekompensaty oraz wskazuje na źródła ich finansowania.



### 3. UDOSTĘPNIENIE ŚRODKÓW TRANSPORTU

Trzecim z wymienionych sposobów finansowania jest **udostępnienie operatorowi środków transportu na realizację przewozów**.

To na jaki sposób finansowania zdecyduje się organizator będzie konsekwencją trybu, w jakim dokona on wyboru operatora oraz postanowień umowy.

W przypadku Gminy Kłodawa najbardziej korzystnym trybem wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego będzie wybór poprzez przyznanie koncesji na usługi z uwagi na to, iż ten tryb nie rodzi żadnych konsekwencji finansowych dla Gminy (nie wymaga bowiem wypłaty operatorom rekompensat z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług). W tym przypadku operatorowi przysługuje wynagrodzenie przyznawane zgodnie z zasadami przedstawionymi poniżej.

#### Elementy wynagrodzenia operatora:

- 1. Prawo do wykonywania usług, w tym pobierania pożytków** (element obligatoryjny)
  - wpływy ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych zawsze przysługują operatorowi
- 2. Płatność koncesjonodawcy** (element fakultatywny)
  - 1. udostępnienie środków transportu**
    - stosuje się np. w sytuacji, w której przedsiębiorcy świadczący usługi przewozowe nie spełniają wymogów dotyczących taboru

- organizator może zdecydować się na ich zakup i użyczenie operatorowi
- najczęściej organizator zobowiązuje operatora do zapewnienia taboru zgodnie z SIWZ

## **2. przekazanie rekompensaty**

- organizator może przyznać rekompensatę z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług
- sposób obliczania tej rekompensaty w takim przypadku regulują przepisy rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 – nie przysługuje rozsądny zysk

Cechy trybu koncesyjnego:

- wykonywanie uprawnień wynikających z przydzielonej koncesji, na własne ryzyko koncesjonariusza, czyli operatora.
- ryzyko ekonomiczne oznacza, że operator decyduje się na prowadzenie działalności nie mając pewności czy wpływy z opłat pobieranych od pasażerów pokryją całość kosztów wykonywania tej usługi. Dlatego przekazanie rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług nie może prowadzić do odzyskania całości tych kosztów. Operatorowi wybranemu w tym trybie nie przysługuje bowiem rozsądny zysk.
- wynagrodzenie w zasadniczej części jest uzależnione od wpływu z opłat pobieranych od pasażerów, dlatego operatorzy będą bezpośrednio zainteresowani poprawą jakości świadczonych usług w celu zwiększenia popytu.

Z racji na duże ryzyko ekonomiczne świadczenia usług na podstawie udzielonej koncesji, może dojść do sytuacji, w której nie zgłosi się żaden podmiot zainteresowany postępowaniem. W takiej sytuacji należy wziąć pod uwagę dwie możliwości:

- przekazywanie operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług (bez rozsądnego zysku)
- wyboru operatora w innym trybie, zwłaszcza na podstawie prawa zamówień publicznych.

Należy podkreślić, że jeżeli nawet organizator zdecyduje się wybrać operatora w trybie koncesyjnym i przyznawać rekompensatę operatorowi z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług, jest to nadal rozwiązanie najmniej obciążające dla budżetu gminy. W pozostałych trybach wielkość tej rekompensaty jest znacznie większa, bowiem operatorzy mają prawo do rozsądnego zysku.

Z trybem wyboru operatora związane jest również zagadnienie dotyczące podmiotu wewnętrznego. Ponieważ w sytuacji, w której jednostka samorządu terytorialnego (samodzielnie lub z inną jednostką) posiada 100 % udziałów lub akcji takiego podmiotu, może zawrzeć z nim bezpośrednio umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Tryb wyboru operatora będzie miał wtedy znaczenie również dla sąsiednich jednostek organizacyjnych, ponieważ możliwość wzięcia udziału w postępowaniu dotyczącym wyboru operatora prowadzonego przez innych organizatorów będzie ograniczona.

## 5. Zasady organizacji rynku przewozów

Gminne przewozy pasażerskie obejmują przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły w tym przedmiocie porozumienie lub utworzyły związek międzygminny. W zakres gminnych przewozów pasażerskich wchodzi także komunikacja miejska, czyli przewozy wykonywane w granicach administracyjnych miasta, miasta i gminy, miast albo miast i gmin sąsiadujących.

Zgodnie z Art. 7.1. UPTZ „Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zwanym dalej „organizatorem”, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest:

- 1) Gmina:
  - a. Na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
  - b. Której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie;

### 5.1. 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- Wójta Gminy Kłodawa) 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 trzech trybów opisanych w niniejszym dokumencie w rozdziale dotyczącym finansowania.

**W przypadku Gminy Kłodawa najbardziej korzystnym trybem wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego będzie wybór poprzez przyznanie koncesji na usługi z uwagi na to, iż ten tryb nie rodzi żadnych konsekwencji finansowych dla Gminy.**

Ustawa reguluje termin oraz sposób ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w przewidzianym trybie (art. 23).

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

- 1) linii komunikacyjnej albo
- 2) linii komunikacyjnych albo

3) sieci komunikacyjnej  
określonych w planie transportowym.

Sama ustawa jedynie w sposób ogólny określa prawa i obowiązki organizatora i operatora. Ich szczególnym źródłem jest umowa, dlatego istotne jest odpowiednie przygotowanie postanowień tej umowy. Najważniejsze elementy umowy określa art. 25 ustawy. Projekt umowy powinien zostać dołączony do specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

Od 1 stycznia 2017 r. po zawarciu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizator powinien wydać operatorowi zaświadczenie zgodnie z art. 28 ustawy. W przypadku przewoźników obowiązkowe będzie dokonanie zgłoszenia o zamiarze wykonywania przewozu osób. Przedsiębiorca będzie mógł wykonywać ten przewóz dopiero po otrzymaniu od organizatora potwierdzenia takiego zgłoszenia (art. 30 i n.). Do tego czasu obowiązują dotychczasowe przepisy dotyczące zezwoleń.

## **5.2. Funkcje organizatora publicznego transportu zbiorowego**

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z dnia 7 stycznia 2011r.) definiuje pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego. W przypadku Gminy Kłodawa organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zwanym dalej „organizatorem”, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest gmina **a)** na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, **b)** któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami - a na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie. Określone w ustawie zadania organizatora wykonuje w przypadku gminy – Wójt, Burmistrz lub Prezydent.

Funkcje organizatora publicznego transportu zbiorowego zostały określone w Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z dnia 7 stycznia 2011r.) Należy do nich:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu
- zapewnienie 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 komunikacyjnych
  - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego
  - systemu informacji dla pasażera
- ustalenie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka

samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora

- określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- ustalenie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.8), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.

## 6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

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.

W poniższej tabeli przedstawiono najważniejsze postulaty przewozowe oraz pożądany poziom ich realizacji.

Tabela 10. Najważniejsze postulaty przewozowe dla Gminy Kłodawa

POSTULAT PRZEWOZOWY	POŻĄDANY POZIOM REALIZACJI USŁUG
DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utrzymanie liczby przystanków odpowiadających potrzebom komunikacyjnym mieszkańców Gminy.</li> <li>• Budowa zatok przystankowych w miejscach które tego wymagają.</li> <li>• Zwiększenie udziału przystanków posiadających wiaty.</li> <li>• Budowa nowych przystanków w lokalizacjach odpowiadających potrzebom mieszkańców.</li> </ul>

<p><b>CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSWANIA POJAZDÓW</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów na liniach o większym natężeniu podróży.</li> <li>• Dostosowanie częstotliwości kursowania pojazdów do potrzeb mieszkańców gminy w szczególności tych podróżujących komunikacją do miejsc pracy i szkół ponadgimnazjalnych.</li> <li>• Utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów w godzinach szczytu porannego i popołudniowego.</li> </ul>
<p><b>BEZPOŚREDNIOŚĆ POŁĄCZENIA</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zapewnienie jak największej ilości połączeń bezpośrednich zgłaszanych w postulatach przez mieszkańców (jeśli ich uruchomienie jest zasadne).</li> </ul>
<p><b>INFORMACJA</b></p>	<p>Wyposażenie przystanków w:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rozkłady jazdy</li> <li>2. Obowiązujące opłaty za przejazd</li> <li>3. Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego</li> <li>4. Regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.</li> </ol>
<p><b>OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO</b></p>	<p>Postulaty zawarte w Planie Transportowym mogą pozytywnie wpływać na zwiększenie ochrony środowiska naturalnego poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,</li> <li>• popularyzację środków transportu zbiorowego,</li> <li>• promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,</li> <li>• eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),</li> <li>• zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.</li> </ul>
<p><b>DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO</b></p>	<p>Komunikacja publiczna powinna uwzględniać również potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• eksploatację 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,</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 lub budowanie przystanków o platformach niższych o 3-4 cm względem linii nadwozia pojazdu, co uczyni różnicę poziomów akceptowalną dla osób niepełnosprawnych oraz ograniczy ryzyko uszkodzeń autobusów o krawędzie peronów przystankowych),</li> <li>• stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej,</li> <li>• wprowadzenie rampy wjazdowej w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,</li> <li>• wyznaczenie bezpiecznych miejsc w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,</li> <li>• zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu - głosową i elektroniczną (wyświetlacze).</li> </ul>
--	--

*Źródło: Opracowanie własne*

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

Warto podkreślić, że 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.

### **6.1. Sposób organizowania Systemu Informacji Pasażerskiej (SIP)**

Zgodnie z Ustawą o Publicznym Transporcie Zbiorowym rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi (art. 15 pkt. 1) zapewnienie 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 komunikacyjnych,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,



- systemu informacji dla pasażera.

Na prawidłowe funkcjonowanie Sytemu składają się następujące czynniki:

- odpowiedni dostęp: Aby był efektywny wymaga właściwej organizacji systemu informacji pasażerskiej.
- sprawność sytemu: Sprawność działania tego sytemu powinny charakteryzować następujące czynniki takie jak: kompleksowość, dostępność oraz łatwość w aktualizacji danych.

Na System Informacji Pasażerskiej powinny składać się:

- Oznakowania środków transportu (i odpowiednie ich wyposażenie)
- Oznakowania dworców, węzłów komunikacyjnych i przystanków (oraz odpowiednie ich wyposażenie)
- Internetowy portal informacyjny

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 przystankach autobusowych jak i na stronach internetowych przewoźników oraz Organizatora transportu.

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.

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

Rozkład jazdy zamieszczony na tablicach powinien uwzględniać następujące elementy:

- nazwę przystanku oraz numer porządkowy
- czas dojazdu do poszczególnych miejscowości
- wyróżnienie w rozkładzie węzłów komunikacyjnych
- adres strony internetowej na której będą umieszczone wszystkie rozkłady jazdy
- dane kontaktowe organizatora i operatora transportu

Serwis internetowy, powinien zawierać następujące sekcje tematyczne:

- Rozkłady jazdy:

- schemat linii komunikacyjnych,

- wybór linii komunikacyjnej umożliwiający „przejście” do informacji o rozkładach jazdy dla poszczególnych przystanków (z możliwością ich pobrania w formie pliku PDF),

- wybór dowolnego przystanku na sieci komunikacyjnej umożliwiający podgląd przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych wraz z wyświetleniem rozkładów jazdy,

- informację czy dany pojazd jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.

- Zasady taryfowo-biletowe:

- ceny biletów i opłat

- wykaz ulg

- Obsługa pasażera:

- regulamin przewozów,

- procedura wnoszenia skarg i zażaleń.

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 Gminy Kłodawa stworzenie dynamicznego systemu informacji pasażerskiej nie jest działaniem niezbędnym w perspektywie najbliższych kilku lat na wszystkich przystankach i węzłach komunikacyjnych. Dla mieszkańców i użytkowników komunikacji publicznej na terenie gminy istotne jest sprawne funkcjonowanie statycznego systemu informacji pasażerskiej i to na nim należy się skoncentrować w chwili obecnej i w perspektywie najbliższych kilku lat.

## **6.2. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego**

### Określenie zasad zapewniających dostęp osób niepełnosprawnych i 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 lub budowanie przystanków o platformach niższych o 3-4 cm względem linii nadwozia pojazdu, co uczyni różnicę poziomów akceptowalną dla osób niepełnosprawnych oraz ograniczy ryzyko uszkodzeń autobusów o krawędzie peronów przystankowych),
  - 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.

### **6.3. Udostępnianie operatorom lub operatorom i przewoźnikom infrastruktury przystankowej**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 7. Finansowanie gminnego transportu publicznego

### 7.1. Finansowanie transportu publicznego

Zgodnie z art. 50 ust. 1 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

1. **Pobieraniu** przez operatora lub organizatora **opłat** w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
2. **Przekazaniu** operatorowi **rekompensaty** z tytułu:
  - a. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
  - b. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
  - c. poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
3. **Udostępnieniu** operatorowi przez organizatora **środków transportu** na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Na mocy ustawy z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu Ustawodawca określając trzy główne sposoby finansowania publicznego transportu zbiorowego, określa także trzy główne źródła tego finansowania jak poniżej:

1. Środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem,
2. Środki z budżetu państwa,
3. Wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

Zgodnie z art. 52 ust. 1 UPTZ operatorowi przysługuje rekompensata, jeżeli wykaże, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody i poniesione koszty, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt. 2 proporcjonalnie do poniesionej straty. Z tego wynika, że rekompensata jest podstawową formą finansowania przewozów nierentownych niezależnie od tego kto jest organizatorem transportu. Natomiast w przypadku gdy operatorem jest podmiot wewnętrzny w rozumieniu Rozporządzenia 1370/2007 w ramach rekompensaty przysługuje mu także rozsądny zysk o którym mowa w załączniku do Rozporządzenia 1370/2007. W praktyce rozsądny zysk zgodnie z europejskimi doświadczeniami powinien oscylować wokół 5-6% w naszej praktyce jest to bliżej 2-3%.

Warto też zauważyć, że wypłata rekompensaty nie jest czynnością automatyczną. Ustawodawca wprowadził w tym względzie pewien rodzaj procedury, który ma zapewnić aby operator transportu nie otrzymał nadmiernej rekompensaty od organizatora. Zgodnie z art. 53. Ust. 1 UPZT właściwy organizator przekazuje operatorowi rekompensatę, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, jeżeli operator poniósł stratę i złożył wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W powyższym wniosku operator jest zobligowany do określenia wysokości utraconych przychodów i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, obliczoną zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr. 1370/2007, a także załączenia dokumentów potwierdzających wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów. Zgodnie z art. 54 ust. 1 UPTZ organizator weryfikuje wniosek i dokumenty przedstawione przez operatora, stanowiące podstawę obliczenia rekompensaty. W przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji organizator:

1. Występuje do właściwego marszałka województwa z wnioskiem o przekazanie rekompensaty w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym do wysokości poniesionej z tego tytułu straty,

Wypłata przyznana operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu:

- a. Realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- b. Utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora.

## **7.2. Finansowanie gminnego transportu drogowego**

Gminny transport drogowy jest finansowany z dwóch głównych źródeł:

1. Przychody ze sprzedaży biletów
2. Refundacji utraconych przychodów, wynikających ze stosowania ulg ustawowych

Na wielkość przychodów ze sprzedaży biletów wpływają następujące czynniki:

1. Konkurencyjność oferty
  - a. Dopasowanie rozkładu jazdy do oczekiwań pasażerów
  - b. Częstotliwość kursowania
  - c. Jakość taboru

## 2. Wielkość popytu na usługi przewozowe

### 3. Poziom cen biletów

Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa.

W latach 2004-2007, zgodnie z art. 8 a ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, finansowanie uprawnień do ulgowych autobusowych przejazdów pasażerskich należało do zadań własnych samorządów województw. Zgodnie z nowelizacją ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, dopłaty do ulgowych pasażerskich przewozów autobusowych od stycznia 2008 roku są zadaniem z zakresu administracji rządowej finansowanym z dotacji celowej pochodzącej z budżetu państwa. Koszty obsługi administracyjnej dopłat ponosi samorząd województwa. Kwotę dopłaty stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną wg. cen nieuwzględniających ulgi a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających ulgi. W imieniu budżetu państwa, dopłaty z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich, przekazują podmiotom wykonującym krajowe drogowe przewozy osób samorządy województw. Dopłaty przysługują wyłącznie z tytułu stosowania obowiązujących ulg ustawowych, a zasady ich przekazywania określają umowy zawierane pomiędzy samorządami województw a przewoźnikami.

Od 1 stycznia 2017 roku środki te będą przekazywane przez właściwego organizatora przewozów operatorom wyłonionym w trybie przetargu lub zlecenia bezpośredniego, udzielonego przez tego organizatora.

Podstawowe źródła finansowania transportu kołowego to:

- Przychody ze sprzedaży biletów
- Refundacje utraconych przychodów w rezultacie stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych biletów,
- Dopłaty z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, w szczególności gmin do zamawianych usług

W przypadku braku środków w budżecie organizatora transportu kołowego finansowanie transportu publicznego będzie się odbywać jak poniżej:

- Przychody ze sprzedaży biletów
- Refundacje utraconych przychodów w rezultacie stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych biletów,

Wybór operatora na liniach użyteczności publicznej da możliwość organizatorowi większy wpływ na ofertę przewozową operatora w zakresie rozkładu jazdy, również ceny za przejazd. Ale może się okazać, że w sytuacji poprawy oferty przewozowej dla podróżnych niezbędne będą dopłaty z budżetów jednostek samorządu terytorialnego w tym szczególnie gmin.

Warto w tym miejscu podkreślić, że gmina sama finansuje przewozy w obrębie swojego obszaru administracyjnego i nie może ubiegać się o zwrot kosztów rekompensaty za bilety ulgowe. Inaczej jest w przypadku linii wybiegającej poza obszar administracyjny gminy- czyli linii przebiegającej przez obszar dwóch gmin- od 2017 r. operator będzie zwracał się do organizatora z roszczeniem wypłaty rekompensaty, a ten przekaze je marszałkowi województwa.

## 8. Ochrona Środowiska Naturalnego w Gminie Kłodawa

### Formy ochrony środowiska naturalnego w Gminie Kłodawa

Na obszarze gminy znajduje się Barlinecko-Gorzowski Park Krajobrazowy:

Podstawą prawną jest Rozporządzenie Nr 27 Wojewody Gorzowskiego z dnia 23 października 1991 r. w sprawie utworzenia Barlinecko-Gorzowskiego Parku Krajobrazowego oraz zatwierdzenia planu ochrony tego parku (Dz. Urz. woj. gorzowskiego Nr 14 z 1991 r.) oraz Rozporządzenie Nr 6 Wojewody Gorzowskiego z dnia 18 lipca 1996 roku w sprawie zmiany Rozporządzenia Nr 27 Wojewody Gorzowskiego w sprawie utworzenia Barlinecko-Gorzowskiego Parku Krajobrazowego oraz zatwierdzenia planu ochrony tego parku.

Park został utworzony w 1991 roku przez Wojewodę Gorzowskiego. Powierzchnia Parku wynosi prawie 24 tys. ha, wraz z otuliną stanowi ponad 55 tys. ha lasów, jezior i łąk, charakteryzujących się ogromną różnorodnością siedlisk oraz bogactwem form życia. Od lat służy nie tylko mieszkańcom Gorzowa Wielkopolskiego i jego okolic, ale także turystom z dalszych regionów naszego kraju jako miejsce wypoczynku, rekreacji, oraz zdobywania i poszerzania wiedzy na temat wartości przyrodniczych, historycznych i kulturowych oraz walorów krajobrazowych Parku.

Park położony jest na terenie 5 gmin: Barlinek, Nowogródek Pomorski, Pełczyce, Kłodawa i Strzelce Krajeńskie. Rozległe powierzchnie lasów administrowane są przez Nadleśnictwa: Kłodawa, Strzelce Krajeńskie, Barlinek i Choszczno. Teren BGPK w większości pokryty jest lasami, które zajmują 81,24% jego powierzchni, a utworzone są one w 90% przez drzewostany sosnowe, bukowe i dębowe. Obszary wykorzystywane rolniczo zajmują jedynie 7,44% powierzchni w Parku i 34,96% w jego otulinie.

Park obejmuje obszar chroniony ze względu na wartości przyrodnicze, historyczne i kulturowe oraz walory krajobrazowe w celu zachowania i popularyzacji tych wartości w warunkach zrównoważonego rozwoju. Barlinecko-Gorzowski Park Krajobrazowy położony jest w makroregionie Pojezierza Zachodnio-pomorskiego i Południowo-pomorskiego, na obszarze dwóch mezoregionów. W mezoregionie Równiny Gorzowskiej znajduje się część południowa Parku, obejmująca teren o dużej lesistości (ponad 81% powierzchni), gdzie dominują bory mieszane - 58,2% i lasy mieszane - 22,6%, tworząc Puszcę Gorzowską. W mezoregionie Pojezierza Myśliborskiego znajduje się północna część Parku o mniejszej lesistości, ale za to bardzo interesującej rzeźbie terenu. Stanowi ją dolina rzeki Płoni, której zbocza poprzecinane są licznymi wąwozami i strumieniami. Malowniczy krajobraz rolniczo-leśny, pełen wzniesień i dolinek, cechują znaczne różnice wysokości.

Na obszarze gminy znajdują się następujące rezerваты przyrody:

- Rezerwat przyrody Dębina- chroni grąd środkowoeuropejski; Uznany Zarządzeniem Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 11 grudnia 1995 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody (M.P. Nr 2/96, poz. 26). W skład rezerwatu wchodzi obszar położony w granicach administracyjnych powiatu gorzowskiego, gm. Kłodawa, obrębu ewidencyjnego m. Kłodawa o powierzchni 12,18 ha (dz. nr 86/6 - 1,96 ha, dz. nr 86/8 - 2,74 ha, dz. nr 87/4 - 1,69 ha, dz. nr 87/9 - 5,79 ha), w zarządzie Nadleśnictwa Kłodawa.
- Rezerwat przyrody Wilanów- celem ochrony jest zachowanie ze względów dydaktycznych i naukowych fragmentu lasu mieszanego pochodzenia naturalnego z udziałem buka na krańcowym stanowisku gromadnego zasięgu z charakterystycznym, bogatym runem. Utworzony na podstawie Zarządzenia Ministra Leśnictwa i przemysłu Drzewnego z dnia 30 grudnia 1966 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody (M.P. Nr 14/67, poz. 70). W skład rezerwatu przyrody wchodzi



obszar położony w granicach administracyjnych powiatu gorzowskiego, gm. Kłodawa, obręb ewidencyjny m. Santoczno o powierzchni 67,16 ha (dz. nr, nr: 260 - 31,72 ha, 312 - 7,69 ha, 313 -27,75 ha), w zarządzie Nadleśnictwa Kłodawa (aktualnie w zarządzie Nadleśnictwa Strzelce Krajeńskie).

- Rezerwat przyrody Przyłęczek- celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych, dydaktycznych i krajobrazowych fragmentu rzeki Przyłęczek, nadbrzeżnych skarp i otaczających rzekę drzewostanów, tworzący układ przyrodniczy, będący doskonałym siedliskiem dla występujących w rzece ryb łososiowatych. Uznany Zarządzeniem Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 11 grudnia 1995 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody (M.P. N r 5/96, poz. 57). W skład rezerwatu wchodzi obszar położony w granicach administracyjnych powiatu gorzowskiego, gm. Kłodawa o powierzchni 35,08 ha w tym obręb ewidencyjny m. Santoczno 26,11 ha (dz. nr 318/4 - 3,16 ha, dz. nr 318/7 - 6,87 ha, dz. nr 352/4 - 12,65 ha, dz. nr 352/7 - 2,24 ha, dz. nr 353/6 - 1,19 ha), obręb ewidencyjny m. Zdroisko 8,97 ha (dz. nr 386/1 - 0,67 ha, dz. nr 387/2 - 8,30 ha) w zarządzie Nadleśnictwa Kłodawa 9,49 ha oraz Nadleśnictwa Strzelce Krajeńskie 25.59 ha.
- Rezerwat przyrody Zdroiskie Buki- Podstawą prawne uznania za rezerwat jest Zarządzenie Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 12 października 1982 r. ( M. P. Nr 25/82, poz. 234) oraz Obwieszczenie Wojewody Lubuskiego z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie ustalenia wykazu rezerwatów przyrody utworzonych do dnia 31 grudnia 1998 (Dz.U.Woj.Lub. Nr 12 poz. 144 z 2002r). Rezerwat zajmuje 75,57 ha, rozpościera się pomiędzy miejscowościami Zdroisk i Górki Noteckie. Utworzony został z dawnych lasów wodochronnych, terenu pod względem konfiguracyjnym zróżnicowanego: falistego i stromego z pochyłościami ku korytu rzeki, z małymi, ale licznymi terasami rzecznyymi. W związku z takim ukształtowaniem terenu, występuje tu duża różnorodność wzajemnie przeplatających się siedlisk, których wyodrębniono las świeży, las wilgotny, las mieszany świeży, bór mieszany świeży oraz płaty olsów. Runo tworzą szczawik zajęczy, gajowiec żółty, zawilec gajowy, sałatnik leśny, miejscowo fiołek i dąbrówka, konwalia, borówka, narecznica, orlica. Młodą generację buka, a miejscami dębu, stanowią naloty i podrosty rzędu 30 do 40%, natomiast podszyt z przewagą buka oscyluje wokół 50%. Z drzewostanów przeważają lasy bukowe, są to przeważnie lite buczyny jedno lub dwupiętrowe, gdzie w piętrze dolnym występuje buk z odnowienia naturalnego. Ponadto w piętrze dolnym występuje grab i dąb. Liczne są również wydzielienia drzewostanów mieszanych; dębowo - bukowe i grabowo - dębowo - bukowe. Wyróżnione tu zostały zespoły: buczyny pomorskiej (Melico - Fagetum), świetlistej dąbrowy (Potentillo albae - Quercetum), olsów (Ribo nigri - Alnetum), łągu olchowo - jesionowego (Circao - Alnetum), zespół grądu (Galio silvatci - Carpinetum) oraz bory mieszane. Zachowanie fragmentu naturalnego lasu mieszanego o charakterze buczyny pomorskiej, występującej na granicy zasięgu, na zboczach malowniczego wąwozu wzdłuż rzeki Santoczna.

## **Pomniki przyrody**

Wśród pomników przyrody w gminie Kłodawa znajdują się 200- 500 letnie 4 dęby, z których najstarszy o obwodzie 377 cm i wysokości 28 metrów znajduje się w osadzie Mszaniec. Rosną tam również 2 buki pomnikowe, których wiek oszacowano na 200 i 400 lat. W Santocku możemy podziwiać dwa 250-letnie buki, a w okolicach Mariańskiego Mostu (pomiędzy miejscowościami Lipy a Rybakowo) niezwykłą 300-letnią lipę o obwodzie 220 cm i wysokości 24 metrów. Oprócz pojedynczych drzew, wśród pomników przyrody znalazły się też ich skupiska np. grupa 3-ech buków w okolicy leśniczówki Dicz (o obwodzie 347,

382 i 415 cm) i Smolarki (wiek 300 lat; obwód 290, 310 i 320 cm) oraz 6-ciu buków 250-cio letnich o obwodzie od 331 do 432 cm i wysokości 28 metrów w Santocku.

Pomniki przyrody to nie tylko twory przyrody ożywionej, również jej nieożywionej części. Niemymi świadkami epoki lodowcowej w gminie Kłodawa są między innymi trzy głązy narzutowe, dwa znajdujące się w okolicy Leśniczówki Dzicz i jeden największy o obwodzie 250 cm i wysokości 135 centymetrów w Mironicach.

## **Rola Planu Transportowego**

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

- poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego,
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- 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),
- 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.

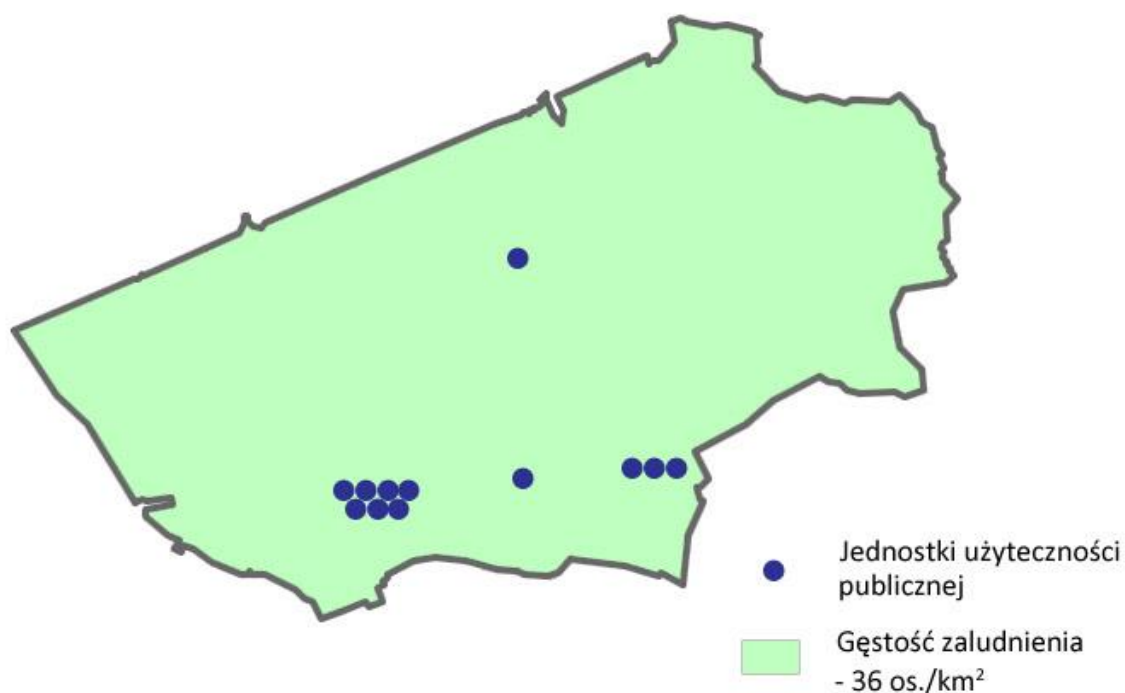
Plan Transportowy stanowi więc jedynie ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej, ze wskazaniem sposobu efektywnego jej wykorzystania oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; jest to więc dokument wtórny wobec wcześniej obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych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

## **9. Ocena potrzeb przewozowych mieszkańców gminy Kłodawa**

Na podstawie danych demograficznych oraz informacji na temat najważniejszych miejsc o charakterze użyteczności publicznej i zakładów pracy, można wskazać miejsca, do których dojazd powinien być zagwarantowany przez transport publiczny.

Na poniższej mapie w sposób obrazowy przedstawiono gęstość zaludnienia w gminie, należy zaznaczyć, że jest ona bardzo niska. Granatowymi kropkami wskazano liczbę i lokalizację najważniejszych obiektów użyteczności publicznej, które generują ruch na poziomie gminy (generatory ruchu). Stanowią one jeden z ważniejszych celów podróży mieszkańców gminy. Jednakże w tym miejscu należy zaznaczyć, że największym generatorem ruchu jest sąsiadujący z gminą Gorzów Wielkopolski

**Mapa 3. Najważniejsze miejsca użyteczności publicznej na tle gęstości zaludnienia w Gminie Kłodawa**



**Źródło: Opracowanie własne**

Przedmiotem niniejszego opracowania są przede wszystkim przewozy między gminą Kłodawa a miastem Gorzowem Wielkopolskim, czyli połączenia komunikacyjne, które przebiegają przez obszar przynajmniej dwóch gmin. Organizowanie przewozów wykraczających poza granice administracyjne jednej gminy musi być usankcjonowane poprzez podpisanie porozumienia między tymi gminami, co umożliwi zwroty rekompensat za dopłaty do biletów ulgowych. Ponadto w Kłodawie która jest siedzibą gminy znajduje się najwięcej obiektów użyteczności publicznej, placówek oświatowych i zakładów pracy, do których dostęp zależy w dużej mierze od dobrze zorganizowanego transportu publicznego. Należy też pamiętać, że gmina Kłodawa, a w szczególności miejscowości sąsiadujące z Gorzowem Wielkopolskim są celem podróży mieszkańców szczególnie w szczycie popołudniowym z uwagi na dużą liczbę osiedli mieszkaniowych oraz domów prywatnych

Biorąc pod uwagę celowość- najistotniejsze jest połączenie Kłodawy z miastem Gorzowem Wielkopolskim, ponieważ to on stanowi główny cel podróży poranych mieszkańców gminy z uwagi na dużą liczbę zakładów pracy, szkół oraz dobrze rozwiniętą sieć usługowo-handlową.

Na efektywność transportu publicznego wpływa wiele czynników. Jednym z najistotniejszych jest dostosowanie kursowania pojazdów do natężenia liczby podróżnych na poszczególnych trasach i poszczególnych godzinach. Dlatego też autobusy powinny kursować ze zwiększoną częstotliwością w godzinach szczytu porannego 7:00-9:00 oraz w godzinach szczytu popołudniowego 15:00-17:00. W pozostałych porach dnia pojemność autobusów powinna być dostosowana do mniejszej liczby podróżnych na poszczególnych liniach.

### 9.1. Wyznaczenie sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej

Za przewozy o charakterze użyteczności publicznej uznaje się usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Realizowanie celów użyteczności publicznej nie oznacza, że usługi transportu publicznego powinny być dostępne powszechnie, niezależnie od wartości postrzeganej przez społeczeństwo oraz od kosztów społecznych ich wytworzenia. Z punktu widzenia efektywności wydatków publicznych, organizowanie i finansowanie usług użyteczności publicznej powinno dotyczyć tej części usług dostępnych na rynku, które spełniają określone kryteria użyteczności publicznej, a ich realizacja powinna być poddana presji konkurencji na etapie ubiegania się o świadczenia usług na rzecz organizatora transportu publicznego i pasażerów tego transportu.

W przypadku gminy Kłodawa, na kształt sieci komunikacyjnej wpłynęły w przeważającej części potrzeby komunikacyjne mieszkańców związane z przemieszczaniem się z i do Gorzowa Wielkopolskiego.

W przewozach pasażerskich zdecydowaną większość podróży stanowią przejazdy pomiędzy poszczególnymi miejscowościami gminnymi a Gorzowem Wielkopolskim i dlatego też na tego typu połączeniach skupiają się proponowane linie o charakterze użyteczności publicznej.

**Gmina Kłodawa zdecydowała się na objęcie funkcją użyteczności publicznej 5 linii, które obecnie funkcjonują, a których przebieg nie pokrywa się ze sobą na znacznej odległości.**

- wariant możliwy do uruchomienia w przypadku wyboru operatora w trybie koncesyjnym z uwzględnieniem możliwości przyznawania operatorom rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług
- przebieg linii zostanie wyznaczony w taki sposób, aby zaspokajać możliwie najwięcej potrzeb przewozowych mieszkańców (objąć możliwie największy obszar, najwięcej miejscowości), przy jednoczesnym zminimalizowaniu kosztów po stronie organizatora.

Funkcją użyteczności publicznej zostaną objęte następujące linie:

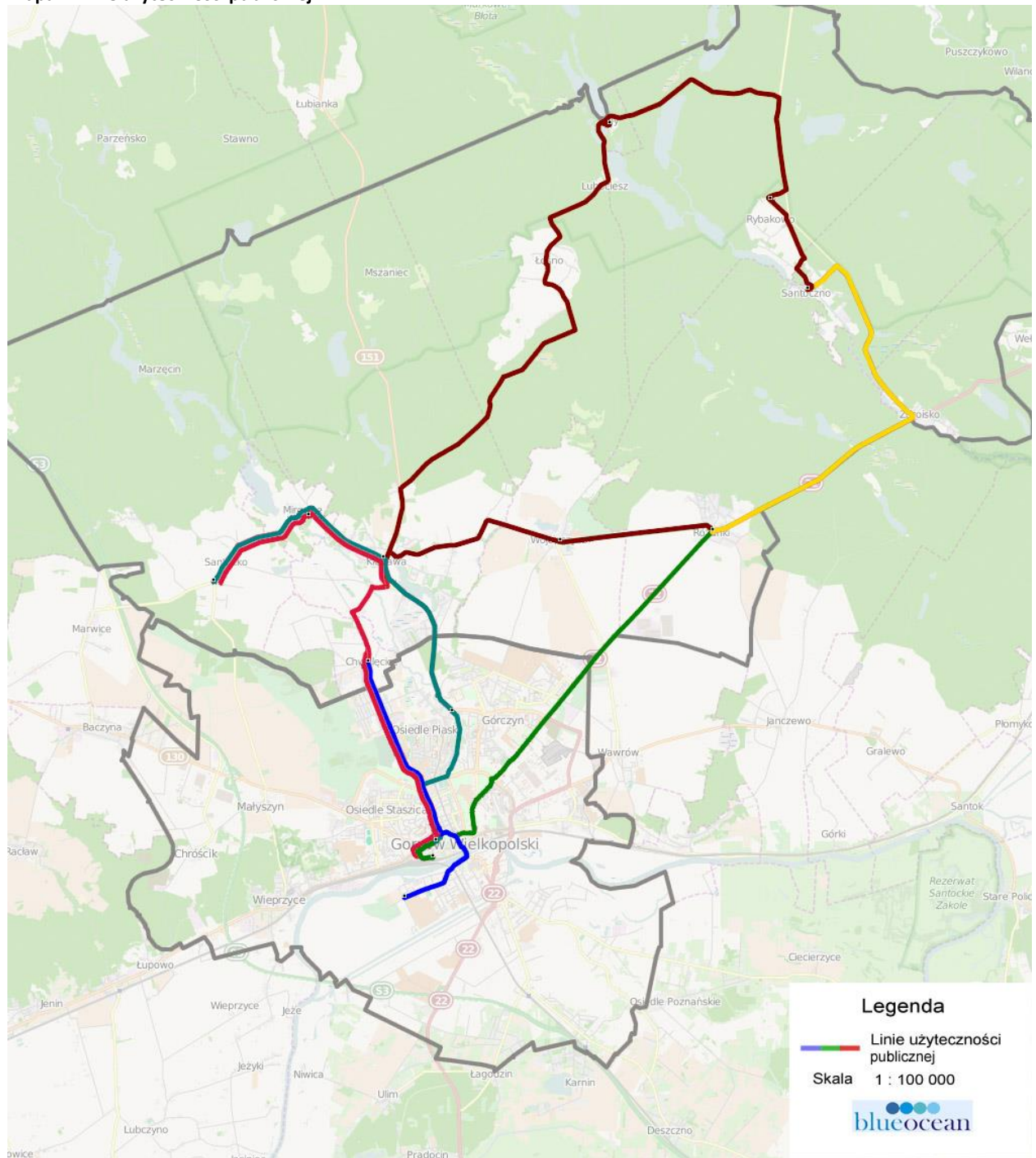
**Tabela 11. Linie użyteczności publicznej**

Lp.	Od	Przez	Do
1.	Chwałęcice	Granitowa, Marmurowa, Żwirowa-Biowet, Cmentarz II, Cmentarz, Błotna, Mickiewicza, Sienkiewicza, Rondo	Śląska Pole Golfowe

		Kosynierów Gdyńskich, Katedra, Fabryczna, Towarowa, Kwiatowa	(Gorzów Wlkp.)
2.	Wojcieszyce	Różanki, Różanki Szklarnia, Gorzów Prefadom (PUP), Gorzów Ustronie, Gorzów Kombatantów, Gorzów Walczaka Szpital Psychiatryczny, Gorzów Walczka STILON, Gorzów Walczaka GLS, Gorzów Jagiełły, Gorzów AWF,	Gorzów Wlkp. Dworzec
3.	Santocko Pętla	Santocko III, Santocko II, Santocko Remiza I, Mironice, Kłodawa- Mironicka II, Kłodawa Mironicka I, Kłodawa Centrum Kościoł, Kłodawa Szkoła, Kłodawa NŻ, Kłodawa OŚ. Marzeń, Gorzów Wyszyńskiego Dekerta, Gorzów Wyszyńskiego Owocowa, Gorzów Wyszyńskiego Policja, Gorzów Roosevelta, Gorzów Kosynierów Gdyńskich (Mickiewicza), Gorzów Kosynieró Gdyńskich Rondo, Gorzów AWF	Gorzów Wlkp. Dworzec
4.	Różanki Szklarnia	Różanki, Zdroisko, Santoczno, Santoczno wieś, Rybakowo I, Rybakowo wieś, Rybakowo leśniczówka, Lipy, Lipy Ośrodek, Łośno I, Łośno centrum, Łośno II, Kłodawa Osiedle, Kłodawa,	Gorzów Wlkp. Rondo
5.	Kłodawa centrum	Łośno centrum, Lipy, Rybakowo centrum, Santoczno, Zdroisko, Różanki II, Wojcieszyce centrum, Kłodawa kolonia, Kłodawa centrum	Gorzów Wlkp. Rondo
6.	Gorzów Wlkp. Mieszko	Chwałęcice Suknie Ślubne- Chwałęcice centrum- Chwałęcice Lipowa/Ułańska- Kłodawa Tesco- Kłodawa centrum UG- Kłodawa Mironicka I- Kłodawa Mironicka II- Mironice- Santocko Remiza I- Santocko II- Santocko III- Santocko pętla- Santocko III- Santocko II- Santocko Remiza I- Mironice- Kłodawa Mironicka II- Kłodawa Mironicka I- Kłodawa centrum kościoł- Kłodawa szkoła- Kłodawa NŻ- Kłodawa Osiedle Marzeń-	Gorzów Wlkp. Rondo

Źródło: Opracowanie własne

Mapa 4. Linie użyteczności publicznej



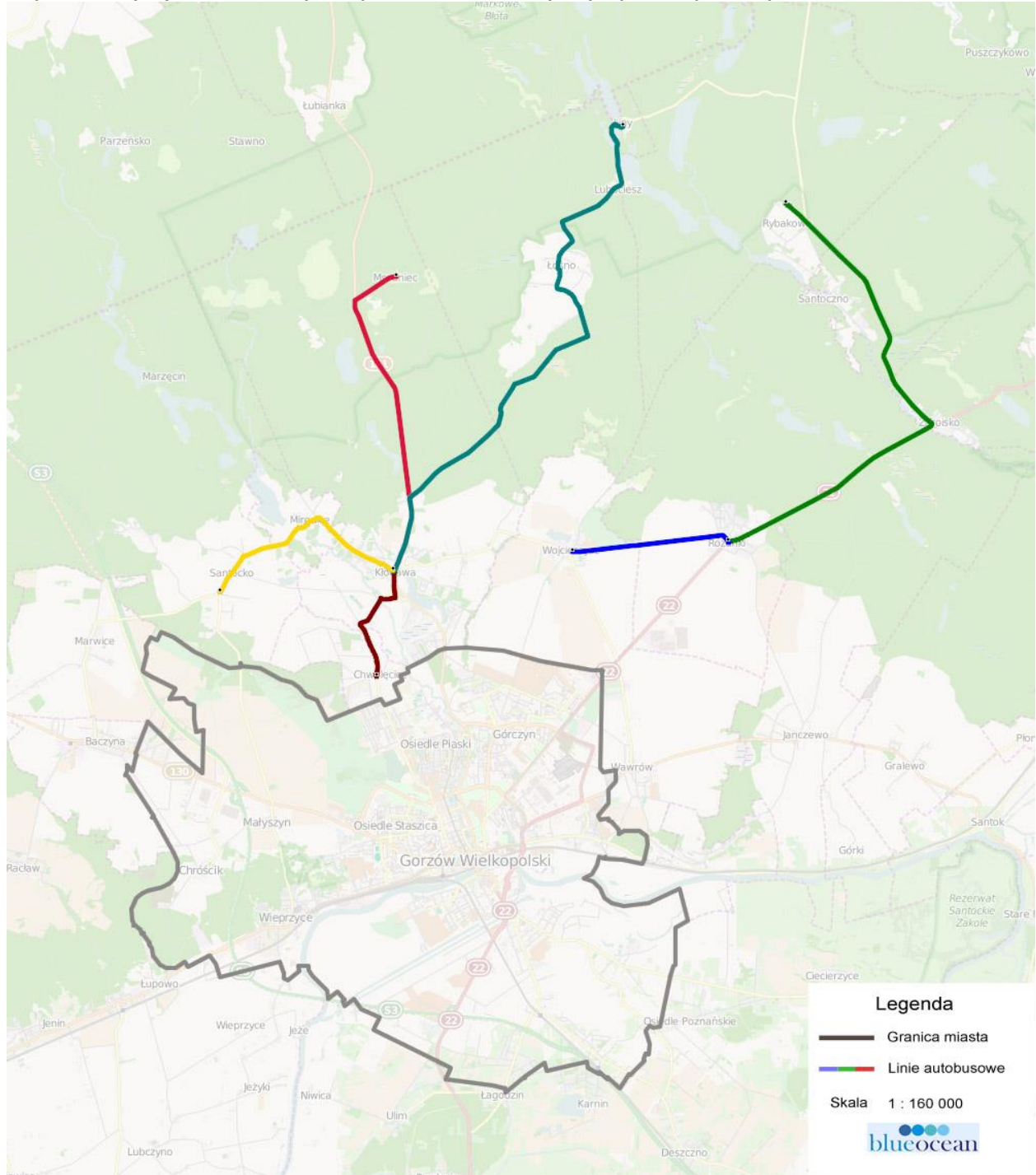
Źródło: Opracowanie własne



## Załącznik

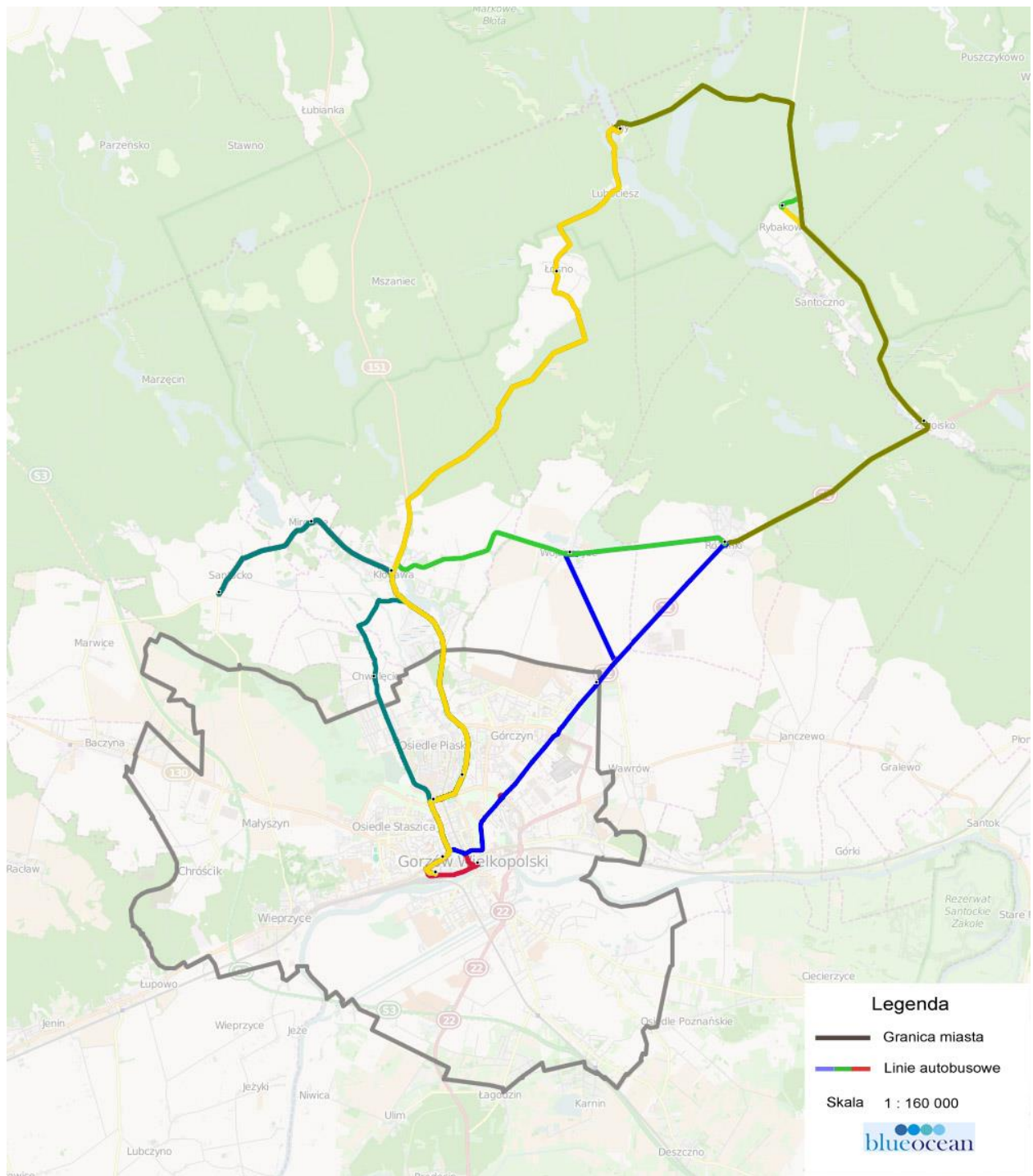
W niniejszym załączniku znajdują się mapy obrazujące siatkę połączeń autobusowych funkcjonującą na podstawie zezwoleń wydanych przez Wójta Gminy Kłodawa oraz Prezydenta Miasta Gorzów Wielkopolski.

Mapa 5. Siatka połączeń autobusowych na podstawie zezwoleń wydanych przez Wójta Gminy Kłodawa



Źródło: Opracowanie własne

Mapa 6. Siatka połączeń autobusowych na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Gorzów Wielkopolski



Źródło: Opracowanie własne