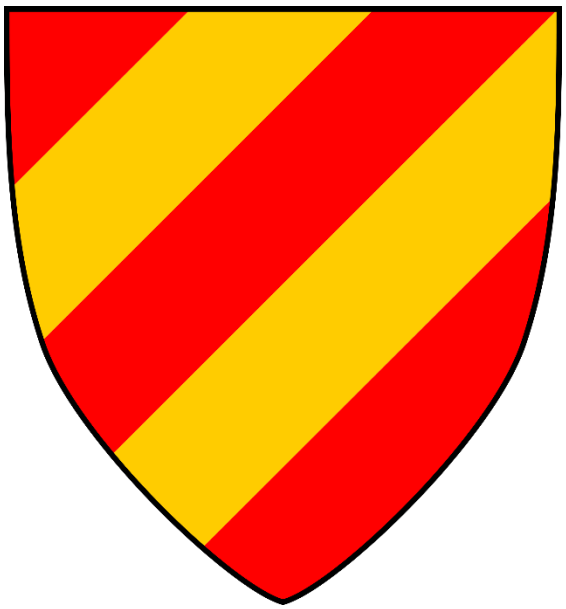


Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kłodzkiego

Marzec 2022 r.

Dokument przygotowany przez:
"TRAKO" WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J.
ul. Krasińskiego 15a/5, 50-449 Wrocław,
tel./fax: 71 799 87 53, e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl
Aktualizacja:
Wydział Komunikacji, Transportu i Dróg Publicznych

Spis treści

1. Przedmiot opracowania 6
1.1. Cel opracowania 6
1.2. Zakres planu 6
1.3. Definicje i określenia 7
2. Metodologia tworzenia planu 10
3. Charakterystyka społeczno-gospodarcza powiatu kłodzkiego 12
3.1. Informacje o powiecie kłodzkim 12
3.2. Informacje ogólne o gminach powiatu kłodzkiego 12
3.3. Demografia 15
3.4. Gospodarka 17
3.5. Sfera społeczna 18
4. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze powiatu kłodzkiego 19
4.1. Transport kolejowy 19
4.2. Transport drogowy 19
5. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem 23
5.1. Zagospodarowanie przestrzenne 23
5.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi 24
5.2.1. Ustalenia krajowego planu transportowego 24
5.2.2. Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego 24
5.2.3. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 26
5.2.4. Ustalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego. 27
5.2.5. Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin powiatu kłodzkiego 28
5.3. Układ drogowy 30
5.4. Transport indywidualny 35
5.5. Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych na obszarze powiatu kłodzkiego 35
5.5.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego 37
5.5.2. Emisja spalin 37
5.5.3. Emisja hałasu 39
5.5.4. Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu jako najważniejsze działania poprawy stanu środowiska naturalnego 40
5.5.5. Wymogi stosowania ekologicznych napędów w środkach publicznego transportu zbiorowego 41

6. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym 42
6.1. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych 42
6.2. Najważniejsze generatory ruchu w powiecie kłodzkim 45
7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu 46
7.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – podział zadań przewozowych. 46
7.2. Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z oferty obecnie funkcjonującej komunikacji, w tym z jej zdolności przewozowej 47
7.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych. 48
7.4. Preferencje wyboru środka lokomocji pod kątem ich negatywnego oddziaływania na środowisko 49
8. Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej 50
8.1. Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej 50
8.2. Gwarantowana punktualność kursowania 56
8.3. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu 56
8.4. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów 56
8.5. Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych 57
8.6. Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych 58
8.7. Gwarantowany standard w zakresie ochrony środowiska 59
9. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym 60
9.1. Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym 60
9.2. Wybór operatora 65
9.3. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów 67
9.4. Zasady projektowania rozkładów jazdy 69
10. Przewidywane finansowanie usług przewozowych 70
10.1. Formy i źródła finansowania usług przewozowych 70
10.2. Rentowność linii komunikacyjnych 74
11. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera 75
11.1. Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach 76
11.2. Informacja pasażerska w pojazdach 77
11.3. Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem 78
11.4. Jednolita identyfikacja wizualna 78
12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego 80

12.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego 80
12.2. Infrastruktura drogowa, priorytety w ruchu 80
12.3. Kształtowanie węzłów przesiadkowych kolej / autobus miejski / autobus regionalny 82
12.4. Integracja taryfowa i organizacyjna transportu publicznego 84
12.5. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych 84
13. Akty prawne przytoczone w opracowaniu 85
14. Dokumenty źródłowe 86
15. Spis tabel 87
16. Spis rysunków 88
17. Załącznik 1 - Wykaz istniejących linii komunikacyjnych w transporcie drogowym* 89

1. Przedmiot opracowania

1.1. Cel opracowania

Głównym celem Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kłodzkiego jest zapewnienie możliwości organizacji efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej planowanych na obszarze powiatu kłodzkiego, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju. Zaplanowane w dokumencie rozwiązania opierają się na podniesieniu znaczenia mobilności komunikacyjnej dla rozwoju społeczno-gospodarczego, przy uniknięciu negatywnych skutków niekontrolowanego rozwoju transportu indywidualnego. Kolejnymi celami planu, które powinny zostać zrealizowane, aby zapewnić odpowiedni standard usług transportowych, są m.in.

- dostosowanie usług przewozowych do rzeczywistych potrzeb pasażerów,
- zapewnienie odpowiedniej dostępności dla osób niepełnosprawnych,
- integracja systemów taryfowo-biletowych,
- jednolity system informacji pasażerskiej,
- redukcja negatywnego oddziaływania na środowisko,
- redukcja zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa mieszkańców,
- zwiększenie efektywności ekonomicznej transportu osób.

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

Dokument poddany został pod konsultacje społeczne, podczas których mieszkańcy mieli możliwość wnoszenia uwag do treści niniejszego opracowania. Po etapie konsultacji społecznych dokument poddany zostanie do uchwalenia przez Radę Powiatu Kłodzkiego i stanowić będzie akt prawa miejscowego.

1.2. Zakres planu

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje powiat liczący co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, a także powiat, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców — w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze[1].

Zakres rzeczowy planu obszarowo obejmuje teren powiatu kłodzkiego, składającego się z 14 gmin.

[1] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1371 z późn. zm.), art. 9, ust. 1, pkt 3.

Przedmiotowo zaś niniejszy dokument obejmuje[2]:

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

Przy opracowywaniu planu uwzględniono:

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

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

1.3. Definicje i określenia

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

- **gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo – gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie[3],

[2] *Ibidem*, art. 12.
[3] *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 3

- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
  - miasta i gminy,
  - miast,
  - miast i gmin sąsiadujących,
  - jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego[4],
- **odpłatność** – stopień pokrycia kosztów przewozów przychodami ze sprzedaży biletów i z tytułu opłat dodatkowych,
- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług
  w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie[5],
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organizatorem", o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007[6],
- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem", dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9 – 14) Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami[7],
- **pomoc publiczna** – wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów[8], jest ona uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi (wyjątki zostały opisane w art. 107 ust. 2 i 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej),
- **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów

[4] *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 4
[5] *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 8
[6] *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 9
[7] Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. L-55/1 z 28.02.2011), art. 2 lit. j)
[8] Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326), art. 107 ust. 1.

sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo – gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie[9],

- **powiatowo-gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie[10],
- **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[11],
- **przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze[12],
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej[13],
- **standard transportowy** – minimalny, ustalony przez samorząd terytorialny, poziom zorganizowania publicznego transportu zbiorowego, zapewniający funkcjonowanie jednostki terytorialnej obsługiwanej przez ten transport na określonym (oczekiwanym społecznie i gospodarczo) poziomie; standard transportowy, pozostając w ścisłej zależności od możliwości finansowych jednostki terytorialnej, jak również możliwości taborowych operatorów i przewoźników, obowiązuje w określonym horyzoncie czasowym,
- **umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego**– umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, który przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej[14],
- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo – gminne i międzywojewódzkie[15],
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego[16].

[9] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1371 z późn. zm.), art. 4 ust. 1 pkt 10
[10] *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 10a
[11] *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 11
[12] *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 12
[13] *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 14
[14] *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 24
[15] *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 25
[16] *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 26

2. Metodologia tworzenia planu

Plan jest dokumentem, który składa się z:

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

Tab. 1.3.1. Elementy planu zostały przedstawione według poniższej kolejności

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
1.	Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem, w tym: ▪ informacje ogólne o powiecie kłodzkim, jego demografia, gospodarka i sfera społeczna, ▪ informacje ogólne o gminach leżących na terenie powiatu kłodzkiego	3
2.	Opis istniejącej sieci komunikacyjnej na obszarze powiatu kłodzkiego, w tym: ▪ regionalny osobowy transport kolejowy, ▪ regionalny osobowy transport drogowy, ▪ linie komunikacyjne, na które zezwolenia wydało Starostwo Powiatowe w Kłodzku, ▪ linie komunikacyjne, na które zezwolenia wydały inne jednostki samorządu terytorialnego.	4
3.	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem, w tym: ▪ zagospodarowanie przestrzenne powiatu kłodzkiego, ▪ jego układ drogowy, ▪ transport indywidualny, ▪ ruch na drogach wojewódzkich i krajowych, ▪ wpływ transportu na środowisko.	5
4.	Ocena i prognozy potrzeb przewozowych, w tym: ▪ lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej.	6
5.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w tym preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych.	7
6.	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz pożądany standard usług przewozowych, w tym: ▪ uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych, ▪ ustalenie standardu jakościowego uwzględniającego potrzeby środowiskowe.	8

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
7.	Zasady organizacji rynku przewozów i planowania oferty przewozowej, w tym: ▪ aspekty prawne, ▪ przewidywany tryb wyboru operatora, ▪ zasady przygotowywania oferty przewozowej, ▪ projektowanie systemu taryfowo-biletowego.	9
8.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych, w tym: ▪ formy i źródła finansowania usług przewozowych, ▪ rentowność linii komunikacyjnych.	10
9.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej – w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach, w pojazdach oraz w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.	11
10.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.	12

Źródło: opracowanie własne.

3. Charakterystyka społeczno-gospodarcza powiatu kłodzkiego

3.1. Informacje o powiecie kłodzkim

Powiat Kłodzki utworzony został 1 stycznia 1999 roku w ramach reformy administracyjnej. Powiat, którego siedzibą jest miasto Kłodzko, położony jest w południowo-zachodniej Polsce, południowej części województwa dolnośląskiego. Powiat Kłodzki zlokalizowany jest w obrębie łańcucha Sudetów. W jego centralnej części znajduje się Kotlina Kłodzka otoczona pasmami górskimi (od zachodu Górami Bystrzyckimi, Górami Orlickimi i Górami Stołowymi, od północy Górami Sowimi i Górami Bardzkimi, od wschodu zaś Masywem Śnieżnika, Górami Bialskimi i Górami Złotymi.
W skład powiatu wchodzą:

- gminy miejskie: Duszniki-Zdrój, Kłodzko, Kudowa-Zdrój, Nowa Ruda, Polanica-Zdrój,
- gminy miejsko-wiejskie: Bystrzyca Kłodzka, Lądek-Zdrój, Międzylesie, Radków, Stronie Śląskie, Szczytna,
- gminy wiejskie: Kłodzko, Lewin Kłodzki, Nowa Ruda.

Powiat Kłodzki graniczy z powiatami: ząbkowickim, dzierżoniowskim i wałbrzyskim.

3.2. Informacje ogólne o gminach powiatu kłodzkiego

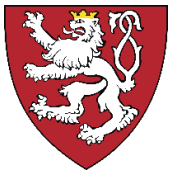
Tab. 3.2.1. Liczba ludności w powiecie kłodzkim – stan na 31.12.2020 r.

Jednostka terytorialna	Liczba mieszkańców
Powiat Kłodzki	156 283
Miasto Duszniki-Zdrój	4 422
Miasto Kłodzko	26 421
Miasto Kudowa-Zdrój	9 772
Miasto Nowa Ruda	21 643
Miasto Polanica-Zdrój	6 228
Miasto i Gmina Bystrzyca Kłodzka	18 607
Miasto i Gmina Lądek-Zdrój	8 120
Miasto i Gmina Międzylesie	7 119
Miasto i Gmina Radków	8 968
Miasto i Gmina Stronie Śląskie	7 451
Miasto i Gmina Szczytna	7 185
Gmina Kłodzko	16 986
Gmina Lewin Kłodzki	1 921
Gmina Nowa Ruda	11 440

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS

Miasto Duszniki-Zdrój

Znajduje się we wschodniej części powiatu. Miasto zamieszkuje 4 422 mieszkańców (198 osób/km^2). Jego powierzchnia jest równa 22,28 km^2. Przez obszar miasta przebiega droga krajowa nr 8, a także linia kolejowa nr 309 łącząca Kłodzko Nowe ze stacją Kudowa Zdrój.



Miasto Kłodzko

Miasto będące siedzibą powiatu, leżące w jego centralnej części. Zamieszkuje je 26 421 mieszkańców (1064 osób/km^2). Powierzchnia miasta wynosi 24,84 km^2. Przez jego obszar przebiegają drogi krajowe nr 8, 33 i 46, a także linie kolejowe nr 276 łącząca Wrocław Główny z Międzylesiem, nr 286 łącząca stację Kłodzko Główne z Wałbrzychem, nr 309 łącząca Kłodzko Nowe ze stacją Kudowa Zdrój oraz nr 322 z Kłodzka Nowego do Stronia Śląskiego, która jest nieczynna na odcinku Ołdrzychowice Kłodzkie – Stronie Śląskie.

Miasto Kudowa-Zdrój

Miasto znajdujące się w zachodniej części powiatu. Zamieszkuje je 9 772 mieszkańców (288 osoby/km^2). Powierzchnia gminy jest równa 33,9 km^2. Przez obszar miasta przebiega droga krajowa nr 8, a także linia kolejowa nr 309 łącząca Kłodzko Nowe ze stacją Kudowa Zdrój.

Miasto Nowa Ruda

Znajduje się w północno-zachodniej części powiatu. Miasto zamieszkuje 21 643 mieszkańców (583 osób/km^2), a jego powierzchnia wynosi 37,1 km^2. Przez obszar miasta przebiegają drogi wojewódzkie nr 381 i 385, linia kolejowa nr 286 łącząca stację Kłodzko Główne z Wałbrzychem oraz bocznica towarowa z osiedla Słupiec do Ścinawki Średniej.

Miasto Polanica-Zdrój

Miasto znajdujące się w centralnej części powiatu. Jego powierzchnia jest równa 17,22 km^2 a liczba mieszkańców wynosi 6 228 osób (362 osób/km^2). Przez obszar gminy przebiega droga wojewódzka nr 388 oraz linia kolejowa nr 309 łącząca Kłodzko Nowe ze stacją Kudowa Zdrój. Północną granicę miasta wyznacza droga krajowa nr 8.

Miasto i Gmina Bystrzyca Kłodzka

Gmina miejsko-wiejska, na terenie której znajdują się miasto Bystrzyca Kłodzka i 33 sołectwa. Znajduje się w południowej części powiatu. Gminę zamieszkuje 18 607 mieszkańców (55 osób/km^2). Powierzchnia gminy wynosi 337,82 km^2. Przez obszar gminy przebiega droga krajowa nr 33, wojewódzkie nr 388, 389 i 392, a także linia kolejowa nr 276 łącząca Wrocław Główny z Międzylesiem.

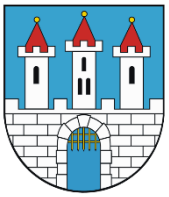
Miasto i Gmina Lądek-Zdrój

Gmina miejsko-wiejska, na terenie której znajdują się miasto Lądek-Zdrój i 9 wsi. Znajduje się we wschodniej części powiatu. Gminę zamieszkuje 8 120 mieszkańców (69 osoby/km^2), a jej powierzchnia wynosi 117,4 km^2. Przez obszar gminy przebiegają drogi wojewódzkie nr 390 i 392, a także linia kolejowa nr 322 z Kłodzka Nowego do Stronia Śląskiego, która jest nieczynna na odcinku Ołdrzychowice Kłodzkie – Stronie Śląskie.

Miasto i Gmina Międzylesie

Gmina miejsko-wiejska, na terenie której znajdują się miasto Międzylesie oraz 22 sołectwa. Znajduje się w południowej części powiatu. Gminę zamieszkuje 7 119

mieszkańców (38 osób/km^2). Powierzchnia gminy jest równa 189,03 km^2. Przez obszar gminy przebiega droga krajowa nr 33, wojewódzka nr 389, a także linia kolejowa nr 276 łącząca Wrocław Główny z Międzylesiem.



Miasto i Gmina Radków

Gmina miejsko-wiejska, obejmująca swoim obszarem miasto Radków oraz 11 sołectw. Znajduje się w północno – zachodniej części powiatu. Gminę zamieszkuje 8 968 mieszkańców (65 osób/km^2), a jej powierzchnia wynosi 139 km^2. Przez obszar gminy przebiegają drogi wojewódzkie nr 385, 386, 387, 388 a także linia kolejowa 286 łącząca stację Kłodzko Główne z Wałbrzychem oraz bocznice towarowe ze Ścinawki Średniej do Nowej Rudy Słupiec i Tłumaczowa.

Miasto i Gmina Stronie Śląskie

Gmina miejsko-wiejska, obejmująca swoim obszarem miasto Stronie Śląskie oraz 14 wsi. Znajduje się w południowo – wschodniej części powiatu. Gminę zamieszkuje 7 451 mieszkańców (51 osoby/km^2). Powierzchnia gminy – 146,42 km^2. Przez obszar gminy przebiega droga wojewódzka nr 392, a także nieczynna linia kolejowa nr 322 z Kłodzka Nowego do Stronia Śląskiego.

Miasto i Gmina Szczytna

Gmina miejsko-wiejska, obejmująca swoim obszarem miasto Szczytna oraz 7 sołectw. Znajduje się w zachodniej części powiatu. Gminę zamieszkuje 7 185 mieszkańców (54 osób/km^2). Powierzchnia gminy – 133,16 km^2. Przez obszar gminy przebiega droga krajowa nr 8, droga wojewódzka nr 388, 387, 389, a także linia kolejowa nr 309 relacji Kłodzko Nowe - Kudowa Zdrój.

Gmina Kłodzko

Gmina wiejska obejmująca swoim obszarem 35 miejscowości. Znajduje się w centralnej części powiatu. Gminę zamieszkuje 16 986 mieszkańców (67 osób/km^2). Powierzchnia gminy – 252,25 km^2. Przez obszar gminy przebiegają drogi krajowe nr 8, 33 i 46 oraz drogi wojewódzkie nr 381, 386 i 392. Na terenie gminy istnieją również linie kolejowe nr 276 łącząca Wrocław Główny z Międzylesiem, nr 286 łącząca stację Kłodzko Główne z Wałbrzychem , nr 309 łącząca Kłodzko Nowe ze stacją Kudowa Zdrój oraz nr 322 z Kłodzka Nowego do Stronia Śląskiego, która jest nieczynna na odcinku Ołdrzychowice Kłodzkie – Stronie Śląskie.

Gmina Lewin Kłodzki

Gmina wiejska, obejmująca swoim obszarem 17 miejscowości. Znajduje się w zachodniej części powiatu. Gminę zamieszkuje 1 921mieszkańców (37 osób/km^2). Powierzchnia gminy wynosi 52,19 km^2. Przez obszar gminy przebiega droga krajowa nr 8, drogi wojewódzkie nr 389, 387, a także linia kolejowa nr 309 łącząca Kłodzko Nowe ze stacją Kudowa Zdrój.

Gmina Nowa Ruda

Gmina wiejska, obejmująca swoim obszarem 17 sołectw. Znajduje się w północnej części powiatu. Gminę zamieszkuje 11 440 mieszkańców (82 osób/km^2). Powierzchnia wynosi 139,66 km^2. Przez obszar gminy przebiegają drogi wojewódzkie nr 381, 384, 385, a także linia kolejowa 286 łącząca stację Kłodzko Główne z Wałbrzychem.

3.3. Demografia

Powiat Kłodzki zamieszkuje 156 283 mieszkańców (według stanu na dzień 31 grudnia 2020 r.), w tym 75 330 mężczyzn i 80 953 kobiet. Gęstość zaludnienia wynosi 98 osób na 1 km^2.

Tab. 3.3.1. Wskaźniki demograficzne powiatu kłodzkiego na tle województwa dolnośląskiego

Lp.	Wskaźnik	2016	2017	2018	2019	2020
1.	**Ludność**	161 452	160 465	159 337	157 996	156 823
	- w województwie dolnośląskim	1 395 960	1 395 407	1 394 978	1 394 635	1 389 444
2.	**Osoby pracujące**	30 174	30 833	31 022	30 596	30 455
	- w województwie dolnośląskim	825 572	845 798	862 746	870 838	885 500
3.	**Osoby w wieku przedprodukcyjnym**	36 811	20 612	20 516	20 262	19 827
	- w województwie dolnośląskim	615 787	415 400	420 232	423 217	423 501
4.	**Osoby w wieku produkcyjnym**	104 043	101 932	99 848	97 732	95 895
	- w województwie dolnośląskim	1 877 172	1 851 260	1 826 598	1 806 035	1 785 574
5.	**Osoby w wieku poprodukcyjnym**	36 811	37 921	38 973	40 002	40 561
	- w województwie dolnośląskim	615 787	635 887	654 395	670 911	682 246
6.	**Stopa bezrobocia [%]**	16,0	12,5	11,8	11,1	12,6
	- w województwie dolnośląskim	7,2	5,7	5,2	4,6	5,6
7.	**Przyrost naturalny**	-3 114	-3 637	-5 201	-5 797	-11 868
	- w województwie dolnośląskim	-864	-752	-901	-930	-1 392
8.	**Saldo migracji**	-254	-271	-223	-342	-333
	- w województwie dolnośląskim	2 659	2 595	3 200	4 215	3 295

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Przyrost naturalny jest ujemny, co w powiązaniu z ujemnym saldem migracji przyczynia się do zmniejszania się liczby ludności w powiecie kłodzkim.

Tab. 3.3.2. Zmiany demograficzne w powiecie kłodzkim

L.p.	Wskaźnik	2016	2017	2018	2019	2020
1.	Urodzenia żywe	1 151	1 297	1 172	1 099	1 052
2.	Zgony	2 015	2 049	2 073	2 029	2 444
3.	Napływ ludności	1 281	1 473	1 672	1 650	1 314
4.	Odpływ ludności	1 535	1 744	1 895	1 992	1 647
5.	Saldo zmian	-254	-271	-223	-342	-333

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Tab. 3.3.3. Prognoza liczby ludności powiatu kłodzkiego do roku 2035

Grupy wieku/rok	2020	2025	2030	2035	2040	2045
ogółem	157 041	151 150	144 781	137 806	130 326	122 638
0-4	5 625	5 177	4 626	4 248	3 999	3 756
5-9	6 278	5 585	5 134	4 590	4 214	3 963
10-14	7 564	6 206	5 515	5 060	4 518	4 140
15-19	6 667	7 474	6 138	5 457	5 001	4 463
20-24	7 580	6 590	7 370	6 069	5 393	4 941
25-29	9 380	7 355	6 402	7 126	5 885	5 235
30-34	10 536	9 004	7 084	6 170	6 822	5 657
35-39	12 801	10 214	8 718	6 872	5 982	6 588
40-44	12 684	12 458	9 970	8 504	6 711	5 845
45-49	10 769	12 430	12 225	9 811	8 368	6 617
50-54	9 039	10 571	12 203	12 024	9 684	8 256
55-59	10 421	8 804	10 334	11 941	11 791	9 531
60-64	13 343	9 957	8 503	10 013	11 588	11 481
65-69	12 517	12 395	9 347	8 059	9 532	11 065
70-74	9 730	11 262	11 275	8 589	7 487	8 922
75-79	4 256	8 322	9 713	9 843	7 599	6 740
80-84	4 110	3 266	6 451	7 631	7 881	6 207
85 i więcej	3 741	4 080	3 773	5 799	7 871	9 231

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

W perspektywie do 2045 przewiduje się powolny spadek ogólnej liczby ludności powiatu z 157,0 tys. w 2020 r. do 122,6 tys. w 2045 r. (spadek o 21,91%). Prognoza przewiduje spadek liczby mieszkańców we wszystkich grupach, przy czym największy spadek przewiduje się w grupach 35-39 lat (o 48,54%) oraz 40-44 lat (o 53,92%). W grupie wiekowej 75-79 lat przewiduje się wzrost liczby mieszkańców o ok. 58% natomiast w grupie wiekowej 80-84 lat przewidywany wzrost liczby mieszkańców wyniesie ok. 51%.
Prognozowane zmiany w strukturze wiekowej mieszkańców powiatu kłodzkiego świadczą o starzeniu się społeczeństwa, czego efektem będzie zmniejszenie się liczby osób mobilnych oraz spadek zapotrzebowania na przewozy szkolne i pracownicze, przy jednoczesnym wzroście zapotrzebowania na podróże transportem publicznym przez osoby starsze.

3.4. Gospodarka

W powiecie kłodzkim w 2020 roku działało 18 651 podmiotów gospodarczych. Osoby pracujące stanowiły 16,4% ogółu mieszkańców.

Tab. 3.4.1. Struktura zatrudnienia w powiecie kłodzkim w roku 2020.

Wyszczególnienie	ogółem	rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	przemysł i budownictwo	handel; naprawa pojazdów samochodowych; transport i gospodarka magazynowa; zakwaterowanie i gastronomia; informacja i komunikacja	działalność finansowa i ubezpieczeniowa; obsługa rynku nieruchomości	pozostałe usługi
osoby pracujące	30 632	5335	8639	4779	696	11183
udział [%]	100,0%	17,42%	28,20%	15,60%	2,27%	36,51%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Powiat Kłodzki jest ważnym rejonem turystycznym. Znajdujące się tutaj uzdrowiska (Polanica-Zdrój, Duszniki-Zdrój, Kudowa-Zdrój, Lądek-Zdrój oraz Długopole-Zdrój) generują stosunkowo duży ruch turystyczny, dzięki czemu mieszkańcy znajdują zatrudnienie m.in. w branży hotelarskiej oraz gastronomicznej. Poza branżą turystyczną w powiecie kłodzkim rozwija się także przemysł. Na terenie powiatu funkcjonuje Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna „Invest-Park", założona w 1997 roku. Obecnie posiada 51 podstref działających między innymi w Kłodzku, Nowej Rudzie, Kudowie-Zdroju i Bystrzycy Kłodzkiej. W jej obrębie działają firmy takie jak: Kayser Automotive Systems Kłodzko sp. z o.o., KPM Meble sp. z o.o., Wessel-Poliamid sp. z o.o., TechPlast sp. z o.o. sp. k, Miranda 4 sp. z o.o., ABB Industrial Solutions, I.T.R. Poland sp. z o.o., Orion PU sp. z o.o., Umicore Autocat Poland sp. z o.o., ZPAS S.A. - Zakład Produkcji Automatyki Sieciowej, ZPAS - NET sp. z o.o., Framo Morat Polska sp. z o.o, Wemeco Poland sp. z o.o., ZPAS S.A. - Zakład Produkcji Automatyki Sieciowej, Orion PU sp. z o.o. etc.

Tab. 3.4.2. Podstawowe dane budżetowe powiatu kłodzkiego dotyczące publicznego transportu zbiorowego.

Lp.	Wyszczególnienie	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1.	Dochody Powiatu ogółem [zł]	178,1 mln	178,4 mln	189,4 mln	203,8 mln	211,0 mln	236,2 mln
2.	Wydatki Powiatu ogółem [zł] w tym:	172,2 mln	185,0 mln	191,5 mln	210,6 mln	211,2 mln	211,4 mln
3.	w Dziale Transport i Łączność wyodrębniono wydatki na:						
a)	Lokalny transport zbiorowy [zł]	-	-	-	-	180 227	250 125
b)	Drogi publiczne powiatowe [zł]	16,59 mln	14,71 mln	26,90 mln	43,75 mln	36,59 mln	15,08 mln

Źródło: Informacja Zarządu Dróg Powiatowych w Kłodzku za lata 2015-2020

3.5. Sfera społeczna

W powiecie kłodzkim znajdują się szkoły podstawowe, licea ogólnokształcące, szkoły techniczne oraz szkoły policealne. W roku szkolnym 2019/2020 w szkołach podstawowych uczyło się ponad 10,7 tys. uczniów, a w szkołach ponadpodstawowych prawie 5,7 tys. uczniów.

Tab. 3.5.1. Edukacja w powiecie kłodzkim w roku szkolnym 2020/2021.

Placówka	Liczba placówek [szt.]	Liczba uczniów
Przedszkola	45	3 788
Szkoły podstawowe	59	10 748
Szkoły zasadnicze zawodowe	12	745
Szkoły zawodowe i technika	8	2 467
Licea ogólnokształcące	13	2 155
Licea ogólnokształcące dla dorosłych	3	386

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Ośrodki kulturalne znajdują się na obszarze całego powiatu i należą do nich m. in :

- Miejsko Gminny Ośrodek Kultury w Bystrzycy Kłodzkiej
- Miejski Ośrodek Kultury i Sportu w Dusznikach-Zdroju
- Kłodzki Ośrodek Kultury w Kłodzku
- Kudowskie Centrum Kultury i Sportu w Kudowie-Zdroju
- Centrum Kultury i Rekreacji w Lądku-Zdroju
- Centrum Kultury Gminy Nowa Ruda w Ludwikowicach Kłodzkich
- Miejsko Gminny Ośrodek Kultury w Międzylesiu
- Miejski Ośrodek Kultury w Nowej Rudzie
- Ośrodek Kultury Gminy Kłodzko w Ołdrzychowicach Kłodzkich
- Teatr Zdrojowy - Centrum Kultury i Promocji w Polanicy-Zdroju
- Gminne Centrum Kultury, Sportu i Turystyki w Radkowie
- Centrum Edukacji, Turystyki i Kultury w Stroniu Śląskim
- Miejski Ośrodek Kultury w Szczytnej
- Gminny Ośrodek Kultury i Biblioteka w Lewinie Kłodzkim

W Kłodzku funkcjonuje Zespół Opieki Zdrowotnej, w Polanicy-Zdroju Specjalistyczne Centrum Medyczne, w Bystrzycy Kłodzkiej Bystrzyckie Centrum Zdrowia, W Nowej Rudzie Szpital Rejonowy, natomiast w pozostałych gminach istnieją gminne ośrodki zdrowia.

4. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze powiatu kłodzkiego

4.1. Transport kolejowy

Kolejowy układ transportowy powiatu kłodzkiego tworzą następujące linie kolejowe[17]:

- **nr 276 Wrocław Główny – Międzylesie (Granica Państwa)**, pierwszorzędna linia przebiegająca przez Strzelin i Kłodzko, czynna w ruchu pasażerskim i towarowym; na terenie powiatu kłodzkiego w całości zelektryfikowana, głównie jednotorowa, linia o znaczeniu państwowym,
- **nr 276 Kłodzko Główne – Wałbrzych Główny**, drugorzędna linia przebiegająca przez Nową Rudę, czynna w ruchu pasażerskim i towarowym; na większości trasy dwutorowa,
- **nr 309 Kłodzko Nowe – Kudowa Zdrój**, czynna w ruchu pasażerskim linia jednotorowa, niezelektryfikowana, znaczenia miejscowego,
- **nr 322 Kłodzko Nowe – Stronie Śląskie,** czynna częściowo na odcinku Kłodzko Nowe – Ołdrzychowice Kłodzkie tylko w ruchu towarowym linia jednotorowa, niezelektryfikowana, znaczenia miejscowego; w 2016 roku zapowiedziano rewitalizację linii kolejowej dla ruchu pasażerskiego, głównie turystycznego. Na rok 2022 planowane jest uruchomienie komunikacji zastępczej autobusowej przed docelowym uruchomieniem linii.

Główną linią kolejową przechodzącą przez powiat jest linia kolejowa nr 276. Na stacji Kłodzko zatrzymują się pociągi regionalne (w tym pociągi międzynarodowe) oraz pociągi TLK. Regionalny ruch pasażerski realizowany jest przez połączenia pasażerskie Kolei Dolnośląskich S.A. oraz Przewozów Regionalnych sp. z o.o., natomiast pociągi TLK obsługuje PKP Intercity S.A.

Tab. 4.1.1. Wykaz kursów pociągów przebiegających przez teren powiatu kłodzkiego.

relacja	Kamieniec Ząbkowicki - Kłodzko REGIO+Osob. (TLK)	Kłodzko – Międzylesie REGIO+Osob.	Kłodzko - Wałbrzych REGIO+Osob.	Kłodzko - Kudowa Zdrój REGIO+Osob.
Dni kursowania	tam/powrót	tam/powrót	tam/powrót	tam/powrót
Poniedziałek – Piątek	17 (2) / 18 (2)	10/10	6/6	6 / 6
Sobota	15(2) / 16 (2)	8/9	6/6	7 / 8
Niedziela	16 (2) / 17 (2)	9/8	6/6	8 / 8

Źródło: Sieciowy rozkład jazdy pociągów, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

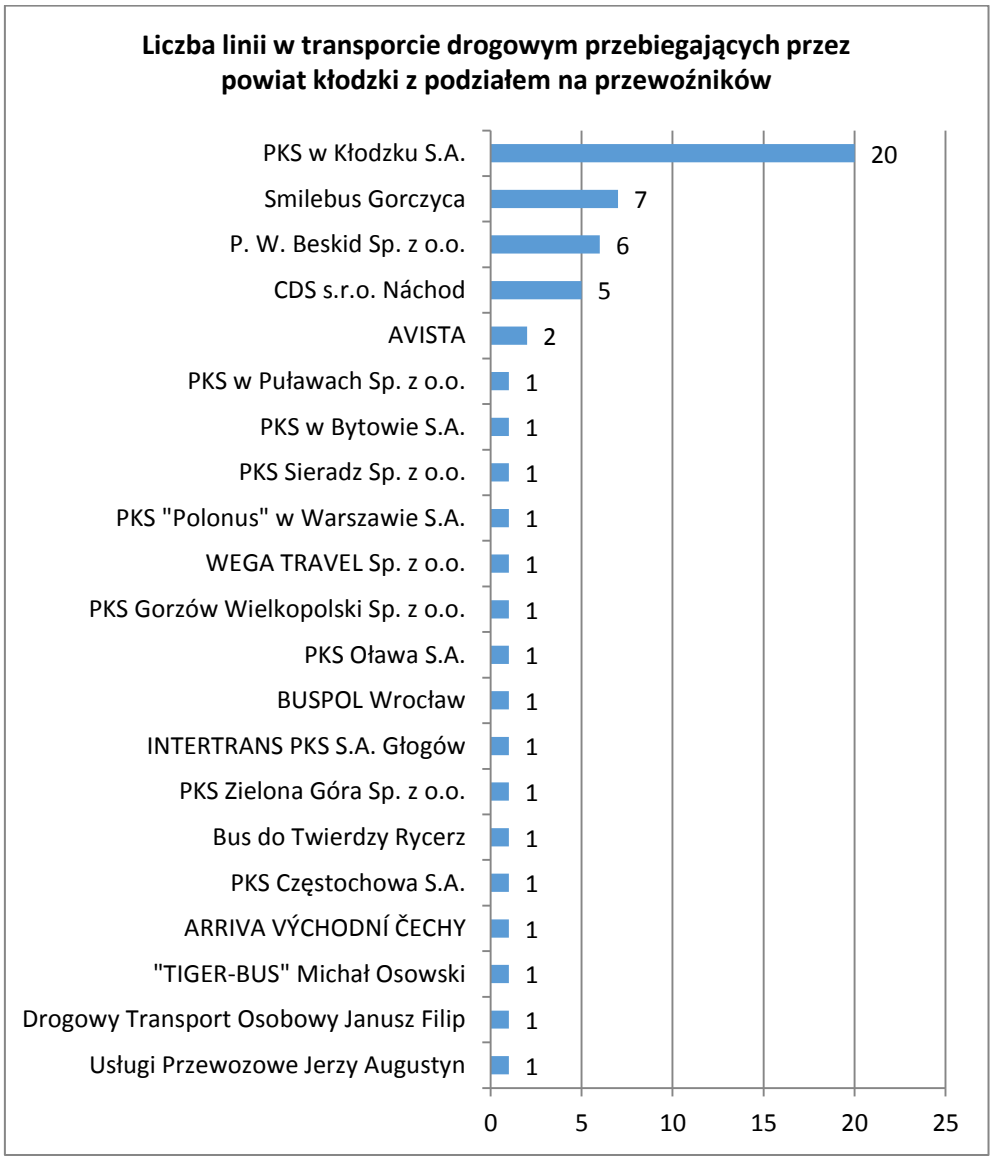
4.2. Transport drogowy

Przez obszar powiatu kłodzkiego przebiegają trzy drogi krajowe – droga nr 8 będąca głównym szlakiem łączącym obszar powiatu z resztą Polski (łączy granicę polsko-czeską w Kudowie-Zdroju przez gminę Lewin Kłodzki, Miasto Duszniki-Zdrój, Miasto i Gminę Szczytna, Polanicę-Zdrój, Gminę Kłodzko

[17] Źródło: Instrukcja Id-12 – Wykaz linii zarządzanych przez PKP PLK S.A.

z Kłodzkiem, następnie wybiega z powiatu na północny-wschód w kierunku Wrocławia), droga nr 33 łącząca granicę polsko-czeską w Boboszowie przez Miasto i Gminę Międzylesie, Miasto i Gminę Bystrzyca Kłodzka, Gminę Kłodzko z Kłodzkiem oraz droga nr 46 łącząca Kłodzko ze wschodnią Polską (Nysa, Opole). Dodatkowo ważnym połączeniem jest droga wojewódzka nr 381 łącząca Kłodzko przez Gminę Kłodzko, Gminę Nowa Ruda, Miasto Nowa Ruda z Wałbrzychem.

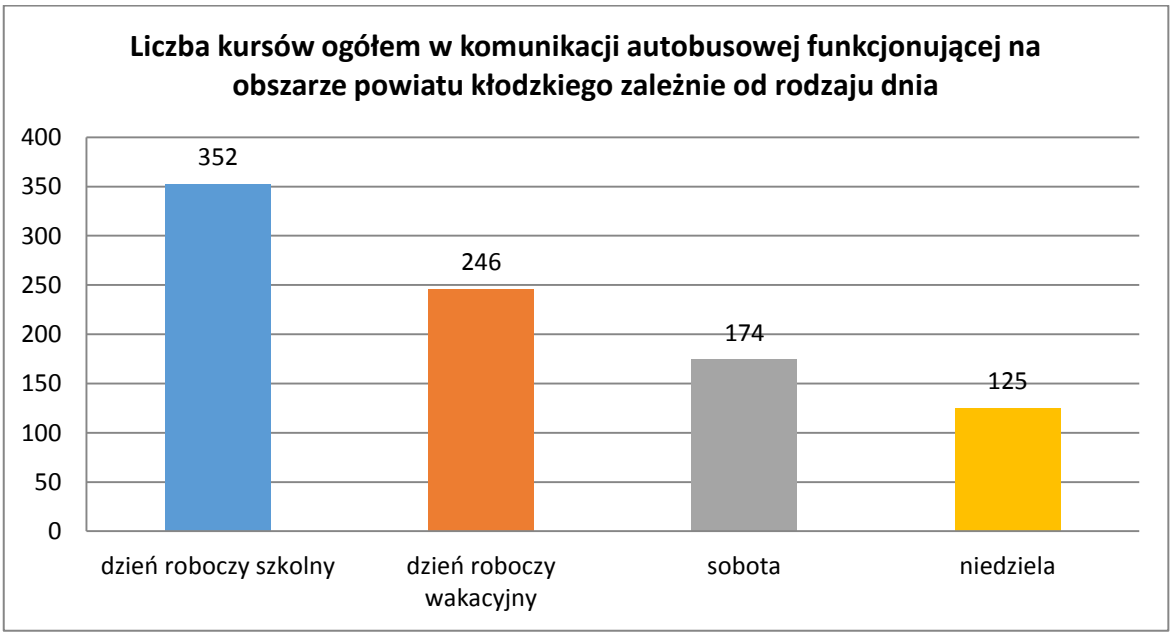
Większość przewoźników obsługujących teren powiatu kłodzkiego wykonuje przewozy na jednej linii, zaś najwięcej linii obsługuje PKS w Kłodzku S.A. (20 linii). Należy zaznaczyć, że ilość linii nie jest ściśle związana z ilością uruchamianych kursów.



Rys. 4.2.1. Liczba linii z podziałem na przewoźników

Najwięcej kursów w transporcie drogowym na terenie powiatu kłodzkiego uruchamianych jest w dzień roboczy szkolny, kiedy przewoźnicy oferują łącznie 352 połączenia. W pozostałe typy dni liczba realizowanych kursów jest niższa:

- w dzień roboczy wakacyjny wykonywanych jest 246 połączeń,
- w sobotę wykonywanych jest 174 połączeń,
- w niedzielę przewoźnicy uruchamiają 125 kursów.



Rys. 4.2.2. Liczba kursów wykonywanych w powiecie kłodzkim ze względu na typ dnia

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy transportu drogowego.

Największa podaż usług w transporcie drogowym dotyczy przede wszystkim tras, na których zachodzi konkurencja między różnymi przewoźnikami, w szczególności łączących Kłodzko z największymi siedzibami gmin i Wrocławiem:

- Kłodzko – Nowa Ruda,
- Kłodzko – Polanica-Zdrój – Duszniki-Zdrój – Kudowa-Zdrój,
- Kłodzko – Bystrzyca Kłodzka,
- Kłodzko – Lądek-Zdrój – Stronie Śląskie,
- Kłodzko – Ząbkowice Śląskie – Wrocław,
- oraz Nowa Ruda – Jugów.

Na terenie Powiatu Kłodzkiego przeważają połączenia wykonywane w dni nauki szkolnej.

Połączenia realizowane na terenie powiatu kłodzkiego pod względem liczby kursów najlepiej zaspokajają potrzeby przewozowe mieszkańców w Mieście Kłodzko oraz mieszkańców siedzib gmin.

W Gminie Kłodzko, w których w dni robocze dostępnych jest ponad 300 połączeń. Wskaźnik liczby kursów na 1000 mieszkańców we wszystkie dni tygodnia przyjmuje najwyższe wartości w Gminie Lewin Kłodzki, na co wpływa przede wszystkim wysokie nasycenie podaży usług na trasie z Kłodzka do Kudowy - Zdroju. Najmniej kursów realizowanych jest w Mieście i Gminie Międzylesie, która leży na południowym skraju powiatu przy granicy polsko-czeskiej. Widoczne są też charakterystyczne spadki liczby połączeń w przypadku pozostałych dni, co przekłada się na niedostateczną obsługę transportem publicznym
w całym powiecie.

Tab. 4.2.1. Liczba kursów na 1000 mieszkańców w Powiecie Kłodzkim.

Jednostka	Liczba ludności	Liczba kursów				Liczba kursów na 1000 mieszkańców			
		Dzień roboczy		Sobota	Niedziela	Dzień roboczy		Sobota	Niedziela
		szkolny	wakacje			szkolny	wakacje		
Powiat Kłodzki	**156 823**	**352**	**246**	**174**	**125**	**2,24**	**1,56**	**1,11**	**0,80**

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy transportu drogowego.

5. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

5.1. Zagospodarowanie przestrzenne

Powiat Kłodzki położony jest w południowo-zachodniej Polsce, w południowej części województwa dolnośląskiego. W skład powiatu wchodzi 14 gmin: Duszniki-Zdrój, Kłodzko, Kudowa-Zdrój, Nowa Ruda, Polanica-Zdrój, Bystrzyca Kłodzka, Kłodzko, Lądek-Zdrój, Lewin Kłodzki, Międzylesie, Nowa Ruda, Radków, Stronie Śląskie, Szczytna. Powierzchnia powiatu kłodzkiego wynosi 1644 km^2. Powiat Kłodzki położony jest w Sudetach Środkowych, na obszarze Kotliny Kłodzkiej oraz Gór Kamiennych, Gór Sowich, Gór Bardzkich, Góry Złotych, Masywu Śnieżnika, Gór Bystrzyckich, Gór Orlickich, Pogórza Orlickiego, Gór Stołowych oraz Obniżenia Ścinawki i Obniżenia Noworudzkiego.

Tab. 5.1.1. Pokrycie terenu powiatu kłodzkiego.

typ pokrycia	udział [%]
użytki rolne	48,8%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione	44,6%
grunty pod wodami	0,5%
grunty zabudowane i zurbanizowane	5,3%
inne	0,7%

Powiat, ze względu na swoje położenie w kotlinie, można podzielić na dwie zasadnicze części – obszar dolinny i górski. Sieć drogowa i komunikacyjna rozwinęła się głównie na obszarze dolinnym – Kotliny Kłodzkiej, Obniżenia Ścinawy i Obniżenia Noworudzkiego. Tereny te są użytkowane głównie rolniczo z niewielkimi kompleksami leśnymi. Obszar górski charakteryzuje się słabiej rozwiniętą siecią drogową i osadniczą, zlokalizowaną głównie w dolinach rzek. Ze względu na występowanie naturalnych wód leczniczych oraz rozwoju turystyki górskiej i narciarskiej na terenie górskim powstały dwa główne ośrodki uzdrowiskowo-lecznicze – zachodni, położony na pograniczu Gór Bystrzyckich, Orlickich i Stołowych, z miastami Polanica-Zdrój, Szczytna, Dusznik-Zdrój, Kudowa-Zdrój i ośrodkiem narciarskim Zieleniec oraz wschodni, z miastami Lądek Zdrój i Stronie Śląskie oraz ośrodkiem narciarskim Czarna Góra. Ponadto obszar górski powiatu kłodzkiego pokryty jest głównie kompleksami leśnymi, ze stosunkowo niewielkim udziałem obszarów rolniczych.

Tab. 5.1.2. Pokrycie terenu poszczególnych gmin powiatu kłodzkiego.

gmina	użytki rolne	grunty leśne, zadrzewione i zakrzewione	grunty pod wodami	grunty zabudowane i zurbani-zowane	inne
Duszniki-Zdrój	27,3%	60,5%	0,5%	11,0%	0,6%
Kłodzko	62,2%	2,0%	2,2%	30,1%	3,5%

gmina	użytki rolne	grunty leśne, zadrzewione i zakrzewione	grunty pod wodami	grunty zabudowane i zurbani-zowane	inne
Kudowa-Zdrój	38,8%	48,1%	0,5%	11,4%	1,1%
Nowa Ruda	61,2%	18,2%	0,6%	18,4%	1,6%
Polanica-Zdrój	27,7%	52,7%	0,6%	18,8%	0,2%
Bystrzyca Kłodzka	48,1%	47,4%	0,4%	3,7%	0,3%
Kłodzko	66,4%	26,2%	0,8%	5,0%	1,6%
Lądek-Zdrój	42,3%	52,2%	0,6%	4,7%	0,2%
Lewin Kłodzki	46,3%	47,8%	0,5%	4,9%	0,4%
Międzylesie	62,0%	33,5%	0,6%	3,7%	0,3%
Nowa Ruda	50,7%	42,9%	0,2%	5,4%	0,8%
Radków	57,1%	36,7%	0,5%	4,9%	0,8%
Stronie Śląskie	18,6%	77,7%	0,4%	3,0%	0,3%
Szczytna	30,8%	65,0%	0,2%	3,4%	0,6%

5.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

5.2.1. Ustalenia krajowego planu transportowego

W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym[18] założono organizowanie połączeń kolejowych na liniach kolejowych nr 276 i 309. Jest również mowa o Kłodzku, jako punkcie handlowym, na którym występują powiązania transportu kolejowego z jakąkolwiek inną formą transportu zbiorowego, mogącym pełnić funkcję zintegrowanego węzła przesiadkowego.

5.2.2. Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego

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

Plan ten określa wizję rozwoju regionalnego transportu publicznego województwa dolnośląskiego – dolnośląski system regionalnego transportu publicznego służyć będzie całodziennemu cyklicznemu skomunikowaniu ze stolicą województwa oraz między sobą wszystkich ośrodków powiatowych, pozostałych ośrodków miejskich o znacznym potencjale oraz głównych miejscowości turystycznych. Cel ten powinien być realizowany przy zapewnieniu prędkości podróży konkurencyjnej w stosunku do

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

indywidualnych środków transportu (w tym samochodu osobowego), zapewniając co najmniej 80% populacji województwa dostęp do środka transportu publicznego bezpośrednio w miejscowości zamieszkania, a pozostałym mieszkańcom w odległości nie większej niż 10 km od miejsca zamieszkania.

Scenariusze popytu na publiczny transport zbiorowy Plan dzieli na:

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

W planie transportowym województwa dolnośląskiego przewidziano organizację następujących linii komunikacyjnych na obszarze gmin wchodzących w skład powiatu kłodzkiego:

Tab. 5.2.1. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich

Transport	Linia komunikacyjna	Wariant realizacji
kolejowy	Wrocław – Strzelin – Bardo – Kłodzko	stagnacja, umiarkowany rozwój, pełen rozwój
kolejowy	Kłodzko – Nowa Ruda – Jedlina Zdrój – Wałbrzych	stagnacja, umiarkowany rozwój, pełen rozwój
kolejowy	Kłodzko – Polanica Zdrój – Duszniki Zdrój – Kudowa Zdrój	stagnacja, umiarkowany rozwój, pełen rozwój
kolejowy	Kłodzko – Bystrzyca Kłodzka – Międzylesie	stagnacja, umiarkowany rozwój, pełen rozwój
kolejowy	Międzylesie – granica państwa – (Lichkov)	stagnacja, umiarkowany rozwój, pełen rozwój
drogowy	Wrocław – Łagiewniki – Dzierżoniów – Bielawa – Wolibórz – Nowa Ruda	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
drogowy	Ząbkowice Śląskie – Bardo – Kłodzko	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
drogowy	Ząbkowice Śląskie – Srebrna Góra – Wolibórz – Nowa Ruda	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
drogowy	Dzierżoniów – Nowa Ruda – Kłodzko	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
drogowy	Dzierżoniów – Nowa Ruda – Radków – Wambierzyce – Polanica Zdrój – Kłodzko	umiarkowany rozwój, pełen rozwój

Transport	Linia komunikacyjna	Wariant realizacji
drogowy	Kłodzko – Lądek Zdrój – Stronie Śląskie	umiarkowany rozwój
kolejowy	Kłodzko – Lądek Zdrój – Stronie Śląskie	pełen rozwój

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

Zaplanowano 3 węzły przesiadkowe – w Kłodzku (integracja komunikacji krajowej), w Bystrzycy Kłodzkiej i Nowej Rudzie (integracja komunikacji regionalnej oraz powiatowej).

5.2.3. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030[19]

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030) wskazuje kierunki i możliwości polityki przestrzennej kraju, jednocześnie pozostawiając otwartą drogę co do wyboru konkretnych rozwiązań infrastrukturalnych, a za główne cele przyjmuje:

- podwyższanie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności,
- poprawę spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej,
- poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych, poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej.

Jednym z kierunków działań zdefiniowanych w KPZK jest poprawa dostępności obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych obszarów miejskich, co będzie poszerzać rozwojowy wpływ większych miast na dalsze otoczenie. Obszar Kotliny Kłodzkiej definiuje się jako region do którego będą dedykowane działania w zakresie organizacji transportu w wewnątrz powiatowym i subregionalnym zasięgu dla zapewnienia wyższego poziomu zintegrowania z rdzeniami lokalnymi.

Elementem polityki transportowej określonej w KPZK jest wzmocnienie roli transportu kolejowego, co osiąga się poprzez rewitalizację i modernizację linii kolejowych, zmiany technologiczne i organizacyjne i powstanie nowych połączeń na obszarach o małej dostępności.

W ramach inwestycji skierowanych na powstanie szkieletowej sieci połączeń ekspresowych między głównymi ośrodkami miejskimi, uwzględniona jest także uzupełniająca sieć dróg na obszarach obecnie niedostatecznie dostępnych, m.in. Kotliny Kłodzkiej.

[19] Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)

5.2.4. Ustalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego.[20]

Wizja rozwoju województwa w sferze komunikacyjnej przewiduje nowoczesny region o funkcjonującej docelowej sieci najważniejszych połączeń drogowych z systemem dróg europejskich oraz zakończonej modernizacji głównych linii kolejowych, a także z funkcjonującym odcinkiem Kolei Dużych Prędkości, łączącej Wrocław z Warszawą. Sprawny, regionalny system dróg o znaczeniu krajowym i wojewódzkim stanowi jeden z głównych elementów rozwoju struktur osadniczych, postępującego w nawiązaniu do rozbudowywanej sieci powiązań wewnętrznych, gwarantujących wysoką mobilność mieszkańców. Obszary i pasma osadnicze, charakteryzujące się największym potencjałem dla intensyfikacji wielofunkcyjnego rozwoju regionu są dobrze skomunikowane, co umożliwia płynny przepływ osób i towarów, wzmacniając jego wysoką konkurencyjność.

Celem strategicznym rozwoju przestrzennego województwa, w aspekcie transportu i komunikacji, wynikającym z przyjętych ustaleń Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 i Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2030 oraz zaleceń zawartych w krajowych i regionalnych dokumentach planowania strategicznego, jest ukształtowanie sprawnych, bezpiecznych systemów transportu i komunikacji, powiązanych z systemem krajowym i europejskim.

Dla obszaru powiatu kłodzkiego oraz jego bezpośredniego otoczenia, Plan wskazuje następujące zadania i działania w ramach poniższych kierunków:

- kształtowanie spójnego przestrzennie systemu powiązań komunikacyjnych wewnątrz obszarów rozwoju i pomiędzy nimi – poprawa dostępności wewnętrznej:
  - Realizacja inwestycji w ramach łączenia węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z siecią TEN-T: budowa drogi ekspresowej S8 na odc. Wrocław (Magnice) – Kłodzko,
  - przebudowa drogi krajowej nr 33 odc. Kłodzko – Boboszów o parametrach dla drogi ekspresowej,
- podwyższenie parametrów użytkowych sieci drogowej:
  - budowa obwodnicy Nowa Ruda – Słupiec w ciągu drogi wojewódzkiej nr 381,
- podwyższanie parametrów użytkowych sieci kolejowej:
  - modernizacja linii kolejowej C59/2 odc. Wrocław – Strzelin – Kamieniec Ząbkowicki – Kłodzko – Międzylesie wraz z dobudową drugiego toru na odcinkach Strzelin – Kamieniec Ząbkowicki i Kłodzko – Międzylesie,
  - Rewitalizacja linii kolejowej nr 286 na odcinku Wałbrzych – Jedlina Zdrój – Głuszyca – Nowa Ruda – Kłodzko
  - rewitalizacja linii kolejowej nr 309 na odcinku Kłodzko Nowe – Polanica Zdrój,
  - rewitalizacja linii kolejowej nr 322 na odcinku Kłodzko Nowe – Stronie Śląskie,

[20] Uchwała Nr XIX/482/20 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 16 czerwca 2020 r.

- Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Kamieniec Ząbkowicki – Międzylesie,
- Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na linii na linii 276, linii 286 w rejonie stacji Kłodzko

- kształtowanie spójnego przestrzennie systemu powiązań wewnątrz obszarów rozwoju i pomiędzy nimi:

  - wykorzystanie linii kolejowych istniejących oraz o ruchu zawieszonym, jako ważnego elementu aktywizacji turystycznej obszaru pogranicza, wykorzystanie tras relacji:

    - Wrocław Główny – Kamieniec Ząbkowicki – Kłodzko – Międzylesie – Lichkov i dalej do Pardubic/Pragi/Brna,
    - kolei Sudeckiej relacji: Zgorzelec/Görlitz – Jelenia Góra (z odbiciem do Tanvaldu) – Sędzisław (z dobiciem do Lubawki, Trutnova i Adršpachu) – Boguszów-Gorce Wschodnie (z odbiciem do Meziměstí i Broumova) – Wałbrzych Główny – Ścinawka Średnia (z odbiciem do Tłumaczowa) – Kłodzko (z odbiciem do Stronia Śląskiego i Kudowy Zdroju),
    - pętli kolejowej Euroregionu Glacensis obejmującej odcinki czynnych linii na terytorium Polski i Czech według trasy przebiegu w obu kierunkach: Kłodzko Główne – Międzylesie – Letohrad - Týniště nad Orlicí – Náchod – Teplice nad Metuji (z odbiciem do Adršpach) – Meziměstí (z odbiciem do Broumov) – Mieroszów – Wałbrzych Główny – Nowa Ruda – Kłodzko Główne,
    - Tłumaczów – Otovice,
    - Kudowa – Nachod.

5.2.5. Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin powiatu kłodzkiego

Wszystkie gminy w powiecie kłodzkim posiadają uchwalone i obowiązujące studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, których ustalenia są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

- Miasto i Gmina Bystrzyca Kłodzka: Uchwała Nr XLI/412/13 Rady Miejskiej w Bystrzycy Kłodzkiej z dnia 28 lutego 2013 roku w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Bystrzyca Kłodzka,
- Miasto Duszniki-Zdrój: Uchwała Nr XVIII/73/2012 Rady Miejskiej w Dusznikach-Zdroju z dnia 26 stycznia 2012 r. w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Duszniki-Zdrój,
- Gmina Kłodzko: Uchwała Nr 227/2001 z dnia 7 marca 2001 r. w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kłodzko, obecnie obowiązuje Uchwała Nr 319/V/09 Rady Gminy w Kłodzku z dnia 25 września 2009 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kłodzko,
- Miasto Kłodzko: Uchwała Nr LXI/475/2018 Rady Miejskiej w Kłodzku z dnia 15 listopada 2018 r. „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kłodzka”

- Gmina Kudowa-Zdrój: Uchwała Nr XIII/86/95 Rady Miejskiej w Kudowie-Zdroju z dnia 29 stycznia 1995 r. w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kudowa-Zdrój (ze zmianami),
- Miasto i Gmina Lądek-Zdrój: Uchwała Nr L/376/10 Rady Miejskiej Lądka-Zdroju z dnia 29 października 2010 r. w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Lądek-Zdrój (ze zmianami),
- Miasto i Gmina Międzylesie: Uchwała Rady Miejskiej w Międzylesiu Nr XVII/38/2000 z dnia 11 lipca 2000 roku, w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Międzylesie (ze zmianami),
- Gmina Nowa Ruda: Uchwała Nr 125/XVIII/00 Rady Gminy Nowa Ruda z dnia 15 września 2000 r., w sprawie przyjęcia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Nowa Ruda (ze zmianami),
- Miasto Nowa Ruda: Uchwała Nr 25/IV/07 Rady Miejskiej w Nowej Rudzie z dnia 24 stycznia 2007 r. w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy miejskiej Nowa Ruda (ze zmianami), obecnie obowiązuje Uchwała Nr 281/XXXIV/13 Rady Miejskiej w Nowej Rudzie z dnia 29 maja 2013 r. w sprawie uchwalenia Pierwszej Częściowej Zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miejskiej Nowa Ruda,
- Miasto Polanica-Zdrój: Uchwała Nr XLVIII/337/2006 Rady Miejskiej w Polanicy-Zdroju z dnia 24 października 2006 r. w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Polanica-Zdrój,
- Miasto i Gmina Radków: Uchwała Nr IV/13/98 Rady Miejskiej w Radkowie z dnia 30 grudnia 1998 roku, w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Radków (ze zmianami),
- Miasto i Gmina Stronie Śląskie: Uchwała Nr XI/65/99 Rady Miejskiej w Stroniu Śląskim z dnia 28 lipca 1999 r. w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Stronie Śląskie (ze zmianami), ujednolicony tekst i rysunek – Uchwała Nr XIV/97/11 Rady Miejskiej w Stroniu Śląskim z dnia 28 listopada 2011 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Stronie Śląskie,
- Miasto i Gmina Szczytna: Uchwała Nr XXX/241/97 Rady Miejskiej w Szczytnej z dnia 30 grudnia 1997 r. w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Szczytna (ze zmianami), obecnie obowiązuje Uchwała Nr XIV/83/16 Rady Gminy Szczytna z dnia 22 marca 2016 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Szczytna.

5.3. Układ drogowy

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

Drogi krajowe:

- **DK8**: granica państwa (Czechy) - Kudowa-Zdrój - Kłodzko - Ząbkowice Śląskie - Magnice - Nadarzyn - Warszawa - Radzymin - Wyszków - Ostrów Mazowiecka - Zambrów - Białystok - Korycin - Augustów - Suwałki - Budzisko - granica państwa (Litwa),
- **DK33:** Kłodzko - Międzylesie - granica państwa (Czechy),
- **DK46:** Kłodzko - Nysa - Niemodlin - Opole - Ozimek - Lubliniec - Blachownia - Częstochowa - Janów - Szczekociny.

Drogi wojewódzkie:

- **DW381**: Wałbrzych - Nowa Ruda - Kłodzko,
- **DW384**: Wolibórz - Łagiewniki,
- **DW385**: Jaczowice - Grodków - Ziębice - Ząbkowice Śląskie - Wolibórz - Tłumaczów - granica państwa (Czechy),
- **DW386**: Ścinawka Średnia - Gorzuchów,
- **DW387**: Ścinawka Górna - Kudowa-Zdrój,
- **DW388**: Bystrzyca Kłodzka - Polanica-Zdrój - Ratno Dolne,
- **DW389**: Duszniki-Zdrój - Międzylesie,
- **DW390**: Kamieniec Ząbkowicki - Płonica - Złoty Stok - Lądek-Zdrój,
- **DW392**: Żelazno - Lądek-Zdrój - Stronie Śląskie - Bystrzyca Kłodzka.

Drogi powiatowe[21]:

- **3016D**: Pieszyce – Sokolec,
- **3145D**: Dzbanów - Laskówka -Wojciechowice – Kłodzko,
- **3148D**: Budzów - Zdanów – Wojbórz,
- **3226D**: Wojbórz - Ścinawica – Kłodzko,
- **3227D**: Kłodzko - Droszków -Ołdrzychowice Kłodzkie,
- **3228D**: Trzebieszowice - Nowy Waliszów -Bystrzyca Kłodzka,
- **3229D**: Stronie Śląskie – Bielice,
- **3231D**: Wilkanów – Międzygórze,
- **3232D**: Domaszków – Międzygórze,
- **3233D**: Roztoki - Goworów – Międzylesie,
- **3234D**: Domaszków – Różanka,
- **3235D**: Bystrzyca Kłodzka – Długopole-Zdrój – Roztoki,
- **3237D**: Gorzanów – Mielnik,
- **3238D**: Kłodzko - Krosnowice - Gorzanów -Stara Łomnica,

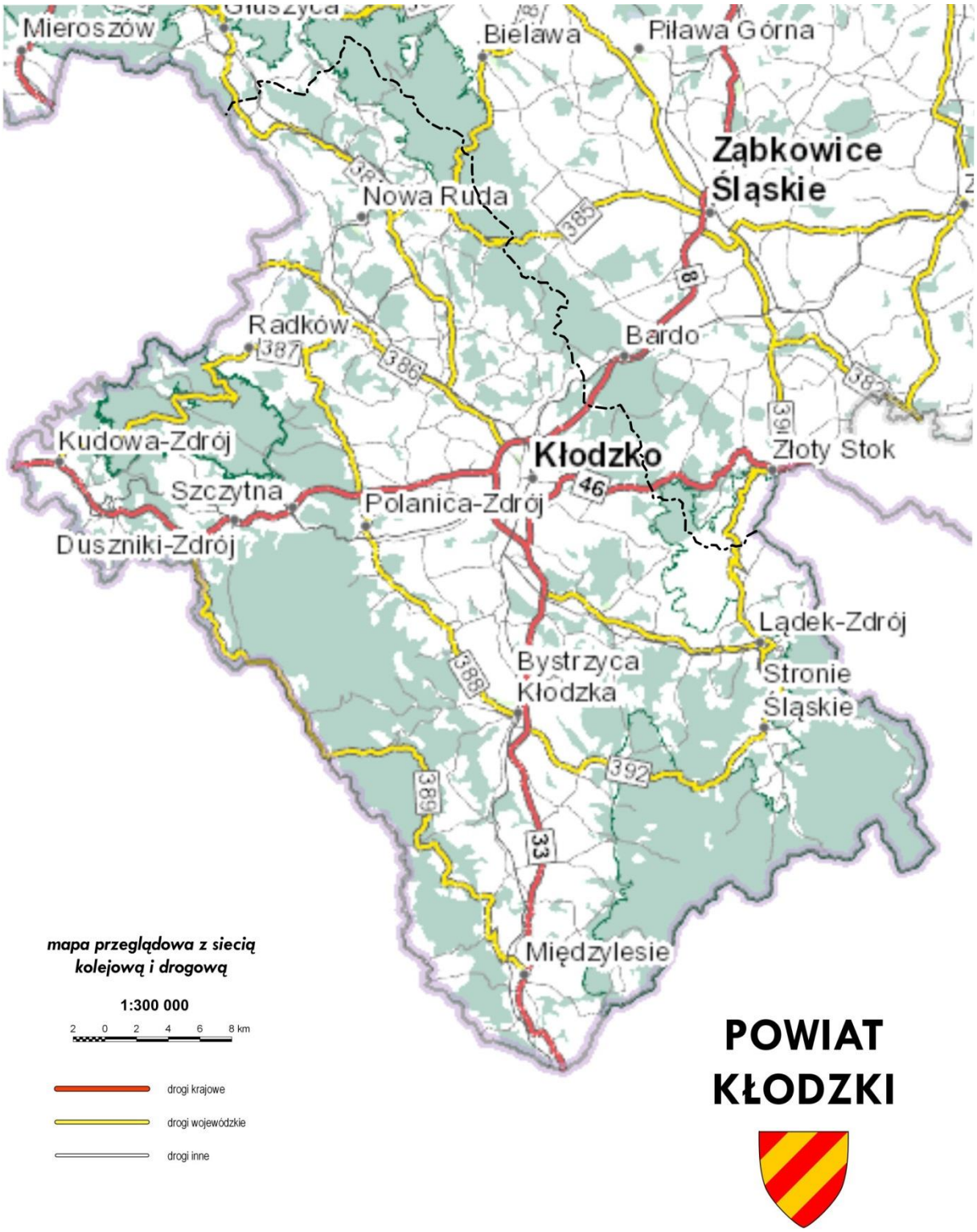
[21] Źródło: http://www.zdp.bip.klodzko.pl/pi/zdp/14612.pdff

- **3239D**: Gorzuchów - Szalejów Górny,
- **3240D**: Szczytna - Polanica Zdrój -Szalejów Górny,
- **3241D**: Łężyce - Duszniki Zdrój,
- **3242D**: Złotno - Szczytna Śląska,
- **3243D**: Jeleniów - Kulin Kłodzki – Słoszów,
- **3244D**: Wojbórz,
- **3245D**: Wojbórz - Łączna – Bierkowice,
- **3246D**: Łączna – Młynów,
- **3247D**: Gorzuchów i Święcko,
- **3248D**: Podzamek,
- **3249D**: Orłowiec,
- **3250D**: Granica państwa - Lutynia - Lądek Zdrój -do DW 390,
- **3251D**: Lądek Zdrój - Wrzosówka - Lutynia Lądek Zdrój - do DP 3250 D,
- **3252D**: od DW 392 - Kąty Bystrzyckie - Lądek Zdrój,
- **3253D**: Przez wieś Radochów,
- **3254D**: Stronie Śląskie – Młynowiec,
- **3255D**: Bolesławów – Kamienica,
- **3256D**: Stara Morawa – Kletno,
- **3257D**: od DW 392 -Konradów - Marcinków – Kamienna,
- **3258D**: od DP 3227 D -Skrzynka - Trzebieszowice - do DW 392,
- **3260D**: od DK 46 - Jaszkowa Dolna,
- **3261D**: Żelazno - Marcinów -Ołdrzychowice Kłodzkie,
- **3262D**: od DW 392 - Ołdrzychowice Kłodzkie - do DP 3228D,
- **3263D**: od DK 33 - Romanowo -do DP 3228 D,
- **3264D**: Piotrowice - Stary Waliszów,
- **3265D**: Bystrzyca Kłodzka - Stary Waliszów,
- **3266D**: Nowy Waliszów - Kamienna -Idzików,
- **3268D**: Idzików - Wilkanów – do DK 33,
- **3269D**: Domaszków - Goworów -Międzylesie,
- **3270D**: Jodłów – Potoczek,
- **3271D**: Międzylesie – Boboszów,
- **3272D**: Smreczyna – Kamieńczyk,
- **3273D**: Roztoki - Nagodzice – Międzylesie,
- **3274D**: Mostowice - Poniatów - Niemojów -Lesica – Międzylesie,
- **3275D**: Niemojów – Różanka,
- **3276D**: Poniatów - Poręba – Długopole-Zdrój,
- **3277D**: Bystrzyca Kłodzka - Wyszki -Długopole-Zdrój,
- **3278D**: Gorzanów - Zabłocie - Bystrzyca Kłodzka,
- **3279D**: Krosnowice – Żelazno,
- **3280D**: od DP 3279 D -Żelazno - do DK 33,
- **3281D**: Gorzanów – Topolice,
- **3282D**: Stara Bystrzyca – Zalesie,
- **3283D**: Szklarka – Szczawina,
- **3284D**: Wójtowice – Huta,
- **3285D**: od DW 389 - Młoty -Nowa Bystrzyca,

- **3286D**: Starkówek - Nowa Łomnica - Stara Łomnica,
- **3287D**: Starkówek – Paszków,
- **3288D**: Starkówek – Pokrzywno,
- **3289D**: Stary Wielisław - Stara Łomnica,
- **3290D**: Starków – Krosnowice,
- **3291D**: Szalejów Górny - Stary Wielisław -Polanica Zdrój,
- **3292D**: Stary Wielisław – Kłodzko,
- **3293D**: Ruszowice - DK 8 -Szalejów Dolny,
- **3294D**: Lewin Kłodzki - Jerzykowice Małe,
- **3295D**: Granica państwa - Kocioł - Lewin Kłodzki,
- **3296D**: Kocioł – Taszów,
- **3297D**: Lewin Kłodzki – Jarków,
- **3298D**: Lewin Kłodzki – Krzyżanów,
- **3299D**: od DW 387 -Jerzykowice Wielkie,
- **3300D**: Dańczów – Darnków,
- **3301D**: Szczytna - Duszniki Zdrój -Zieleniec,
- **3302D**: Karłów - Batorów – Chocieszów,
- **3303D**: Wambierzyce – Chocieszów,
- **3304D**: Wolany - Szalejów Górny,
- **3305D**: Chocieszów - Niwa – Kamieniec,
- **3307D**: Kamieniec – Bierkowice,
- **3308D**: Ruszowice - Korytów – Kłodzko,
- **3309D**: Gołogłowy - Ścinawica - do DP 3226 D,
- **3310D**: Kłodzko – Morzyszów,
- **3311D**: Przez wieś Stara Łomnica,
- **3312D**: Wolibórz - Dzikowiec - Nowa Ruda Słupiec - Ścinawka Średnia,
- **3313D**: Nowa Wieś Kłodzka -Czerwieńczyce,
- **3314D**: Jugów – Wolibórz,
- **3315D**: Sokolec - Ludwikowice Kłodzkie,
- **3316D**: Ludwikowice Kłodzkie – Więcław,
- **3317D**: Sokolec - Jugów - Ludwikowice Kłodzkie,
- **3318D**: Sobków,
- **3319D**: Nowa Ruda – Przygórze,
- **3320D**: Dzikowiec – Podlesie,
- **3321D**: Nowa Ruda – Dzikowiec,
- **3322D**: Dzikowiec - Nowa Wieś Kłodzka,
- **3323D**: Dzikowiec – Bożków,
- **3324D**: Nowa Ruda Słupiec - Bożków -Gorzuchów,
- **3325D**: Bożków - do DW 381,
- **3326D**: Bożków – granica gminy Nowa Ruda,
- **3327D**: Przez wieś Bożków,
- **3328D**: od DW 387 -Ścinawka Średnia - Ścinawka Dolna – Gorzuchów,
- **3329D**: od DW 386 -Ścinawka Dolna - Raszków - do DW 386,
- **3331D**: od DW 388 -Raszków,
- **3333D**: Granica państwa – Karłów,

- **3334D**: Granica państwa - Pasterka - do DW 387,
- **3335D**: Tłumaczów – Radków,
- **3336D**: Ścinawka Górna - Ścinawka Średnia - do DW 387,
- **3337D**: Nowa Ruda - Bieganów - Ścinawka Górna,
- **3338D**: Świerki – Włodowice,
- **3339D**: Sierpnica – Bartnica,
- **3340D**: od DW 381 -Wojbórz - Opolnica - Bardo Przyłęk,

  3356D: Walim - Rzeczka - Sokolec - Nowa Ruda.



Rys. 5.3.1. Podstawowy układ drogowy na obszarze objętym Planem
Źródło: opracowanie własne.

5.4. Transport indywidualny

Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie kłodzkim przez ostatnie lata widocznie wzrosła – w latach 2016 - 2020 o 111,2 pojazdów/1000 mieszkańców. Liczba zarejestrowanych pojazdów w powiecie kłodzkim zwiększyła się w 2020 roku w porównaniu z rokiem 2016 z 95 233 do 109 934, co oznacza wzrost o ok. 15,44%.

Tab. 5.4.1. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie kłodzkim w latach 2016 – 2020.

Rok	Liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych	Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych/1000 mieszkańców
2016	95 233	589,9
2017	98 278	612,5
2018	102 119	640,9
2019	106 493	674,0
2020	109 934	701,0

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Wzrost liczby samochodów skutkuje decyzjami o rozbudowie sieci drogowej oraz infrastruktury w miastach (m.in. większa liczba parkingów) oraz powoduje spadek zainteresowania transportem publicznym, powodując jego stopniowe ograniczanie.

5.5. Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych na obszarze powiatu kłodzkiego

Na drogach krajowych i wojewódzkich, z wyłączeniem miast na prawach powiatu, regularnie, co 5 lat przeprowadzany jest Generalny Pomiar Ruchu (GPR), który obrazuje aktualny poziom natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach sieci drogowej oraz wskazuje prognozy ruchu w perspektywie 5, 10 i 15 lat. Obecnie obowiązuje przeprowadzony w okresie 2020/2021 r.

Najbardziej obciążonym ciągiem drogowym w rejonie Kłodzka jest miejski odcinek DK8, którego średnie dobowe natężenie ruchu (SDR) wynosiło:

- 17 055 poj./dobę na odcinku Kłodzko (ul. Dusznicka) – Polanica Zdrój (DW388),

Na DK8 SDR wynosił:

- 13 336 poj./dobę na odcinku granica powiatu – Kłodzko (DK33),
- 14 694 poj./dobę Kłodzko /obwodnica 1: Kłodzko (DK33) – ul. Noworudzka (DW381),
- 12 739 poj./dobę Kłodzko /obwodnica 2: ul. Noworudzka (DW381) – ul. Warty,
- 12 751 poj./dobę na odcinku Polanica Zdrój (DW388) – Ludowe (DW389),
- 9 484 poj./dobę na odcinku Ludowe (DW389) – Kudowa Zdrój (DW387),
- 7 706 poj./dobę na odcinku Kudowa Zdrój (DW387) – Kudowa-Zdrój-Słone (granica państwa),

Na DK33 SDR wynosił:

- 9 504 poj./dobę na odcinku Kłodzko (DK8) – Żelazno (DK 46)
- 7 851 poj./dobę na odcinku Kłodzko (DK46) – Żelazno (DW392),
- 7 267 poj./dobę na odcinku Żelazno (DW392) – Bystrzyca Kłodzka (DW392),
- 3 938 poj./dobę na odcinku Bystrzyca Kłodzka (DW392) – Międzylesie (DW389),
- 2235 poj./dobę na odcinku Międzylesie (DW389) – Boboszów (granica państwa),

Na DK46 SDR wynosił:

- 9504 poj./dobę na odcinku Kłodzko (DK33) – granica powiatu,

Na drogach wojewódzkich SDR wynosił:

- DW381:
  - 1 970 poj./dobę na odcinku Nowa Ruda (DW381) - Wolibórz (DW385)
- DW384:
  - 6 849 poj./dobę na odcinku Nowa Ruda (DW384) - Nowa Ruda Słupiec
- DW385:
  - 2 649 poj./dobę na odcinku Wolibórz (DW384) – granica powiatu,
- DW386:
  - 2 850 poj./dobę na odcinku Ścinawka Górna Sarny - Ścinawka Średnia (DW387),
  - 3 100 poj./dobę na odcinku Ścinawka Średnia (DW387) - Gorzuchów (DW381),
- DW387:
  - 3 523 poj./dobę na odcinku Ścinawka Średnia (DW386) - Ratno Dolne (DW388),
  - 3 320 poj./dobę na odcinku Ratno Dolne (DW388) - RADKÓW,
  - 935 poj./dobę na odcinku Radków - Kudowa-Zdrój (gr. Miasta),
  - 9 774 poj./dobę na odcinku Kudowa-Zdrój (przejście: gr. miasta - ul. Główna (DK8)),
- DW388:
  - 2 068 poj./dobę na odcinku Ratno Dolne (DW387) - Polanica-Zdrój ul. Sikorskiego (DK8))
  - 5 223 poj./dobę na odcinku Polanica-Zdrój (przejście: ul. Sikorskiego (DK8) - ul. Graniczna (gr. Miasta))
  - 2 095 poj./dobę na odcinku Polanica-Zdrój (ul. Graniczna (gr. miasta))- Bystrzyca Kłodzka (gr. miasta)
  - 5 111 poj./dobę na odcinku Bystrzyca Kłodzka (przejście: gr. miasta - DK33),
- DW389:
  - 828 poj./dobę na odcinku Zielone Ludowe (DK8) - Zieleniec
  - 215 poj./dobę na odcinku Zieleniec - Mostowice (DW371)
  - 211 poj./dobę na odcinku Mostowice (DW371) - Międzylesie (DK33)

- DW390:
  - 713 poj./dobę na odcinku Lądek Zdrój (DW392) – granica powiatu,

- DW392:
  - 5 362 poj./dobę na odcinku Lądek-Zdrój (DW390) - Stronie Śl.,
  - 945 poj./dobę na odcinku Stronie Śl. - Bystrzyca Kłodzka (DK33),

Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych (SDRR) w GPR 2020/21 wynosił 13 574 poj./dobę, w tym w województwie dolnośląskim 16 933 poj./dobę. Wartości zarejestrowane podczas Generalnego Pomiaru Ruchu w 2020/2021 roku odzwierciedlają rzeczywiste natężenia ruchu na drogach powiatu kłodzkiego. Wpływ transportu na środowisko

5.5.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego

Transport, obok działalności przemysłowej, jest znaczącym źródłem uciążliwości i problemów dla środowiska naturalnego oraz człowieka. Negatywny wpływ transportu związany jest przede wszystkim z emisją spalin, drgań oraz hałasu. Głównymi źródłami wspomnianych szkodliwych czynników jest transport drogowy oraz kolejowy.

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

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

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

5.5.2. Emisja spalin

W granicach powiatu kłodzkiego przebiegają trzy drogi krajowe: DK8, DK33 i DK46. Skutkuje to powstawaniem zanieczyszczeń komunikacyjnych, które mają duży wpływ na jakość powietrza atmosferycznego. Do substancji mających negatywny wpływ na środowisko, które emitowane są przez środki transportu można zaliczyć: dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen oraz pyły. Na podstawie „Oceny jakości powietrza na terenie województwa dolnośląskiego w 2020 roku”, stwierdzono, że:

- w żadnej ze stacji pomiarowych nie stwierdzono przekroczenia normy średniorocznej pyłu zawieszonego PM10. Najwyższe stężenia średnioroczne stwierdzono w Nowej Rudzie (91%

normy rocznej) oraz Lubaniu i Legnicy (66% normy rocznej). Przekroczenia dopuszczalnej liczby przekroczeń normy średniodobowej (stężenie > 50 µg/m3 częściej niż 35 dni w roku) zanotowano w 2020 roku na 2 stanowiskach: Nowa Ruda – Jeziorna: 75 dni, Lubań – Mieszka II: 42 dni.

- pył zawieszony PM2,5 – pomiary w 2014 r. Pomiary nie wykazały przekroczeń normy średniorocznej w żadnej stacji monitoringu jakości powietrza. Stężenia średnioroczne na terenach miejskich mieściły się w zakresie od 70% normy w Zgorzelcu do 98% normy w Jeleniej Górze. Stacja pozamiejska w Osieczowie zarejestrowała stężenie średnioroczne równe 59% normy.

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

Tab. 5.5.1. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO

[g/km]	Pojazdy z silnikiem benzynowym						Pojazdy z silnikiem wysokoprężnym					
	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6
CO	2,72	2,2	2,3	1	1	1	3,16	1	0,64	0,5	0,5	0,5
HC	-	-	0,2	0,1	0,1	0,1	-	0,15	0,06	0,05	0,05	0,09
NO_x	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06	-	0,55	0,5	0,25	0,18	0,08
$HC+NO_x$	0,97	0,5	-	-	-	-	1,13	0,7	0,56	0,3	0,23	0,17
PM	-	-	-	-	0,005	0,005	0,14	0,08	0,05	0,009	0,005	0,005

Źródło: http://www.ngk.de/pl/

W ostatnich latach coraz większą popularność zdobywają autobusy z napędami alternatywnymi, do których można zaliczyć m.in. pojazdy zasilane CNG i LNG, pojazdy elektryczne, a także hybrydowe. Niskie wielkości emisji zanieczyszczeń przekładają się na niższe niż w przypadku zasilania pojazdów olejem napędowym koszty korzystania ze środowiska, zgodnie bowiem z art. 274 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska[22] wysokość tych kosztów uzależniona jest od ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza. Jednostkowe stawki opłat określane są w corocznie wydawanych obwieszczeniach Ministra Środowiska.

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

[22] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1973 z późn. zm.).

5.5.3. Emisja hałasu

W powiecie kłodzkim do głównych generatorów hałasu należy transport oraz zakłady przemysłowe. W przypadku transportu, największym emitentem hałasu pozostają środki transportu kołowego, w szczególności na odcinkach dróg cechujących się wysokim natężeniem ruchu drogowego, w tym m.in. w miastach oraz na drogach o znaczeniu krajowym i międzynarodowym (np. DK 8).
Dźwięki emitowane przez transport kolejowy są znacząco mniej uciążliwe, niż przez transport drogowy. Większość czynnych linii kolejowych w powiecie kłodzkim przebiega poza obszarami gęsto zaludnionymi.

W tabeli 5.6.2. przedstawiono dopuszczalne wartości poziomu hałasu w środowisku[23] generowane przez transport.

Tab. 5.5.2. Dopuszczalny poziom hałasu.

L.p.	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu [dB]			
		Drogi oraz linie kolejowe		Starty, lądowania i przeloty statków powietrznych	
		LAeq D dzień T=16 h	LAeq N noc T=8 h	LAeq D dzień T=16 h	LAeq N noc T=8 h
1.	a) Strefa ochronna "A" uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	55	45
2.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży * c) Tereny domów opieki d) Tereny szpitali w miastach	61	56	60	50
3.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno – wypoczynkowe * d) Tereny mieszkaniowo – usługowe	65	56	-	-
4.	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców **.	68	60	-	-

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

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

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

Stan klimatu akustycznego wokół dróg krajowych i wojewódzkich w powiecie kłodzkim ulega ciągłym zmianom, spowodowanym ogólnym wzrostem liczby pojazdów samochodowych, a co za tym idzie wzrostem natężenia ruchu, co pogarsza sytuację akustyczną przyległych terenów. Równocześnie zauważalny jest znaczny postęp prac związany z budową nowych odcinków dróg, odnowy nawierzchni, jak również budowy elementów ochrony środowiska ograniczających propagację hałasu (ekrany akustyczne). Alternatywą dla wzrastającego ruchu samochodowego, może być racjonalny rozwój transportu zbiorowego. Sprawnie funkcjonująca sieć połączeń w publicznym transporcie zbiorowym może spowodować zmianę zachowań społecznych, polegającą na wyborze środków komunikacji zbiorowej zamiast samochodu. Taka zmiana może przełożyć się na zmniejszenie ruchu samochodowego, zanieczyszczenia powietrza oraz spadku poziomu hałasu.

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

5.5.4. Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu jako najważniejsze działania poprawy stanu środowiska naturalnego

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarczy, ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne stanowi znaczącą uciążliwość dla życia mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych w mieście wpływa w największym stopniu na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Zakładając, że standardowy autobus regionalny może przewieźć 50 pasażerów, oraz że w jednym samochodzie podróżuje w relacji dom-praca średnio 1,2 osoby można założyć, że na jeden autobus przypadają 42 samochody osobowe. O tyle samochodów można teoretycznie zmniejszyć ruch do miejsc pracy, czy też do innych generatorów ruchu, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest najbardziej efektywnym działaniem ochrony środowiska.

Nawiązując do wyżej wymienionych wniosków najważniejszym działaniem powinno być wprowadzanie różnego rodzaju zachęt i priorytetów dla transportu publicznego oraz przemyślanych ograniczeń dla transportu indywidualnego, żeby jak największa liczba podróżnych decydowała się na korzystanie z transportu zbiorowego.

Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców. Skuteczne wdrażanie zrównoważonego rozwoju polega na wspieraniu działań ograniczających zapotrzebowanie na transport poprzez odpowiednią politykę przestrzenną, rozwój nowych technologii oraz promowanie publicznego transportu zbiorowego.

Zalecane w planie kierunki działań promujących transport zbiorowy wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju to:

- wprowadzanie przywilejów w ruchu dla środków publicznego transportu zbiorowego,
- tworzenie przyjaznych dla pasażerów zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych,
- prowadzenie kampanii edukacyjno-promocyjnych zachęcających do korzystania z transportu publicznego oraz innych, niskoemisyjnych form przemieszczania się,
- ciągłe monitorowanie i analiza popytu na usługi komunikacji publicznej oraz odpowiednia modyfikacja ofert przewozowych odpowiadająca zapotrzebowaniu obecnych i potencjalnych pasażerów.

Działania te przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy, dodatkowo wpływają na wzrost atrakcyjności życia mieszkańców.

5.5.5. Wymogi stosowania ekologicznych napędów w środkach publicznego transportu zbiorowego

Jednym z aspektów istotnych z punktu widzenia ochrony środowiska w transporcie jest dążenie do utrzymania możliwie wysokiego udziału taboru komunikacji zbiorowej wyposażonego w niskoemisyjne silniki, spełniające obowiązujące aktualnie normy ekologiczne. Cechą charakterystyczną nowoczesnych silników spalinowych, spełniających co najmniej wymogi normy Euro 5 lub EEV, jest emisja zanieczyszczeń spalin na poziomie porównywalnym do emisji silników zasilanych gazem. Rozwój technologii pojazdów o napędzie elektrycznym oraz innym alternatywnym najprawdopodobniej spowoduje, że w przyszłości różnice w cenie zakupu taboru i budowy zaplecza technicznego w porównaniu do systemów konwencjonalnych będą maleć.

6. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym

6.1. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Wykorzystując dostępne dane demograficzne i geograficzne oraz implementując metodę grawitacyjną, opracowano dla powiatu kłodzkiego macierz potoków pasażerskich. Z opracowania wyłączono podróże wewnątrz gmin powiatu kłodzkiego. Poniżej (tab. 6.1.1.) przedstawiono wspomnianą macierz, która dotyczy wszystkich podróży niepieszych realizowanych niezależnie od środka transportu zastosowanego w podróży. Podróże te odbywają się tylko w obrębie granic powiatu kłodzkiego. Ocena potrzeb przewozowych została dokonana przed wystąpieniem epidemii Covid-19, która w istotny sposób wpłynęła na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w kraju, w związku z czym nie ma możliwości zaktualizowana danych. Według analityków na przyszłość transportu zbiorowego będą wpływać: nawyki transportowe wypracowane w trakcie pandemii (negatywnie), zmiany sposobu pracy i spędzania czasu (negatywnie) oraz bodźce ekonomiczne związane z dekarbonizacją transportu (pozytywnie). Wielkości potoków pasażerskich przedstawiono procentowo, a nie liczbowo z racji oszacowania prezentowanych danych, które należałoby w przyszłości lepiej ocenić, przeprowadzając kompleksowe badania potoków pasażerskich w transporcie indywidualnym i zbiorowym.

Tab. 6.1.1. Oszacowana macierz potoków ruchu pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu kłodzkiego.

SUMA = 100,0%	Gmina Bystrzyca Kłodzka	Gmina Kłodzko	Gmina Lądek-Zdrój	Gmina Lewin Kłodzki	Gmina Międzylesie	Gmina Nowa Ruda	Gmina Radków	Gmina Stronie Śląskie	Gmina Szczytna	Miasto Duszniki-Zdrój	Miasto Kłodzko	Miasto Kudowa-Zdrój	Miasto Nowa Ruda
Gmina Kłodzko	2,2%												
Gmina Lądek-Zdrój	1,5%	1,6%											
Gmina Lewin Kłodzki	0,1%	0,1%	0,0%										
Gmina Międzylesie	2,5%	0,4%	0,2%	0,0%									
Gmina Nowa Ruda	0,5%	1,1%	0,2%	0,1%	0,1%								
Gmina Radków	0,5%	1,8%	0,1%	0,1%	0,1%	2,3%							
Gmina Stronie Śląskie	1,1%	0,6%	1,2%	0,0%	0,3%	0,1%	0,1%						
Gmina Szczytna	0,8%	1,7%	0,1%	0,2%	0,1%	0,5%	1,4%	0,1%					
Miasto Duszniki-Zdrój	0,4%	0,5%	0,1%	0,3%	0,1%	0,2%	0,5%	0,0%	3,0%				
Miasto Kłodzko	5,1%	8,0%	2,1%	0,1%	2,5%	1,8%	1,6%	1,2%	1,4%	2,5%			
Miasto Kudowa-Zdrój	0,3%	0,4%	0,1%	2,7%	0,1%	0,3%	0,6%	0,1%	0,6%	0,7%	2,5%		
Miasto Nowa Ruda	0,8%	1,2%	0,3%	0,1%	0,2%	4,8%	4,0%	0,2%	1,0%	0,5%	9,7%	0,7%	
Miasto Polanica-Zdrój	1,2%	1,8%	0,2%	0,1%	0,1%	0,4%	1,2%	0,1%	2,9%	0,8%	3,1%	0,3%	0,7%

Źródło: opracowanie własne.

Analizując powyższą macierz należy zwrócić uwagę, że największe wielkości potoków pasażerskich występują na liniach komunikacyjnych pomiędzy gminami:

- Miasto Kłodzko – Miasto Nowa Ruda,
- Miasto Kłodzko – Gmina Kłodzko.

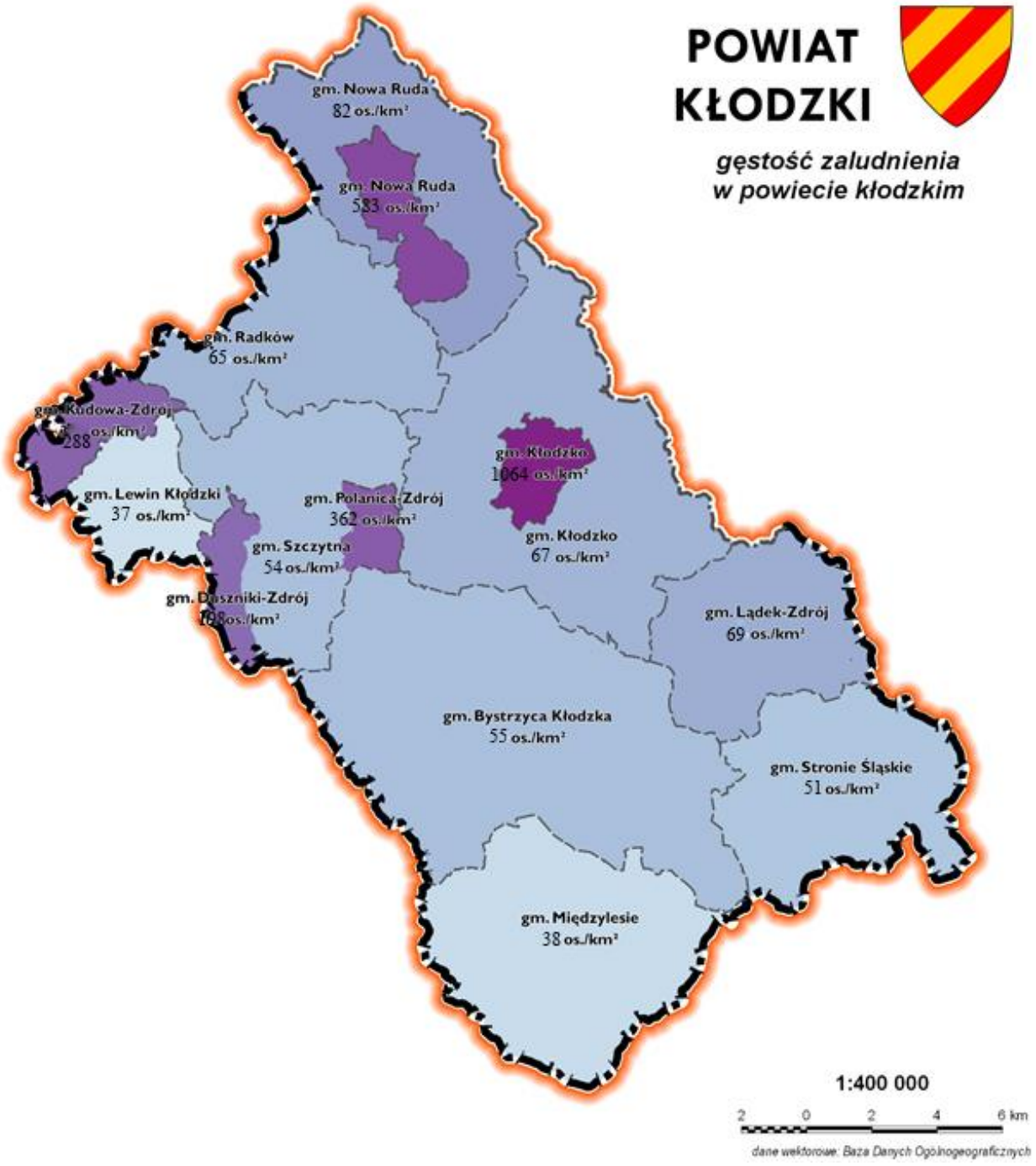
Pewne znaczenie również mają potoki pasażerskie pomiędzy gminami:

- Miasto Kłodzko – Gmina Bystrzyca Kłodzka,
- Miasto Nowa Ruda – Gmina Nowa Ruda,
- Miasto Nowa Ruda – Gmina Radków.

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

- liczby mieszkańców (najwyższa na obszarach miast: Kłodzko, Nowa Ruda, Bystrzyca Kłodzka, Kudowa-Zdrój) – szczegółowe dane zestawiono w tabeli 3.2.1,
- gęstości zaludnienia (najwyższa na obszarach miast: Kłodzko, Nowa Ruda, Kudowa-Zdrój, Polanica-Zdrój, Duszniki-Zdrój) – wartości tego wskaźnika przedstawiono w postaci kartogramu na rysunku 6.1.1.
- generatorów ruchu, do których zaliczane są także obiekty o charakterze użyteczności publicznej – ich silna koncentracja cechuje miejscowości będące siedzibami gmin; generatory ruchu w powiecie kłodzkim zostały wskazane na Rys. 6.2.1. w punkcie 6.2.

Kluczowymi czynnikami kształtującymi potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu kłodzkiego są funkcje pełnione przez największe ośrodki miejskie w powiecie, czyli miasta Kłodzko i Nowa Ruda. W tych miastach zlokalizowanych jest wiele ośrodków edukacji, administracji oraz zakładów pracy, determinujących codzienne, obligatoryjne podróże. Z tego powodu najwięcej podróży międzygminnych, wewnątrzpowiatowych ma swój początek lub koniec w granicach Kłodzku i Nowej Rudy.



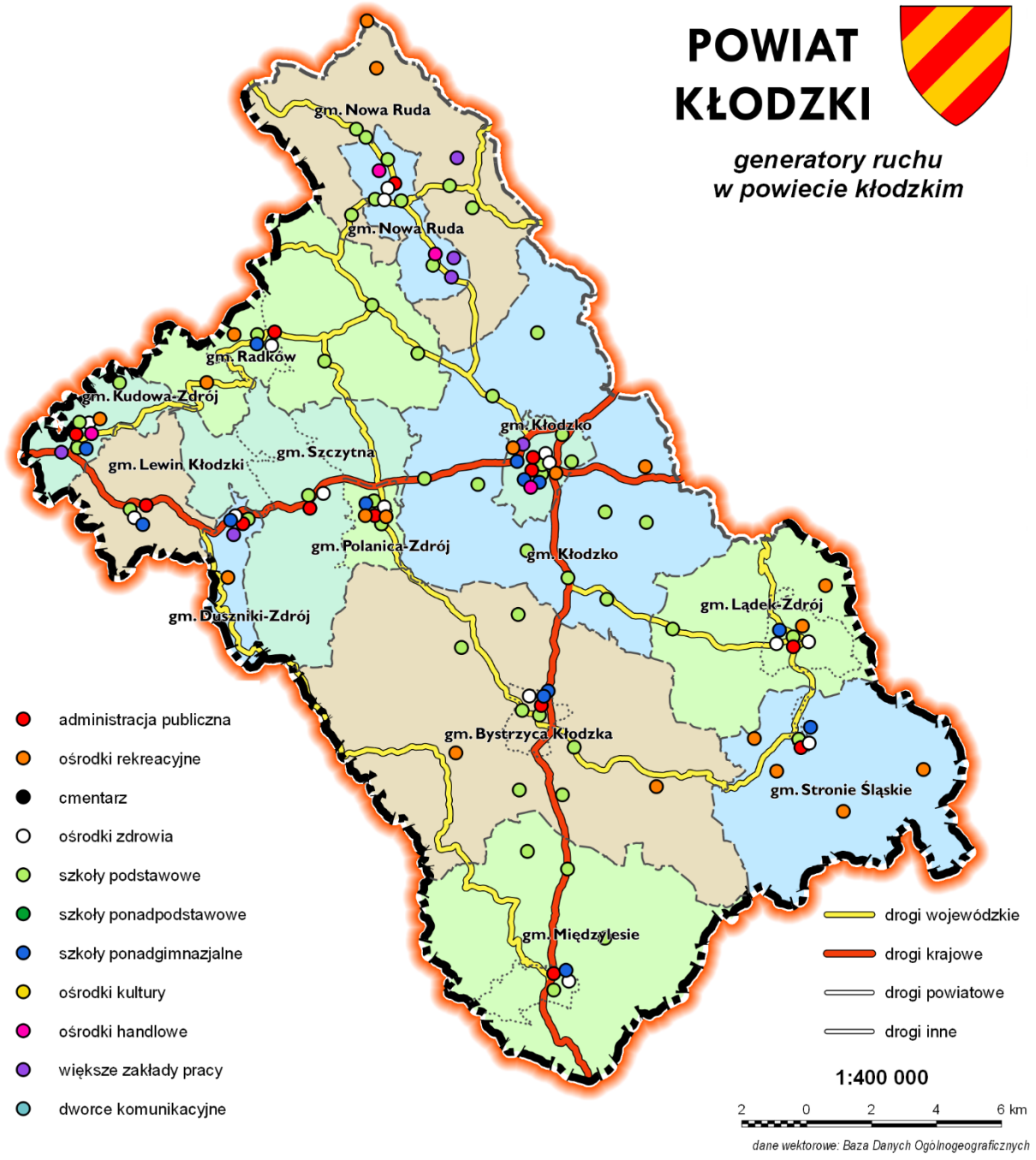
Rys. 6.1.1. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu kłodzkiego.

Źródło: opracowanie własne.

Przewiduje się, że rodzaje potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu kłodzkiego w przyszłości nie ulegną istotnym zmianom, jednakże ze względu na prognozowany przez Główny Urząd Statystyczny spadek liczby ludności (szerzej w rozdziale 3.3.), należy założyć spadek liczby pasażerów w powiatowych przewozach pasażerskich o 5,5% (na przestrzeni lat 2020 – 2030).

6.2. Najważniejsze generatory ruchu w powiecie kłodzkim

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



Rys. 6.2.1. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze powiatu kłodzkiego.

Źródło: opracowanie własne.

7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

7.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – podział zadań przewozowych.

Planując podróż każdy pasażer dokonuje wyboru środka transportu w oparciu o indywidualną ocenę dostępnych środków transportowych. Zdarzają się sytuacje, w których niektóre rodzaje środków transportu zbiorowego mogą być niedostępne na pewnych obszarach lub nawet w skrajnych przypadkach mieszkańcy mogą być zmuszeni do podróżowania wyłącznie transportem indywidualnym (samochód osobowy, rower itp.). Brak dostępności transportu zbiorowego sprzyja prowadzeniu polityki transportowej pro-motoryzacyjnej, która ogranicza lub minimalizuje potoki pasażerskie w transporcie zbiorowym, co może skutkować zredukowaniem oferty przewozowej lub jej całkowitą likwidacją na danych obszarach. Powstrzymanie tego typu tendencji leży w interesie publicznym i może być osiągnięte poprzez wprowadzenie odmiennej polityki transportowej bazującej na strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, mająca na celu zastosowanie rozwiązań i narzędzi, które ograniczą natężenie ruchu w komunikacji indywidualnej oraz podniosą atrakcyjność systemu publicznego transportu zbiorowego.

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

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

Poniżej zostały przedstawione czynności, które wchodzą w skład strategii zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego. Celem realizacji tego typu działań jest lepsze ocenianie publicznego transportu zbiorowego przez podróżnych, a tym samym ulepszanie jego jakości i potencjału oraz umożliwienie wzrostu liczby podróży dokonywanych komunikacją zbiorową:

- poprawa oferty przewozowej (zwiększenie liczby kursów, lepsze dopasowanie oferty do potrzeb przewozowych),
- zwiększenie liczby przystanków komunikacyjnych,
- układ linii autobusowych o czytelnych przebiegach,
- oznaczenia handlowe linii komunikacyjnych ułatwiające identyfikację połączeń,

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

Brak realizacji wymienionych powyżej działań może skutkować niekontrolowanym wzrostem samochodów użytkujących układ drogowy, który może doprowadzić do degradacji systemu transportowego, a co za tym idzie transport indywidualny stanie się dla mieszkańców jeszcze bardziej atrakcyjny niż obecnie. W konsekwencji wzrośnie kongestia, a warunki ruchu na drogach pogorszą się. Wprowadzenie kompleksowych rozwiązań z zakresu planowania, organizowania i zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego przedstawione w niniejszym dokumencie, mogą przynieść korzyści poprzez zrównoważenie układu transportowego, zwiększając rolę i wykorzystanie środków komunikacji zbiorowej. W rezultacie zredukuje to natężenie ruchu samochodów indywidualnych i podniesie płynność ruchu.

7.2. Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z oferty obecnie funkcjonującej komunikacji, w tym z jej zdolności przewozowej

Biorąc pod uwagę obecną infrastrukturę transportową w powiecie kłodzkim i dostępność do niej, określono następujące preferencje wyboru rodzaju środka transportu w planowanych powiatowych przewozach pasażerskich:

- regionalny transport kolejowy, za którego organizację jest odpowiedzialne Województwo Dolnośląskie lub inne województwo w przypadku podpisana stosownego porozumienia, jest preferowany na trasach: Wrocław – Kłodzko – Międzylesie, Wrocław – Kłodzko – Kudowa Zdrój oraz Wałbrzych – Kłodzko,
- autobus regionalny: wszystkie wyżej niewymienione a planowane trasy komunikacyjne, przebiegające na terenie powiatu kłodzkiego, a których poprowadzenie umożliwia istniejąca infrastruktura drogowa.

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

W całej Europie postępuje proces starzenia się populacji, a przez to zwiększania się liczebności pasażerów mających problem ze sprawnym poruszaniem się. W związku z tym coraz większego znaczenia nabierają działania zmierzające w kierunku ułatwiania niepełnosprawnym podróżowania transportem publicznym. W 2011 r. na terenie powiatu kłodzkiego orzeczenie o niepełnosprawności posiadało 14,4% ogółu mieszkańców (tj. 23 956 osób)[24].

Tab. 7.3.1. Liczba osób niepełnosprawnych powiatu kłodzkiego na tle województwa dolnośląskiego.

Jednostka	Osoby niepełnosprawne		
	w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku poprodukcyjnym
województwo dolnośląskie	15 658	187 286	180 814
powiat kłodzki	902	11 858	11 196

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS na podstawie narodowego spisu powszechnego 2011 r[25].

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

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

Władze samorządowe powinny przeciwdziałać wyżej wymienionym problemom, aby zapobiec wykluczeniu społecznego osobom niepełnosprawnym. Następujące działanie powinny zostać podjęte w celu likwidacji wyżej wymienionych barier:

- zwiększanie liczby autobusów z niską podłogą,
- stosowanie podwyższonych peronów przystankowych dopasowanych do poziomu pierwszego stopnia w autobusach,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronowych przystanków (np. poprzez użycie innej faktury powierzchni peronowej),
- likwidacja barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży,
- stosowanie obniżonych krawężników, azyli dla pieszych na środku dróg, innej faktury nawierzchni wyróżniającej je z przestrzeni chodnika i jezdni,

[24] Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.
[25] Na dzień sporządzenia opracowania dane z narodowego spisu powszechnego 2021 r. były niedostępne. Szacowany termin udostępnienia wrzesień – listopad 2022 r.

- unikanie budowania przejść podziemnych lub nadziemnych w układzie drogowym,
- stosowanie odpowiednich czcionek na rozkładach przystankowych (wielkość czcionki należy konsultować z organizacjami społecznymi zrzeszającymi osoby niewidome i ociemniałe).

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

W standardzie wyposażenia taboru autobusowego powinna znaleźć się platforma ułatwiająca wprowadzenie wózka oraz miejsce przeznaczone dla niego. Poza tym autobusy powinny być wyposażone w sprawny system informacji wizualnej (dla osób niesłyszących lub słabosłyszących) oraz system informacji dźwiękowej (dla osób niewidzących i ociemniałych). Im większa liczba tego typu autobusów, tym jest większa dostępność dla osób niepełnosprawnych.

7.4. Preferencje wyboru środka lokomocji pod kątem ich negatywnego oddziaływania na środowisko.

Wybór transportu zbiorowego zamiast transportu indywidualnego przez pasażerów jest najbardziej istotnym krokiem w kierunku umocnienia zachowań ekologicznych. Emisja spalin jednego pojazdu transportu zbiorowego jest zdecydowanie niższa niż emisja spalin co najmniej kilkunastu samochodów osobowych.

Korzystny efekt środowiskowy osiągnąć można poprzez połączenie możliwości wykorzystania roweru w celu podjeżdżania do przystanku bądź dworca komunikacyjnego. W celu upowszechnienia tego rodzaju przejazdów należy stworzyć infrastrukturę rowerową w postaci bezpiecznych dróg dla rowerów oraz parkingów na dworcach i przy ważniejszych przystankach, pozwalającą na bezpieczne pozostawianie rowerów.

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

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

Powiat Kłodzki planuje zorganizować sieć komunikacyjną składającą się z 57 linii komunikacyjnych. Linie o charakterze użyteczności publicznej będą docierały do wszystkich siedzib gmin, a także do miejscowości turystycznych w powiecie. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Powiat Kłodzki będą realizowane wyłącznie w transporcie drogowym. Nie planuje się organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym.

Planowana sieć komunikacyjna Powiatu Kłodzkiego składa się z dwóch grup linii komunikacyjnych:

- sieć podstawowa – grupa 14 linii, których funkcjonowanie będzie gwarantowane i finansowane przez Powiat Kłodzki,
- sieć rozszerzona – grupa 43 linie fakultatywne, których funkcjonowanie będzie uzależnione od pokrycia deficytu finansowego linii (generowanego przez koszty świadczonych usług przewyższające przychody ze sprzedaży biletów) przez poszczególne gminy, przez których teren przebiegać będą linie z sieci rozszerzonej (na terenie gmin miejskich deficyt będzie pokrywany ze środków Powiatu Kłodzkiego).

Dopuszcza się:

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

Zaplanowana sieć komunikacyjna będzie mogła być realizowana w powiatowo – gminnych przewozach pasażerskich, jeśli zostanie utworzony związek powiatowo – gminny.

Powiat Kłodzki będzie dążył do zawierania porozumień z sąsiednimi powiatami w celu zapewnienia funkcjonowania linii komunikacyjnych w przewozach międzypowiatowych na trasach, na których Województwo Dolnośląskie nie planuje zorganizować wojewódzkich przewozów pasażerskich. Organizacja linii międzypowiatowych będzie możliwa jedynie pod warunkiem zawarcia porozumień powiatowych z odpowiednimi, ze względu na przebieg linii komunikacyjnej lub linii komunikacyjnych, sąsiednimi powiatami na wspólną organizację powiatowych przewozów pasażerskich lub wspólną organizację wybranych linii komunikacyjnych (liderem porozumień może być Powiat Kłodzki lub inny powiat).

W kolejnej tabeli zestawiono wykaz linii komunikacyjnych w planowanej sieci komunikacyjnej Powiatu Kłodzkiego.

Planowana sieć komunikacyjna Powiatu Kłodzkiego, wraz z zaznaczeniem lokalizacji planowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych, została zaprezentowana w części graficznej niniejszego Planu (rys. 8.1.1).

Tab. 8.1.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

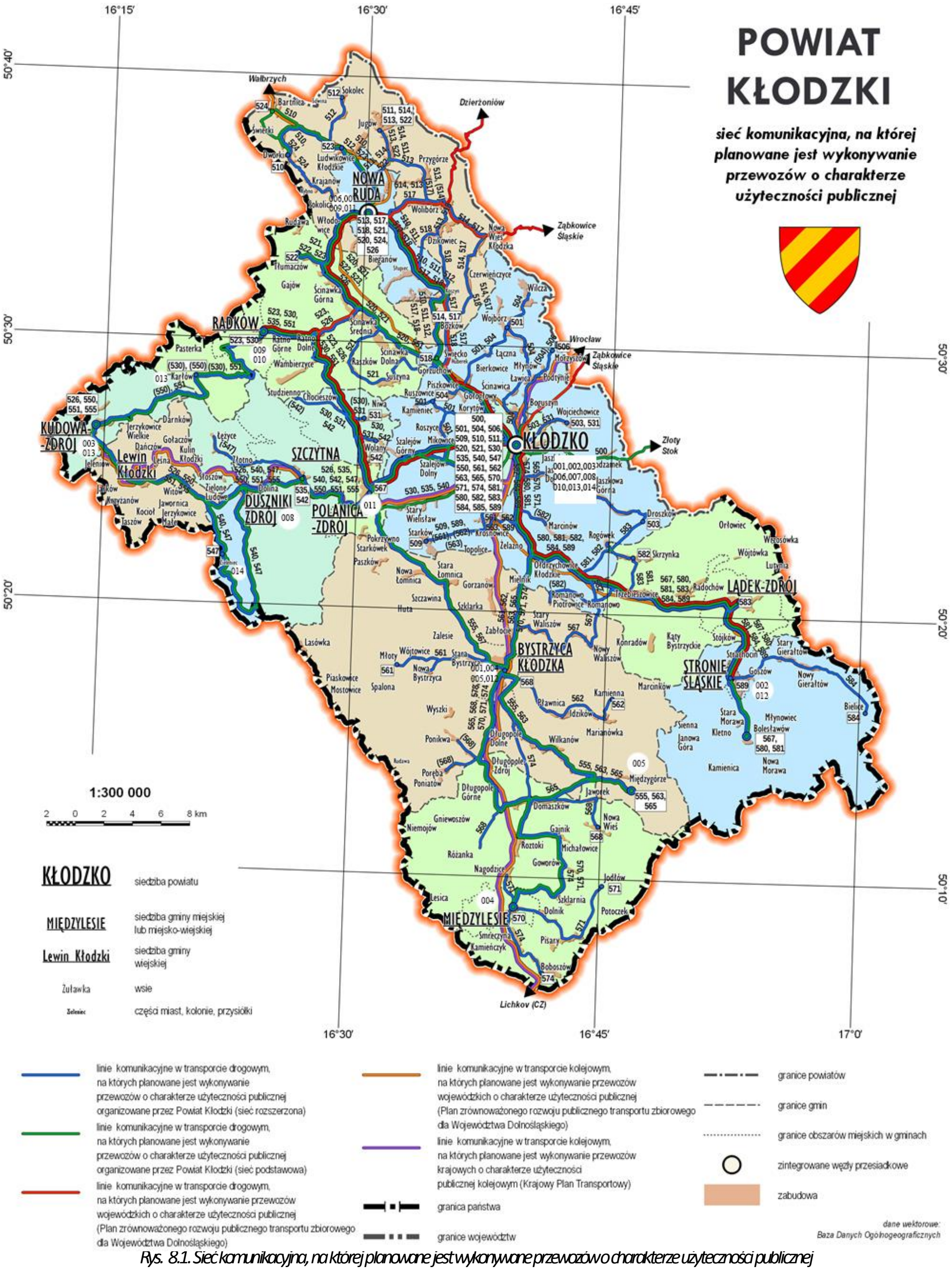
Numer linii	Relacja	Uwagi
001	Bystrzyca Kłodzka – Szklarka - Stara Łomnica - Nowa Łomnica – Starkówek – Polanica-Zdrój - Stary Wielisław - Kłodzko	Sieć podstawowa
002	Stronie Śląskie - Strachocin - Stójków, Lądek-Zdrój - Radochów - Trzebieszowice - Ołdrzychowice Kłodzkie - Żelazno - Kłodzko	Sieć podstawowa
003	Kłodzko - Mikowice - Szalejów Dolny - Szalejów Górny - Polanica-Zdrój - Szczytna - Duszniki-Zdrój - Zielone Ludowe - Lewin Kłodzki - Jeleniów – Kudowa-Zdrój	Sieć podstawowa
004	Bystrzyca Kłodzka - Długopole Dolne – Długopole-Zdrój - Długopole Górne - Domaszków - Międzylesie	Sieć podstawowa
005	Bystrzyca Kłodzka - Długopole Dolne – Długopole-Zdrój - Długopole Górne - Domaszków DK - Międzygórze	Sieć podstawowa
006	Nowa Ruda Drogosław - Nowa Ruda - Nowa Ruda Słupiec - Koszyn - Bożków - Święcko - Gorzuchów - Bierkowice - Gołogłowy - Kłodzko	Sieć podstawowa
007	Nowa Ruda - Włodowice - Ścinawka Górna - Tłumaczów - Ścinawka Górna - Ścinawka Średnia - Ścinawka Dolna - Gorzuchów - Bierkowice - Gołogłowy - Kłodzko	Sieć podstawowa
008	Duszniki-Zdrój - Szczytna – Polanica-Zdrój - Szalejów Górny - Szalejów Dolny - Mikowice - Kłodzko	Sieć podstawowa
009	Radków - Ratno Górne - Ratno Dolne - Wambierzyce - Ratno Dolne - Ścinawka Średnia - Ścinawka Górna - Włodowice - Nowa Ruda - Nowa Ruda Drogosław	Sieć podstawowa
010	Kłodzko - Gołogłowy - Bierkowice - Gorzuchów - Ścinawka Dolna - Ścinawka Średnia - Ratno Dolne - Ratno Dolne - Ratno Górne - Radków	Sieć podstawowa
011	Nowa Ruda Drogosław - Nowa Ruda - Nowa Ruda Słupiec - Bożków - Święcko – Gorzuchów - Bierkowice - Gołogłowy - Kłodzko - Mikowice - Szalejów Dolny - Szalejów Górny - Polanica Zdrój	Sieć podstawowa
012	Stronie Śląskie - Strachocin - Stójków – Lądek-Zdrój - Radochów - Trzebieszowice – Romanowo - Nowy Waliszów - Stary Waliszów - Bystrzyca Kłodzka	Sieć podstawowa
013	Kłodzko - Mikowice - Szalejów Dolny - Szalejów Górny – Polanica-Zdrój - Szczytna – Duszniki-Zdrój - Ludowe Zielone - Lewin Kłodzki - Jeleniów – Kudowa- Zdrój - Karłów	Sieć rozszerzona
014	Kłodzko - Mikowice - Szalejów Dolny - Szalejów Górny - Polanica Zdrój – Szczytna - Dom Wczasowy – Szczytna – Duszniki-Zdrój - Zieleniec	Sieć rozszerzona
500	Kłodzko – Jaszkówka – Podzamek – Laski – Mąkolno – Złoty Stok	Sieć podstawowa Możliwość uruchomienia po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Ząbkowickim

Numer linii	Relacja	Uwagi
501	Kłodzko - Mikowice - Szalejów Dolny - Szalejów Górny - Roszyce - Korytów - Roszyce - Ruszowice - Kamieniec - Ruszowice – Piszkowice - Bierkowice - Łączna - Wojbórz	Sieć rozszerzona
503	Wojciechowice – Kłodzko – Jaszkowa Dolna - Jaszkowa Górna – Droszków	Sieć rozszerzona
504	Kłodzko – (Boguszyn - Ławica – Podtynie – Morzyszów – Podtynie) – Ścinawica – Młynów – Wojbórz – Wilcza – Wojbórz- Łączna – Bierkowice – Gołogłowy – Piszkowice – Ruszowice	Sieć rozszerzona
506	Kłodzko - Boguszyn - Ławica - Podtynie - Morzyszów	Sieć rozszerzona
509	Kłodzko - Kłodzko (Książek) - Krosnowice - Starków	Sieć rozszerzona
510	Kłodzko – Gołogłowy – Bierkowice -Gorzuchów – Święcko - Bożków – Koszyn – Nowa Ruda – Ludwikowice Kłodzkie – Świerki – Bartnica - Dworki	Sieć rozszerzona
511	Kłodzko - Gołogłowy - Bierkowice - Gorzuchów - Święcko - Bożków - Koszyn - Nowa Ruda - Jugów	Sieć rozszerzona
512	Kłodzko - Gołogłowy - Bierkowice - Gorzuchów - Święcko - Bożków - Koszyn - Nowa Ruda – Ludwikowice Kłodzkie - Sokolec	Sieć rozszerzona
513	Nowa Ruda - (Dzikowiec) – Nowa Wieś Kłodzka – Wolibórz – Przygórze - Jugów	Sieć rozszerzona
514	Bożków – Czerwieńczyce – Nowa Wieś Kłodzka – Dzikowiec – Wolibórz – (Przygórze) – Wolibórz - Nowa Ruda – Nowa Ruda-Drogosław - Jugów	Sieć rozszerzona
517	Nowa Ruda - Wolibórz – (Dzikowiec) – Wolibórz – (Przygórze) - Nowa Wieś Kłodzka - Czerwieńczyce - Bożków - Święcko - Gorzuchów – Koszyn – Nowa Ruda Słupiec – Bożków	Sieć rozszerzona
518	Nowa Ruda – Dzikowiec - Koszyn - Bożków – (Czerwieńczyce) - Bożków - Święcko - Gorzuchów - Święcko - Bożków - Nowa Ruda	Sieć rozszerzona
520	Kłodzko – Gołogłowy – Bierkowice -Gorzuchów -Ścinawka Dolna – Ścinawka Średnia – Ścinawka Górna - Włodowice – Nowa Ruda	Sieć rozszerzona
521	Nowa Ruda – Włodowice - Tłumaczów - Ścinawka Górna - Ścinawka Średnia - Ścinawka Dolna - Suszyna – Raszków – Suszyna - Ścinawka Dolna – Gorzuchów – Bierkowice- Gołogłowy - Kłodzko	Sieć rozszerzona
522	Jugów - Nowa Ruda - Włodowice - Ścinawka Górna - Tłumaczów	Sieć rozszerzona
523	Ludwikowice Kłodzkie - Nowa Ruda - Włodowice – Tłumaczów - Ścinawka Górna - Ścinawka Średnia - Ratno Dolne – Wambierzyce – Ratno Dolne - Ratno Górne - Radków	Sieć rozszerzona
524	Nowa Ruda - Włodowice - Sokolica - Krajanów - Dworki – Świerki - Bartnica	Sieć rozszerzona
526	Nowa Ruda - Włodowice - Ścinawka Górna - Ścinawka Średnia - Ratno Dolne - Wambierzyce - Chocieszów - Wolany - Polanica-Zdrój - Szczytna - Dolina - Duszniki-Zdrój - Zielone Ludowe - Lewin Kłodzki - Jeleniów - Kudowa-Zdrój	Sieć rozszerzona

Numer linii	Relacja	Uwagi
530	Kłodzko – Stary Wielisław - Polanica-Zdrój - Wolany - Chocieszów – (Niwa) - Chocieszów - Wambierzyce - Ratno Dolne - Ratno Górne - Radków – (Karłów)	Sieć rozszerzona
531	Wojciechowice -Kłodzko - Mikowice - Szalejów Dolny - Szalejów Górny - Polanica-Zdrój - Wolany - Chocieszów - Niwa	Sieć rozszerzona
535	Kłodzko – Stary Wielisław - Polanica-Zdrój – Szczytna	Sieć rozszerzona
540	Kłodzko – Stary Wielisław – Polanica Zdrój – Szczytna – Duszniki Zdrój – Zielone Ludowe - Duszniki Zdrój-Zieleniec – Duszniki Zdrój – Szczytna – Polanica Zdrój – Szalejów Górny – Szalejów Dolny – Kłodzko	Sieć rozszerzona
542	Wolany - Chocieszów – (Studzienno – Chocieszów) – Wolany – Polanica-Zdrój – Szczytna	Sieć rozszerzona
547	Kłodzko - Mikowice – Szalejów Dolny – Szalejów Górny - Polanica-Zdrój – Szczytna -Dolina – (Złotno – Łężyce) - Duszniki-Zdrój – (Zieleniec - Zielone Ludowe) - Duszniki-Zdrój	Sieć rozszerzona
550	(Karłów) - Kudowa-Zdrój - Jeleniów - Lewin Kłodzki - Zielone Ludowe - Duszniki-Zdrój - Dolina - Szczytna - Polanica-Zdrój - Szalejów Górny - Szalejów Dolny - Mikowice - Kłodzko	Sieć rozszerzona
551	Kudowa Zdrój – Karłów – Radków – Wambierzyce - Chocieszów – Wolany – Polanica Zdrój – Szczytna – Duszniki Zdrój –Zielone-Ludowe –Lewin Kłodzki – Jeleniów - Kudowa Zdrój	Sieć rozszerzona
555	Międzygórze – Wilkanów - Bystrzyca Kłodzka – Szklarka - Stara Łomnica - Starkówek - Polanica-Zdrój – Szczytna – Duszniki-Zdrój – Lewin Kłodzki – Kudowa-Zdrój	Sieć rozszerzona
561	Kłodzko – Kłodzko-Książek – Krosnowice – (Starków) – Krosnowice – Żelazno – Mielnik – Stary Waliszów – Bystrzyca Kłodzka – Stara Bystrzyca – Nowa Bystrzyca – Wójtowice - Młoty	Sieć rozszerzona
562	Kłodzko – Kłodzko-Książek – Krosnowice – (Starków) – Krosnowice – Żelazno – Mielnik – Stary Waliszów – Bystrzyca Kłodzka – Pławnica – Idzików – Kamienna	Sieć rozszerzona
563	Kłodzko – Kłodzko-Książek – Krosnowice – (Starków) – Krosnowice – Żelazno – Mielnik – Stary Waliszów – Bystrzyca Kłodzka – Wilkanów - Międzygórze	Sieć rozszerzona
565	Kłodzko - Żelazno - Mielnik - Stary Waliszów - Bystrzyca Kłodzka - Długopole Dolne - Długopole-Zdrój - Długopole Górne - Domaszków - Międzygórze	Sieć rozszerzona
567	Polanica Zdrój – Starkówek – Stara Łomnica –Szklarka – Bystrzyca Kłodzka - Stary Waliszów - Nowy Waliszów - Romanowo - Trzebieszowice - Radochów - Lądek-Zdrój - Stójków - Strachocin - Stronie Śląskie - Stara Morawa - Bolesławów	Sieć rozszerzona
568	Nowa Wieś - Jaworek - Domaszków - Różanka - Domaszków - Długopole Górne - (Ponikwa - Poręba) - Długopole Zdrój - Długopole Dolne - Bystrzyca Kłodzka	Sieć rozszerzona

Numer linii	Relacja	Uwagi
570	Kłodzko - Żelazno - Mielnik - Stary Waliszów - Bystrzyca Kłodzka - Długopole Dolne - Długopole-Zdrój - Długopole Górne - Domaszków – Roztoki - Gajnik - Michałowice - Goworów - Szklarnia - Międzylesie	Sieć rozszerzona
571	Kłodzko - Żelazno - Mielnik - Stary Waliszów - Bystrzyca Kłodzka - Długopole Dolne - Długopole-Zdrój - Długopole Górne - Domaszków - Roztoki - Gajnik - Michałowice - Goworów - Szklarnia - Międzylesie – Nagodzice – Międzylesie - Dolnik - Pisary - Potoczek - Jodłów	Sieć rozszerzona
574	Kłodzko - Żelazno - Mielnik - Stary Waliszów - Bystrzyca Kłodzka - Wilkanów - Domaszków - Roztoki - Gajnik - Michałowice - Goworów - Szklarnia - Międzylesie - Smreczyna - Boboszów	Sieć rozszerzona
580	Kłodzko - Żelazno - Ołdrzychowice Kłodzkie - Trzebieszowice - Radochów - Lądek-Zdrój - Stójków - Strachocin - Stronie Śląskie – Stara Morawa - Bolesławów	Sieć rozszerzona
581	Kłodzko - Żelazno - Ołdrzychowice Kłodzkie - Rogówek - Skrzynka - Trzebieszowice - Radochów - Skowronki - Lądek-Zdrój - Stójków - Strachocin - Stronie Śląskie – Stara Morawa - Bolesławów	Sieć rozszerzona
582	Skrzynka - Rogówek - Ołdrzychowice Kłodzkie – (Romanowo – Piotrowice) - Żelazno – (Marcinów) - Żelazno - Kłodzko	Sieć rozszerzona
583	Kłodzko – Jaszkowa Dolna – Jaszkowa Górna – Droszków - Skrzynka - Trzebieszowice – Radochów – Lądek Zdrój	Sieć rozszerzona
584	Kłodzko - Żelazno - Ołdrzychowice Kłodzkie - Trzebieszowice - Radochów - Lądek-Zdrój - Stójków - Strachocin - Stronie Śląskie - Goszów - Stary Gierałtów - Nowy Gierałtów - Bielice	Sieć rozszerzona
589	Kłodzko - Krosnowice - Starków - Krosnowice - Żelazno - Ołdrzychowice Kłodzkie - Trzebieszowice - Radochów - Lądek-Zdrój - Stójków - Strachocin - Stronie Śląskie	Sieć rozszerzona

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 8.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywane przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Źródło: opracowanie własne.

8.2. Gwarantowana punktualność kursowania

Za odjazd punktualny autobusu przyjmuje się odjazd nie później niż 3 minuty i nie wcześniej niż 1 minutę w stosunku do czasu ustalonego w rozkładzie jazdy.

Za odjazd niepunktualny autobusu przyjmuje się spóźnienie większe niż 3 minuty, ale mniejsze niż 30 minut od czasu ustalonego w rozkładzie jazdy lub spóźnienie większe niż interwał wynikający z częstotliwości kursowania linii.

Za odjazd niezrealizowany rozumie się każdy pozostały odjazd nie określony jako punktualny lub niepunktualny.

8.3. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu

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

8.4. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

Zdefiniowano minimalny standard podróży środkami publicznego transportu zbiorowego w zakresie ich wyposażenia w zależności od ich rodzaju. W poniższej tabeli przedstawiono minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów wynikających m.in. z obecnych trendów przewozowych obserwowanych przy zakupach nowego taboru w Polsce.

Tab. 8.4.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

L.p.	Wyszczególnienie	Pojazd fabrycznie nowy, wprowadzony do eksploatacji	Pozostałe pojazdy
1	niska podłoga (przynajmniej w części pojazdu)*	**X**	
2	rampa dla wózków*	**X**	
3	miejsce na wózek inwalidzki / dziecięcy*	**X**	
4	tapicerka, siedzenia oraz podłoga wykonane z łatwych do czyszczenia materiałów	**X**	**X**

L.p.	Wyszczególnienie	Pojazd fabrycznie nowy, wprowadzony do eksploatacji	Pozostałe pojazdy
5	monitoring przestrzeni pasażerskiej	X	
6	elektroniczny wyświetlacz przedni z kierunkiem i oznaczeniem linii komunikacyjnej	X	X (dopuszcza się zastosowanie statycznej tablicy informacyjnej)
7	tablica informacyjna boczna z prawej strony pojazdu z kierunkiem i oznaczeniem linii komunikacyjnej*	X	X
8	aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez Powiat Kłodzki, wewnątrz w pojeździe	X	X
9	pojemniki na kolportaż rozkładów jazdy oraz innych informacji według jednolitego wzoru	X	X
10	klimatyzacja wnętrza pojazdów	X	
11	urządzenia grzewcze	X	X

**- nie dotyczy minibusów.*

Źródło: opracowanie własne.

W celu osiągniecia wyższego poziomu komfortu podróży wymaga się od fabrycznie nowych pojazdów posiadania klimatyzacji, która stosowana by była w przypadku wystąpienia wysokich temperatur powietrza na zewnątrz, natomiast od wszystkich eksploatowanych pojazdów – posiadania urządzeń grzewczych, uruchamianych w przypadku spadku temperatury powietrza poniżej 5°C i wyłączanych w przypadku wzrostu temperatury powietrza do ponad 10°C na zewnątrz.

Przy zakładanych minimalnych standardach wyposażenia przyjęto podział na pojazdy fabrycznie nowe w momencie wprowadzenia do eksploatacji oraz pojazdy pozostałe. Przyjmuje się rozwiązanie, w którym dla minibusów obowiązują ograniczone standardy.

W przypadku reklam wielkopowierzchniowych zewnętrznych na autobusach, wszelkiego rodzaju ogłoszenia nie mogą zasłaniać okien.

8.5. Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych

Należy dążyć do rozszerzania zakresu obsługi połączeń w ramach powiatowych przewozów pasażerskich przez pojazdy niskopodłogowe lub niskowejściowe, aby zapewnić pełen dostęp do usług transportu publicznego jak największej liczbie mieszkańców powiatu kłodzkiego.

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

- czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów,
- oznakowane i wydzielone miejsca w autobusie dla osób niepełnosprawnych, w tym miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy, wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych,
- w fabrycznie nowych pojazdach – przyklęk w autobusach uruchamiany przez kierowcę, by ułatwić wejście osobom niepełnosprawnym na wózkach inwalidzkich lub z wózkami dziecięcymi – jako obowiązujący standard (nie dotyczy minibusów),
- przyciski sygnalizacyjne.

8.6. Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych

Dla umożliwienia niepełnosprawnym samodzielnego korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego należy sukcesywnie dążyć do całkowitej likwidacji barier infrastrukturalnych poprzez przestrzeganie poniższych zasad przy projektowaniu, budowie i przebudowie infrastruktury komunikacyjnej:

- obniżanie krawężników na przejściach dla pieszych maksymalnie do poziomu jezdni,
- skracanie przejścia przez szerokie jezdnie poprzez wydzielanie azyli dla pieszych,
- lokalizacje nowych przystanków jak najbliżej źródeł i celów podróży,
- wyrównanie poziomu peronów przystankowych z pierwszym stopniem podłogi w autobusie,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronowych przystanków.

Zasady te należy przyjąć, jako obligatoryjne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej. Dodatkowo należy wyznaczyć cel w postaci modernizacji kluczowych przystanków komunikacyjnych poza ogólnymi harmonogramami modernizacji dróg powiatowych.

Poniżej przedstawiono przykłady dobrych praktyk kształtowania elementów infrastruktury przystankowej w zakresie dostosowywania ich do potrzeb niepełnosprawnych. Dla zachowania niewielkiej odległości umożliwiającej bezpośredni wjazd wózka z peronu do autobusu niezwykle ważne jest właściwe ukształtowanie krawędzi peronowej.

Rys. 8.6.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej.

Źródło: materiały własne TRAKO.

Takie ukształtowanie krawędzi peronowej pozwala na zatrzymanie autobusu na całej jego długości w równej odległości od tej krawędzi. Maksymalna dopuszczalna różnica pomiędzy peronem przystankowym a pierwszym stopniem autobusu nie powinna przekraczać 6 cm w pionie oraz 5 cm w poziomie. Dodatkowo należy wyznaczać strefy bezpieczeństwa na chodnikach przystanków autobusowych poprzez wyłożenie w odpowiedniej odległości (min. 25 cm) od krawężnika kostek o odmiennej fakturze lub płytek z wypustkami w odmiennym kolorze. Dodatkowym ułatwieniem dla osób niepełnosprawnych jest faktura peronu przystankowego, która naprowadza osoby niedowidzące dokładnie na drzwi autobusu, przeznaczone do wsiadania. Wymaga to jednak stałego zatrzymywania się kierowców w określonym miejscu, tak aby niezależnie od pojazdu drzwi znajdowały się przy nawierzchni naprowadzającej.

Rys. 8.6.2. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu.

Źródło: materiały własne TRAKO.

8.7. Gwarantowany standard w zakresie ochrony środowiska

Przyszłością dla publicznego transportu zbiorowego są z pewnością nowe technologie, nad którymi pracują już teraz producenci, korzystając z postępu technologicznego. Z czasem, stopniowo, coraz powszechniejsze staną się pojazdy o napędzie elektrycznym lub hybrydowym (łączące silnik elektryczny ze spalinowym).

Do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej dopuszcza się dwa rodzaje pojazdów:

- w przypadku eksploatacji używanego taboru, dopuszcza się autobusy spełniające warunki nie niższe niż norma Euro 2,
- w przypadku wprowadzenia do eksploatacji pojazdów fabrycznie nowych muszą one spełniać normę emisji spalin nie niższą niż Euro 6.

9. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym

9.1. Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym

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

- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 515),
- Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 1863 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 180 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1984 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 162 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 2175 z późn. zm.).

Podstawowymi podmiotami kształtującymi transport publiczny w danym regionie są:

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

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest[26]:

- gmina:
  - w gminnych przewozach pasażerskich na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej,
  - albo której, na mocy porozumienia między gminami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin, które zawarły porozumienie,
- związek międzygminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,
- powiat:
  - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
  - albo któremu, na mocy porozumienia między powiatami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie,
- związek powiatów na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów tworzących związek powiatów,
- związek powiatowo-gminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny,
- województwo:
  - na linii (sieci) komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz transporcie morskim,
  - właściwym ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
  - któremu na mocy porozumienia międzywojewódzkiego inne województwa przekazały zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii (sieci) komunikacyjnej na terenie województw będących w porozumieniu.

Minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów osobowych.

Według Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym wyróżnia się następujące rodzaje przewozów osób:

- gminne – wykonywane na terenie jednej gminy lub kilku gmin sąsiadujących ze sobą które zawarły porozumienie międzygminne lub utworzyły związek międzygminny. W tym rodzaju

[26] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1371 z późn. zm.), art. 7.

przewozu osób sklasyfikowana jest również komunikacja miejska czyli przewóz osób wykonywany w granicach miasta (lub miasta i gminy) albo w granicach miast i gmin sąsiadujących (w tym przypadku dokumentem regulującym organizację transportu jest porozumienie międzygminne lub stworzony związek międzygminny),

- powiatowe – wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin (warunkiem jest jednocześnie niewykraczanie poza teren powiatu) lub w granicach co najmniej dwóch powiatów sąsiadujących, które zawarły porozumienie międzypowiatowe lub stworzyły związek międzypowiatowy,
- powiatowo-gminne – wykonywane w granicach gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny,
- wojewódzkie – wykonywane w granicach co najmniej dwóch powiatów (ale nie wykraczające poza województwo); w przypadku przewozów kolejowych w tej kategorii zawarte są również połączenia kolejowe wykonywane do pierwszej stacji w województwie sąsiadującym, na którym możliwe jest dokonanie przesiadki na skład jadący dalej. Ponadto województwo jest organizatorem międzywojewódzkich przewozów pasażerskich czyli przewozu osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie (Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym).

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego są wykonywane w przypadku [27]:

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

Zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym do podstawowych obowiązków organizatora należą[28]:

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

Do działań związanych z planowaniem rozwoju transportu należą głównie:

- ogłaszanie przetargu na stworzenie planów transportowych, a w szczególności jego późniejsze opublikowanie,
- zgłaszanie nieefektywnych obszarów w zakresie niedostatecznej obsługi transportowej.

Organizowanie transportu zbiorowego m.in polega na[29]:

---

27 Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1371 z późn. zm.), art. 7 ust. 4.

28 *Ibidem,* art. 8.

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców,
- przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

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

Do elementów związanych z zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym[30] należą:

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

Ustawa jednocześnie określa możliwość ograniczenia w funkcjonowaniu linii lub sieci komunikacyjnej w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających poprawne funkcjonowanie. Ww. warunki określone w zgłoszeniu do przewozu (np. zmiana przebiegu linii komunikacyjnej) mogą zostać nie zachowane przez przewoźnika w przypadku sytuacji losowych, m.in. awarii sieci, robót drogowych itd.

Organizowanie transportu publicznego można scharakteryzować na trzech poziomach:

- politycznym – ten dział realizowany jest przez jednostki samorządu lokalnego lub Ministra właściwego do spraw transportu,
- planistyczno – organizacyjnym – realizowany poprzez jednostki wyspecjalizowane w funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego oraz na realizacji celów w tym zakresie,

---

[29] *Ibidem,* art. 15.

[30] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1371 z późn. zm.), art. 43.

- wykonawczym – realizowany przez operatorów lub przewoźników świadczących określone usługi transportowo-przewozowe (osobowe).

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

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

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

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

- podmioty wewnętrzne samorządów lokalnych, które świadczą usługi w oparciu o zlecenie bezpośrednie z pominięciem procedury przetargowej[31], albo
- podmioty wybrane w postępowaniu[32] o świadczenie usług publicznych w trybie:
  - Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych[33],

[31] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1371 z późn. zm.), art. 22 ust. 1 pkt 2.

[32] Ustawa z dnia 29 stycznia 2004. r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1129).

- Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- w oparciu o bezpośrednie udzielenie zlecenia z pominięciem procedury przetargowej.

Każdy podmiot wewnętrzny powinien[34]:

- pozostawać pod kontrolą „swoich" samorządów,
- wykonywać zadania publiczne w przeważającej części na rzecz „swoich" samorządów,
- być rozliczany i kontrolowany z rekompensaty w oparciu o prawodawstwo europejskie.

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

Przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego odbywa się na podstawie umowy cywilnej zawieranej w formie przystąpienia (umowa adhezyjna). Pasażer, zajmując miejsce w pojeździe, wyraża zgodę na zawarcie takiej umowy, a więc m. in. zobowiązuje się zapłacić odpowiednią należność za przewóz, a w przypadku, gdy z tego obowiązku się nie wywiąże, zobowiązuje się uiścić karę umowną w postaci opłaty dodatkowej.

Opłata dodatkowa (jako efekt uchylenia się przez stronę zawartej dobrowolnie umowy od wykonania spoczywającego na niej obowiązku zapłaty za wykonaną na jej rzecz usługę) nie jest karą w pojęciu prawa karnego lub administracyjnego. Kodeks cywilny w art. 353^1 stanowi, że „strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania", stąd prawo nie ogranicza swobody kształtowania stosunków cywilno-prawnych (zastrzeżenie w umowie środków zmuszających strony do rzetelnego wywiązywania się z zobowiązań nie narusza zasad prawa). Z tej przyczyny spory wynikające z zastosowania opłaty dodatkowej są rozpatrywane wyłącznie przez sądy cywilne.

9.2. Wybór operatora

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnika spełniającego warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób[35]. Organizator przygotowuje, przeprowadza postępowanie mające na celu wyłonienie operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych. Wybór ten może zostać przeprowadzony w trybie:

- Ustawy Prawo zamówień publicznych,
- Ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- może także zawrzeć umowę bezpośrednio w przypadku, gdy[36] :

---

33 Art. 4 pkt 13 Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1129 z późn. zm.) zezwala na udzielanie przez organ władzy publicznej zamówień podmiotom wewnętrznym tego organu oraz wymienia warunki, konieczne do takiego udzielenia.

34 Pkt 18 preambuły oraz art. 5 ust 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady.

35 Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1371 z późn. zm.), art. 6.

36 Ibidem, art. 22 ust. 1.

- usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług przewozowych albo:
- wartość roczna usług przewozowych jest mniejsza, niż 1 mln euro lub roczna wielkość tych usług jest mniejsza niż 300 tys. kilometrów (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln euro i 600 tys. kilometrów) albo
- w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o Ustawę Prawo zamówień publicznych i Ustawę o koncesji na roboty budowlane lub usługi (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach – 24 miesiące), albo
- umowa dotyczy transportu kolejowego

Umowa o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego może dotyczyć linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na okres nie dłużej niż 10 lat w przypadku transportu drogowego oraz nie dłużej niż 15 lat w przypadku transportu kolejowego[37].

Umowa powinna zawierać[38]:

- opis usług oraz ich warunki jakościowe, m. in. liczbę i rodzaj środków transportu (przystosowanych do przewozu osób i odpowiadających warunkom technicznym wymaganym ze względu na rodzaj przewozu), niezbędnych do realizacji usług przewozowych, wyposażenie tych środków
  w rozwiązania techniczne, służące ochronie środowiska i ułatwiające pasażerom, zwłaszcza osobom o ograniczonych zdolnościach ruchowych, korzystanie z komunikacji, oznakowanie tych środków itp.,
- linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa,
- czas trwania umowy,
- warunki, na jakich dopuszczalne jest podwykonawstwo,
- sposób rozpatrywania skarg i reklamacji składanych przez pasażerów,
- aspekt konieczności składania sprawozdań realizacji świadczonych usług przewozowych oraz ich zakresu[39],
- zasady rozliczeń finansowych, z uwzględnieniem stosowania ulg ustawowych i lokalnych oraz sposób (odpowiadający wymaganiom określonym w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007), w jaki obliczana jest rekompensata,
- sposób dystrybucji biletów oraz sposób prowadzenia ich kontroli w środkach transportu,
- stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat przejazdowych oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, a jeżeli wpływy te przysługują operatorowi – warunki zmiany tych opłat,
- stronę umowy, która jest zobowiązana do podawania do publicznej wiadomości:
- rozkłady jazdy,

[37] Ibidem, art. 25 ust. 2.
[38] Ibidem, art. 25 ust. 3.
[39] Art. 48 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1371 z późn. zm.) obliguje operatorów i przewoźników do przekazywania organizatorowi, w terminie do 31 marca, informacji o skargach i reklamacjach składanych przez pasażerów w roku poprzednim oraz informację o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań.

- cenniki opłat przejazdowych,
- regulamin przewozu osób,
- stronę umowy, która zobowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi,
- w przypadku, gdy organizator użycza swoje środki transportu – warunki korzystania z tych środków,
- warunki zakupu przez operatora środków transportu niezbędnych do realizacji usług przewozowych,
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy,
- kary umowne,
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia o świadczenie usług w transporcie publicznym zbiorowym w terminie nie krótszym niż jeden rok lub 6 miesięcy (gdy umowa dotyczy świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 km rocznie). Ogłoszenie powinno zostać upublicznione w Biuletynie Informacji Publicznej, w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej[40], w siedzibie organizatora oraz na stronie internetowej. W ogłoszeniu powinny być zawarte[41]:

- nazwa i adres właściwego organizatora przewozów,
- określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia,
- określenie rodzaju transportu, linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy.

Konkretny tryb wyboru operatora zostanie określony zależnie od możliwości finansowych Powiatu Kłodzkiego zgodnie z wytycznymi przedstawionymi w rozdziale 10.1.

9.3. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów

Polityka taryfowo-biletowa, określając udział pasażerów – użytkowników tego transportu, w jego finansowaniu, stanowi jedno z najważniejszych narzędzi ukierunkowanych na zachęcanie do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego jest zadaniem ekonomiczno – socjalnym organizatora publicznego transportu zbiorowego, które składa się z określania cen za usługę przewozową sprawiających, że przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego jest ekonomicznie bardziej korzystny w porównaniu z przejazdem transportem indywidualnym, a także – w porównaniu z przejazdem środkiem transportu komercyjnego przedsiębiorcy, funkcjonującego poza wspólnym systemem taryfowo – biletowym. Najlepiej, gdy w całym regionie komunikacyjnym (powiecie kłodzkim) będzie jednolity zintegrowany system taryfowy.

Socjalny charakter publicznego transportu zbiorowego wymusza ustalanie w projektowanym systemie taryfowo – biletowym wachlarza ulg przyznawanych różnym grupom społecznym i bonifikat

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

[41] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1371 z późn. zm.), art. 23.

(stosowanych np. przy jednorazowych zakupach większej liczby biletów albo biletów ważnych przez dłuższy okres czasu niezależnie od liczby przejazdów).

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

- ekonomicznych: konieczność pokrycia wzrostu kosztów publicznego transportu zbiorowego; wówczas podejmuje się decyzję o zmianie cen biletów przejazdowych,
- społecznych: zmiana sposobu realizowania usług przewozowych (nowe trasy komunikacyjne, wzrost poziomu jakościowego usług, wprowadzenie nowych rodzajów biletów jako reakcja na społeczne oczekiwania, wprowadzenie nowoczesnych form realizowania płatności itp.); w tych przypadkach podejmuje się decyzję o zastąpieniu istniejącego systemu taryfowo – biletowego systemem innym, bardziej funkcjonalnym.

Przy projektowaniu systemu taryfowo-biletowego należy uwzględniać jego aspekt przedmiotowy (biletowy) oraz aspekt podmiotowy (pasażerskie grupy docelowe i ich segmentacja, determinująca uprawnienia do posiadania danego rodzaju biletu). Należy dążyć do wprowadzenia atrakcyjnego i prostego systemu taryfowo-biletowego.

Proponowany asortyment oferowanych biletów powinien składać się co najmniej z:

- biletów jednorazowych,
- biletów okresowych (np. 10 dniowe, miesięczne etc.).

Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:

- rodzaj uprawnienia oraz poziom ulgi:
  - wynikające z ustaw[42],
  - wynikające z uchwały Rady Powiatu Kłodzkiego, o ile zostaną ustanowione.

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

Integracja systemów taryfowo-biletowych jest skutecznym narzędziem integracji systemów publicznego transportu zbiorowego, ułatwiającej społeczny do niego dostęp. Atrakcyjność systemów biletowych i łatwość ich zrozumienia, w tym także łatwe metody płatności, sprzyjają zwiększeniu zainteresowania transportem publicznym.

[42] Przepisy państwowe, ustalające uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, to:
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (teksy jednolity Dz. U. z 2018 r., poz. 295),
- Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1656 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1858),
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1915 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2021 r., poz. 478 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1820 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka (Dz. U. z 2019 r., poz. 1598 z późn. zm.).

Zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest zorganizowanie i utrzymanie powszechnie dostępnego systemu dystrybucji biletów. Emisja i dystrybucja biletów będzie cedowana na operatorów usług przewozowych. Dopuszcza się możliwość wykonywania zadań z zakresu emisji i dystrybucji biletów przez inny powiat, z którym Powiat Kłodzki będzie posiadał stosowne porozumienie na organizację linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej.

Bilety przejazdowe będą sprzedawane przez osoby prowadzące pojazdy publicznego transportu zbiorowego. Przewiduje się także opcjonalną możliwość dystrybucji biletów przez stałe punkty sprzedaży, stacjonarne automaty biletowe w zintegrowanych węzłach przesiadkowych, telefony komórkowe oraz Internet.

9.4. Zasady projektowania rozkładów jazdy

Rozkład jazdy linii komunikacji zbiorowej jest produktem przeznaczonym dla pasażera – klienta transportu publicznego, dlatego powinien być możliwie prosty i czytelny oraz łatwy do zapamiętania. Rozkład zależy od roli linii w układzie komunikacyjnym, popytu na usługi przewozowe oraz zaprojektowanej przez organizatora transportu atrakcyjności produktu (częstotliwości kursowania). Z uwagi na zmienność popytu na usługi przewozowe, dla każdego z typowych dni tygodnia przygotować należy inny rozkład jazdy, którego godziny odjazdów powinny być umieszczane w odrębnych tabelach.

Standardem powinny być trzy kolumny:

- dla dnia roboczego,
- dla sobót,
- dla niedziel i świąt.

W uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest wprowadzanie dodatkowo:

- rozkładów jazdy dla dni roboczych w okresie letnich wakacji szkolnych,
- specjalnych rozkładów jazdy na święta: Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie i Nowy Rok, Wielkanoc lub na czas trwania różnego rodzaju imprez lub tym podobnych wydarzeń.

Zmiany rozkładu jazdy powinny być wdrażane nie częściej niż 3 razy w roku. Dopuszcza się stosowanie całorocznego rozkładu jazdy z odpowiednimi oznaczeniami kursów. Zaleca się stosowanie jednego wzoru rozkładów jazdy zgodnie z wytycznymi określonymi w rozdziale 11.

Zaleca się, aby godziny kursów komunikacji powiatowej były dostosowane do godzin kursów komunikacji wojewódzkiej, w celu umożliwienia przesiadania się pomiędzy różnymi liniami.

10. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

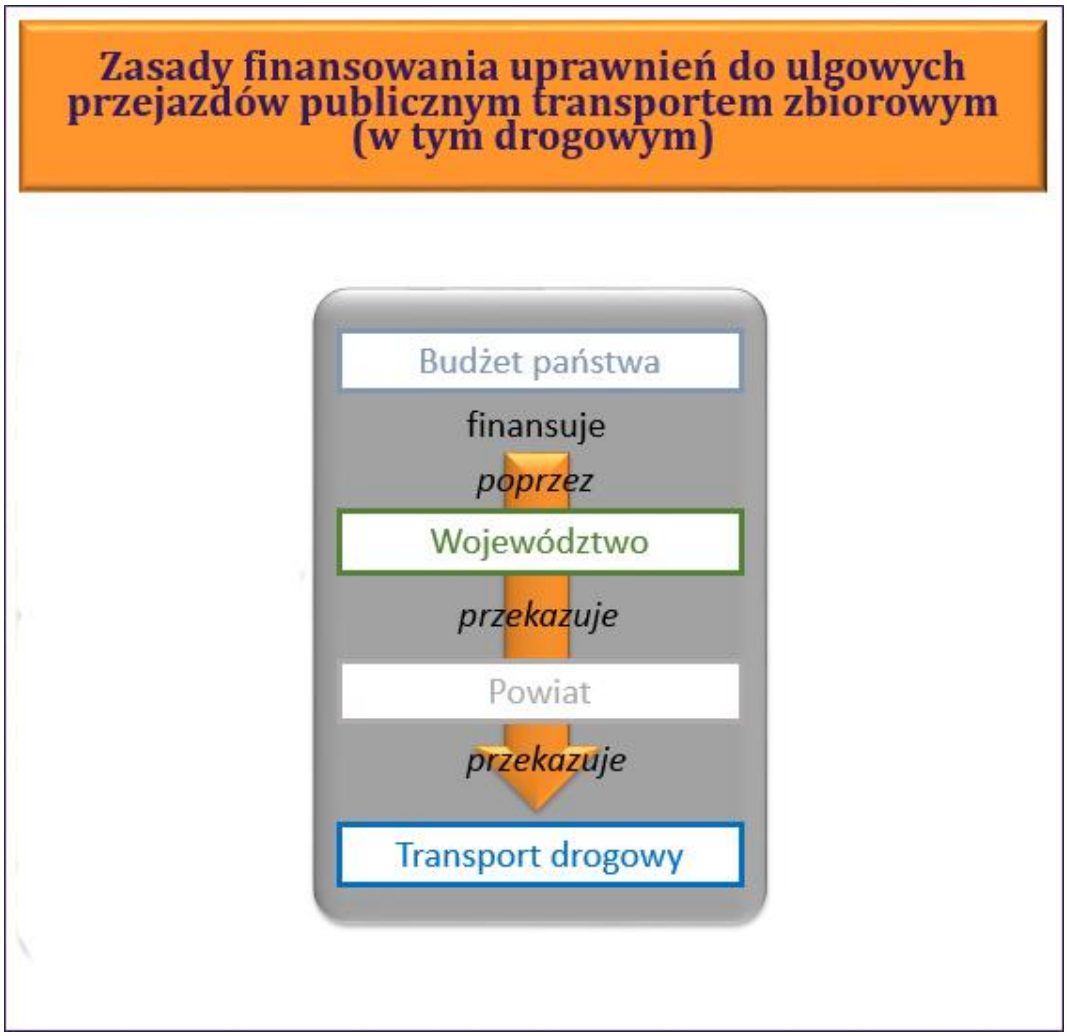
10.1. Formy i źródła finansowania usług przewozowych

Podstawowym aktem prawnym określającym formy i źródła finansowania usług (w ramach użyteczności publicznej) w obrębie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanym na terenie Rzeczpospolitej Polskiej jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (art. 1, ust. 2)[43]. Zgodnie z artykułem 12 ust. 1 pkt 3 ustawy każdy plan transportowy zawierać powinien przewidywane źródła finansowania usług przewozowych, których określenie leżeć powinno w gestii organizatora transportu.[44]

Wśród instrumentów i źródeł finansowania przewozów mających charakter użyteczności publicznej wyróżnić należy:

- przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych (pobierane przez operatora lub organizatora),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (środki z budżetu państwa),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione (środki własne organizatora),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz środków własnych organizatora,
- udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

[43] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1371 z późn. zm.), art. 1 ust. 2
[44] Ibidem, art. 12 ust. 1 pkt 3



Rys. 10.1.1. Zasady finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów.

Źródło: opracowanie własne.

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

- utraconych przychodów, w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym, lub
- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile takowe zostały ustanowione, lub
- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.[45]

Rekompensata przysługuje operatorowi wówczas, gdy podstawą poniesionej przez niego straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody (w związku ze stosowaniem uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych) oraz poniesione koszty (w związku ze

[45] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1371 z późn. zm.), art. 50 ust. 1 pkt 2 lit a)

świadczeniem usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego)[46]. W przypadku rekompensaty związanej ze stosowaniem ulg ustawowych przez operatora, operator zwraca się do organizatora – powiatu kłodzkiego z wnioskiem o wypłacenie rekompensaty i poświadczającej to roszczenie odpowiedniej dokumentacji. Powiat Kłodzki, po dokonaniu pozytywnej weryfikacji wniosku, zwraca się do Marszałka Województwa Dolnośląskiego o przekazanie środków finansowych z budżetu państwa, będących rekompensatą dla operatora, którą wypłaca.

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

- wybranych w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- z którymi bezpośrednio zawarto umowę o świadczenie usług przewozowych i przyjęła ona formę koncesji na usługi,
- będącymi samorządowymi zakładami budżetowymi.[47]
- z którymi podpisano umowę na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego finansowanych z wykorzystaniem Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

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

Tabela zamieszczona poniżej przedstawia zasady dotyczące przewidywanego finansowania powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie kłodzkim.

[46] Kwestię tę reguluje art. 52 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Wynika stąd, że rekompensata jest podstawową formą finansowania przewozów nierentownych.
[47] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1371 ze zm.), art. 52 ust. 3
[48] Załącznik do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, ust. 6.

Tab. 10.1.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.

Zakres rozwiązań	Umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta:	Wskazania odnośnie formy rekompensaty	Źródła finansowania kosztów operatora w związku ze świadczeniem usług w PTZ na terenie powiatu kłodzkiego	Wskazania odnośnie przychodów ze sprzedaży biletów	Udostępnianie operatorowi środków transportu
Bezpośrednie zawarcie umowy	z podmiotem wewnętrznym w trybie Ustawy z dnia 16 grudnia o publicznym transporcie zbiorowym (art. 22 ust. 1 pkt 2), na okres do 10 lat	operatorowi będzie przysługiwać rekompensata z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet organizatora) Dodatkowo (fakultatywnie) dopłata do ceny usługi na zasadach określonych w ustawie z dnia 16 maja 2019 r, o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej o ile zostanie zawarta umowa z wojewodą. Dodatkowo (fakultatywnie) rekompensata w zakresie poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, która obliczana będzie zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 (dla linii z sieci podstawowej pokrywana przez Powiat Kłodzki, dla linii z sieci rozszerzonej pokrywana przez gminy, zgodnie z zapisami w punktach 8.1. i 10.1.) o ile nie zostanie zawarta umowa z wojewodą (FRPA)	budżet państwa, środki własne powiatu kłodzkiego oraz dodatkowo (fakultatywnie) dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie na liniach komunikacyjnych z sieci rozszerzonej	stanowią dochód operatora pomniejszają cy deficyt na poszczególny ch liniach komunikacyjn ych	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych (np. z UE)
Zamówienie publiczne	w trybie Ustawy z dnia 16 grudnia o publicznym transporcie zbiorowym (art. 19 ust. 1)	j.w.	j.w.	j.w.	j.w.

Źródło: opracowanie własne.

Reasumując, Powiat Kłodzki planuje dokonać bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym na podstawową sieć komunikacyjną, z możliwością rozszerzenia umowy o linie na sieci rozszerzonej w przypadkach uzasadnionych lub w przypadku współfinansowania przez gminy. Operatorowi przysługiwać będzie rekompensata za utracone przychody w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych, która będzie pokrywana z budżetu państwa. Jeśli Rada Powiatu Kłodzkiego ustanowi komunalne uprawnienia do przejazdów ulgowych, operator będzie otrzymywać stosowną rekompensatę za utracone przychody w związku ze stosowaniem uprawnień komunalnych. Ponadto operatorowi przysługiwać będzie dopłata do ceny usługi na zasadach określonych w ustawie z dnia 16 maja 2019 r, o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych

o charakterze użyteczności publicznej, w okresie funkcjonowania Funduszu, o ile zostanie zawarta umowa z wojewodą.
Rekompensata za koszty świadczonych usług będzie przekazywana:

- dla linii z sieci podstawowej – ze środków Powiatu Kłodzkiego,
- dla linii z sieci rozszerzonej uruchomionej przez Powiat – ze środków Powiatu Kłodzkiego,
- dla linii z sieci rozszerzonej uruchomionej na wniosek gmin – ze środków gmin, przez teren których przebiegać będą linie komunikacyjne oraz ze środków Powiatu Kłodzkiego za odcinki tras na obszarze gmin miejskich.

W przypadku

Rekompensaty za koszty świadczonych usług o charakterze użyteczności publicznej będą stosowane wyłącznie na liniach, na których przychody ze sprzedaży biletów nie będą pokrywały kosztów uruchamiania połączeń.

10.2.Rentowność linii komunikacyjnych

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

$$R_a = \frac{I_a - CE_a}{I_a}[\%]$$

gdzie: I_a – przychód na 1 wozokilometr ze sprzedaży biletów na linii komunikacyjnej a,

CE_a – koszt 1 wozokilometra zrealizowanego na linii komunikacyjnej *a*.

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

$$P_a = \frac{I_a}{CE_a}[\%]$$

Wskaźnik ten pokazuje, w jakim stopniu koszty prowadzonej działalności pokryte zostały przez przychody ze sprzedaży biletów przejazdowych. Powiat Kłodzki nie dysponuje danymi, obrazującymi rentowność linii komunikacyjnych uruchamianych przez przewoźników na terenie powiatu.

Pomimo wzrostu mobilności społeczeństwa w Polsce rentowność przewozów w transporcie drogowym jest niska, głównie ze względu na rosnące koszty eksploatacyjne oraz stale zmniejszającą się liczbę pasażerów.

Prognozuje się, iż rentowność linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich osiągać będzie poziom maksymalnie 3%. Na poziom tego wskaźnika wpływ mieć będą takie zmienne jak: koszty eksploatacyjne (wyższe przy zapewnianiu usług przewozowych o wysokim standardzie jakościowym), jak również przychody ze sprzedaży biletów (ich poziom zależny jest m.in. od elastyczności cenowej popytu) oraz funkcjonowanie konkurencyjnych przewozów komercyjnych.

11. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera

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

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

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

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa kluczową rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach, w których mogą tych informacji potrzebować i w efekcie – zwiększanie komfortu podróży. Oprócz rozkładów jazdy na przystankach informacja o kursowaniu powinna być zamieszczona na stronie internetowej przewoźnika. Pozwoli to dotrzeć do niej większej ilości osób oraz da możliwość zaplanowania trasy przejazdu jeszcze w domu, pracy lub w innym miejscu poza przystankiem. Informacja pasażerska powinna być dostępna w:

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

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

11.1. Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach

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

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

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

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

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

- rozkłady jazdy dla wszystkich linii przejeżdżających przez stanowisko, uwzględniające informacje na temat numerów linii i numeru stanowiska, z którego odjeżdża pojazd (na przystankach wielostanowiskowych), tras przejazdów i godzin odjazdów w poszczególne dni tygodnia,
- schemat sieci publicznego transportu zbiorowego,
- aktualne informacje na temat tymczasowych zmian w przejazdach.

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

- w postaci znormalizowanych symboli na schematach i mapach poglądowych sieci według jednolicie uzgodnionego wzoru;

Rys. 11.1.1. Przykład piktogramów oznaczających środki transportu w węzłach przesiadkowych

Źródło: materiały własne TRAKO

- w rozkładach jazdy należy oznaczać węzły przesiadkowe odpowiednim piktogramem środka transportu;
- dodatkowo, na przystankach i dworcach, stanowiących węzły przesiadkowe konieczne jest stosowanie mapek sytuacyjnych ze wskazaniem, z których peronów, stanowisk oraz przystanków odjeżdżają poszczególne środki transportu.

Rys. 11.1.2. Przykład węzłowego przystanku autobusowego ze z dynamiczną tablicą informacyjną (Wrocław, Plac Grunwaldzki).
źródło: zm.org.pl

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

11.2. Informacja pasażerska w pojazdach

Elementy planowanego systemu informacji pasażerskiej, funkcjonującego w pojazdach, to:

- tablice zewnętrzne – z przodu i z prawej strony pojazdu prezentujące nazwę linii komunikacyjnej i kierunku jazdy (preferowane wyświetlacze elektroniczne),
- informacje na temat taryfy biletowej, regulaminu przewozów z danymi teleadresowymi operatora i zasad porządkowych,

- schemat tras wszystkich linii zarządzanych przez organizatora,
- oznaczenia organizatora i operatora.

11.3. Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym powinna także docierać do pasażera potencjalnego (np. za pośrednictwem Internetu), czyli osoby przebywającej aktualnie z dala od sieci komunikacyjnej, zamierzającej jednakże z niej skorzystać. Dlatego też podstawą informacji o ofercie transportu zbiorowego winien być portal internetowy, który przede wszystkim powinien umożliwiać wyszukanie połączeń, zaplanowanie podróży wraz z prezentacją wybranych tras na mapie, uzyskanie wiedzy o kosztach podróży oraz wnoszeniu koniecznych opłat. Zaleca się również stworzenie ogólnodostępnej możliwości sprawdzania rzeczywistej lokalizacji pojazdów. Odnośnik do portalu powinien zostać umieszczony w widocznym miejscu na głównym portalu internetowym Starostwa Powiatowego w Kłodzku.

11.4. Jednolita identyfikacja wizualna

Rozkład jazdy powinien zawierać wszystkie informacje wymagane Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy. Wskazane jest utworzenie jednolitej szaty graficznej dla rozkładów jazdy dla linii organizowanych przez Powiat Kłodzki. W przypadku utworzenia jednolitego wzoru przez Województwo Dolnośląskie zaleca się dostosowanie szaty graficznej rozkładów jazdy linii powiatowych do tego wzoru.

Wśród informacji zalecanych do umieszczenia na rozkładzie jazdy należy wymienić:

- trasę przejazdu, z wyszczególnieniem wszystkich miejscowości,
- czas przejazdu z danego przystanku,
- wyszczególnienie przystanków dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- wyszczególnienie kursów obsługiwanych przez tabor dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- skomunikowania z innymi liniami / środkami transportu,
- kod QR do internetowego odpowiednika tabliczki przystankowej.

Poniżej przedstawiono przykładowy wzory tabliczek przystankowych utworzone w arkuszu kalkulacyjnym. Wersja uproszczona powinna być stosowana wyłącznie w przypadku ograniczonego miejsca na przystanku.

Lp.	CZAS PRZEJ.	PRZEBIEG TRASY
1.		Karłów
2.		Kudowa-Zdrój
3.		Jeleniów
4.		Lewin Kłodzki
5.		Zielone Ludowe
6.	0:00	Duszniki Zdrój
7.	0:03	Dolina
8.	0:05	Szczytna
9.	0:11	Polanica-Zdrój
10.	0:14	Szalejów Górny
11.	0:16	Szalejów Dolny
12.	0:18	Mikowice
13.	0:22	Kłodzko

PRZYSTANEK

550 Duszniki Zdrój

kierunek

Kłodzko

POWIAT KŁODZKI

ROZKŁAD WAŻNY OD 01.01.2017

DNI ROBOCZE (BEZ ŚWIĄT)

06:10	07:10	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10
14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10

SOBOTY (BEZ ŚWIĄT)

08:10	10:10	12:10	14:10	16:10	18:10	20:10

NIEDZIELE I ŚWIĘTA

09:10	12:10	15:10	18:10

OZNACZENIA

Podkreślenie pod godziną: 08:00 - kurs obsługiwany pojazdem dostosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych

Podkreślenie pod przystankiem: Kłodzko - przystanek dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych

- dworzec autobusowy

- dworzec kolejowy

ORGANIZATOR	OPERATOR
Dane organizatora	Dane operatora

Rys. 11.4.1. Przykładowy wzór rozkładu jazdy.

PRZYSTANEK

550 Duszniki Zdrój

kierunek

Kłodzko

POWIAT KŁODZKI

ROZKŁAD WAŻNY OD 01.01.2017

Trasa przejazdu

Karłów > Kudowa-Zdrój > Jeleniów > Lewin Kłodzki > Zielone Ludowe > *Duszniki Zdrój* > Dolina > Szczytna > Polanica-Zdrój > Szalejów Górny > Szalejów Dolny > Mikowice > Kłodzko

DNI ROBOCZE (BEZ ŚWIĄT)

06:10	07:10	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10
14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10

SOBOTY (BEZ ŚWIĄT)

08:10	10:10	12:10	14:10	16:10	18:10	20:10

NIEDZIELE I ŚWIĘTA

09:10	12:10	15:10	18:10

OZNACZENIA

Podkreślenie pod godziną: 08:00 - kurs obsługiwany pojazdem dostosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych

Podkreślenie pod przystankiem: Kłodzko - przystanek dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych

- dworzec autobusowy

- dworzec kolejowy

ORGANIZATOR	OPERATOR
Dane organizatora	Dane operatora

Rys. 11.4.2. Przykładowy wzór rozkładu jazdy – wersja uproszczona.

W przypadku pojazdów operatorów zaleca się utworzenie jednolitego wzoru identyfikacji wizualnej zawierającej niezbędne oznaczenia oraz kolorystykę, do zastosowania przez wszystkich operatorów.

12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

12.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

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

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

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

12.2. Infrastruktura drogowa, priorytety w ruchu

Modernizacja i przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą dadzą możliwość lepszego wykorzystania infrastruktury drogowej oraz zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Aby osiągnąć ten cel konieczne jest zaprojektowanie i wdrożenie nowoczesnej organizacji ruchu oraz odpowiedniej struktury nadzorczej nad ruchem. Jest to proces wieloletni i kosztogenny, wymagający zaangażowania wielu służb w jednostkach zarządzających drogami z pomocą policji, ITD i innych. Regularnie powinna być wykonywana ocena organizacji ruchu drogowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działań tych powinny podjąć się zarządy dróg wszystkich szczebli. W wyniku analizy

przeprowadzonych ocen konieczne jest podjęcie działań poprawiających stan bezpieczeństwa w krytycznych punktach.

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

Ważne jest, aby we wszystkich działaniach związanych z transportem drogowym brał udział także organizator publicznego transportu zbiorowego. Jego zadaniem będzie weryfikacja przedsięwzięć na etapie projektowania, a także na etapie realizacji, aby inwestycje w układzie komunikacyjnym powiatu kłodzkiego były zgodne z przyjętym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zapewniając mu odpowiednio wysoki udział w realizacji podróży w powiecie.

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

- tworzenie przystanków, dworców i węzłów przesiadkowych z uwzględnieniem wygodnych i bezpiecznych przejść między strefą mieszkalną a przystankami, w miarę możliwości nie wymagających od pasażera przechodzenia przez jezdnię;
- tworzenie przejść podziemnych lub kładek w miejscach, gdzie konieczne jest przeprowadzenie ruchu pieszego przez jezdnię na przystanek, dworzec lub węzeł komunikacyjny;
- dostosowywanie na przystankach, dworcach i węzłach komunikacyjnych wysokości peronów do wysokości podłogi w pojazdach transportu publicznego;
- wyposażanie przystanków, dworców i węzłów komunikacyjnych w wiaty, w oświetlenie, w podjazdy dla wózków dziecięcych i osób niepełnosprawnych, a także w wygodne i bezpieczne dojścia piesze (uwzględniające standard w aspekcie odległości dojść do przystanku)[49];
- w uzasadnionych przypadkach, przy przystankach komunikacji publicznej (szczególnie węzłowych skupiających wiele linii oraz węzłach kolejowych, przy węzłach przesiadkowych i pętlach końcowych) tworzenie miejsc parkingowych w ramach systemów „Park&Ride" i „Bike&Ride";
- przy dużych węzłach komunikacyjnych zlokalizowanych w centrach miejscowości, o ograniczonej możliwości zatrzymania pojazdu, w celu wysadzenia pasażera udającego się na przystanek, tworzenie miejsc postojowych w ramach systemu Kiss&Ride.

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

- wydzielenie pasów ruchu dla pojazdów komunikacji zbiorowej;
- zastosowanie sygnalizacji świetlnej zapewniającej priorytet dla pojazdów komunikacji zbiorowej;
- wprowadzenie stref ograniczonego ruchu w centrach miast.

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

Zastosowanie powyższych rozwiązań pozwoli usprawnić ruch pojazdów komunikacji zbiorowej podnosząc efektywność całego systemu komunikacji zbiorowej. Zmniejszona zostanie także liczba pojazdów samochodowych w miastach poprawiając przy tym komfort życia mieszkańców. Poprawienie niezawodności komunikacji zbiorowej przyczyni się do zwiększenie jej popularności wśród mieszkańców.

12.3. Kształtowanie węzłów przesiadkowych kolej / autobus miejski / autobus regionalny

Węzły komunikacyjne umożliwiają odbywanie sprawnych przesiadek oraz zapewniają możliwie krótki czas pomiędzy pozostawieniem samochodu osobowego/roweru, a wejściem do pojazdu komunikacji zbiorowej. Tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych łączących regionalny transport kolejowy, lokalny i regionalny transport autobusowy oraz komunikację miejską stanowi szansę na rozwój poszczególnych gałęzi transportu publicznego. Dodatkowymi elementami wspomagającymi pracę węzłów mogą być miejsca do krótkiego postoju wyłącznie w celu dowiezienia osoby (system „Kiss and Ride"). Budowa/modernizacja przystanków poprawi ich estetykę oraz funkcjonalność. Budowa nowych przystanków poprawi także ich dostępność dla pasażerów.

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

- „Park and Ride" – (P+R „parkuj i jedź") parkingi dla korzystających z samochodów osobowych, w celu dalszej kontynuacji podróży środkami publicznego transportu zbiorowego;
- „Kiss and Ride" – (K+R „pocałuj i jedź") miejsca postojowe umożliwiające postój nie dłuższy niż 5 min, dla kierowców samochodów odwożących pasażerów na pociąg bądź autobus,
- „Bike and Ride" – (B+R) system stojaków umożliwiający pozostawienie roweru w niedalekiej odległości od dworca lub przystanku (w obrębie węzła przesiadkowego), w celu kontynuacji dalszej podróży środkami transportu zbiorowego. Niezbędnym jest, by zaprojektowane były w sposób uniemożliwiający kradzież. Dodatkowym zaś atutem jest zadaszenie stojaków.

Pod względem umiejscowienia parkingi te powinny znajdować się na węzłach i przystankach w wybranych lokalizacjach o największym ruch pasażerskim oraz zapotrzebowaniu na takie rozwiązanie. Konieczne jest też określenie optymalnej wielkości parkingu, zależnie od lokalizacji. Sugeruje się, aby parkingi P&R zlokalizowane były w odległości do 150 m od węzła przesiadkowego, a stojaki w systemie B+R zlokalizowane były nie dalej niż 50 m od węzła. W miejscach o dużym zapotrzebowaniu na miejsca parkingowe (centra miast, okolice dużych osiedli mieszkalnych) na parkingach P&R i K&R sugeruje się zastosowanie systemu opłat dla osób korzystających z parkingu w innym celu niż przesiadka na transport zbiorowy. Stworzone parkingi powinny być utwardzone i monitorowane przez system kamer, w celu zapewnienia komfortu pasażerom pozostawiającym na nich swoje pojazdy. Ważne jest także zamontowanie, przy głównych szlakach komunikacyjnych, tablic informacyjnych, gdzie znajduje się parking.

Poniższe zdjęcia przedstawiają przykłady dobrych praktyk w zakresie organizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Europie.

Rys. 12.3.1. Perony autobusowe przed dworcem kolejowym w miejscowości Landeck (Austria). Zaprojektowanie peronów w taki sposób ułatwia ich opuszczenie przez autobus.

źródło: materiały własne TRAKO.

Rys. 12.3.2. Zdjęcie po lewej przedstawia stojaki rowerowe w systemie „bike and ride" przed dworcem kolejowym Hradec Králové hlavní nádraží w Czechach; na zdjęciu po prawej zaprezentowano stojaki rowerowe zamontowane bezpośrednio przy peronie kolejowym na dworcu w Landeck w Austrii. Dodatkowym atutem jest zadaszenie stojaków na całej długości.

Źródło: materiały własne TRAKO.

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

Na terenie powiatu kłodzkiego planowane jest funkcjonowanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Kłodzku, Nowej Rudzie oraz Bystrzycy Kłodzkiej.

12.4. Integracja taryfowa i organizacyjna transportu publicznego

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

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

Wprowadzanie jednolitych systemów transportu publicznego ma długą tradycję w krajach niemieckojęzycznych, Beneluksie, Skandynawii oraz innych krajach Europy Środkowej. W ostatnich latach wprowadzono zintegrowane systemy taryfowe na obszarze całej Republiki Czeskiej.

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

12.5. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Zintegrowane węzły komunikacyjne oraz przystanki powinny być dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej poprzez likwidację barier architektonicznych (podjazdy, windy, obniżenia/podwyższenia krawężników) oraz wyposażone w prowadnice dla osób niewidomych. Działania te umożliwią osobom niepełnosprawnym / o ograniczonej sprawności samodzielne funkcjonowanie w społeczeństwie oraz przeciwdziałają wykluczeniu osób niepełnosprawnych z życia w społeczeństwie. Jest to jedno z najważniejszych działań w procesie modernizacji przestrzeni miejskiej oraz systemów transportowych, do którego zobowiązane są władze samorządowe wszystkich szczebli.

13. Akty prawne przytoczone w opracowaniu

1. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe
(tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 8)
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1376 z późn. zm.)
3. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 679 z późn. zm.)
4. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 450 z późn. zm.)
5. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim
(tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 515 z późn. zm.)
6. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 1863 z późn. zm.)
7. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2022, poz. 180 z późn. zm.)
8. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1984 z późn. zm.)
9. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1371 z późn. zm.)
10. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 295 z późn. zm.)
11. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska
(tekst jednolity: Dz. U. z 2021r., poz. 1973 z późn. zm.)
12. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1129)
13. Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi
(tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 541)
14. Ustawa z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców
(tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 162 z późn. zm.)
15. Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski
(tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 2175 z późn. zm.)
16. Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1656 z późn. zm.)
17. Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego
(tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1858 z późn. zm.)
18. Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty
(tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1915 z późn. zm.)
19. Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce
(tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 478 z późn. zm.)
20. Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1820 z późn. zm.)
21. Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka

(tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1598 z późn. zm.)

22. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1372 z późn. zm.)
23. Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego
(Dz. Urz. L-55/1 z 28.02.2011)
24. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
(tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326)
25. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku
(tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 112)
26. Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)
27. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego. Perspektywa 2020 Uchwała Nr XLVIII/1622/2014 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 marca 2014 r

14. Dokumenty źródłowe

1. Narodowy Spis Powszechny Ludności 2011
2. Instrukcja PKP PLK S.A. Id-12 – Wykaz linii kolejowych
3. Bank Danych Lokalnych, GUS
4. Rozkłady jazdy przewoźników w transporcie drogowym
5. Rozkład jazdy połączeń kolejowych (PKP Polskie Linie Kolejowe SA)
6. Generalny pomiar ruchu – 2010 r.
7. Generalny pomiar ruchu – 2015 r.

15. Spis tabel

Tab. 1.3.1. Elementy planu zostały przedstawione według poniższej kolejności 10
Tab. 3.2.1. Liczba ludności w powiecie kłodzkim – stan na 31.12.2020 r. 12
Tab. 3.3.1. Wskaźniki demograficzne powiatu kłodzkiego na tle województwa dolnośląskiego 15
Tab. 3.3.2. Zmiany demograficzne w powiecie kłodzkim 15
Tab. 3.3.3. Prognoza liczby ludności powiatu kłodzkiego do roku 2035 16
Tab. 3.4.1. Struktura zatrudnienia w powiecie kłodzkim w roku 2020. 17
Tab. 3.4.2. Podstawowe dane budżetowe powiatu kłodzkiego dotyczące publicznego transportu zbiorowego. 17
Tab. 3.5.1. Edukacja w powiecie kłodzkim w roku szkolnym 2020/2021 18
Tab. 4.1.1. Wykaz kursów pociągów przebiegających przez teren powiatu kłodzkiego. 19
Tab. 4.2.1. Liczba kursów na 1000 mieszkańców w Powiecie Kłodzkim. 22
Tab. 5.1.1. Pokrycie terenu powiatu kłodzkiego. 23
Tab. 5.2.1. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich 25
Tab. 5.4.1. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie kłodzkim w latach 2016 – 2020. 35
Tab. 5.5.1. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO 38
Tab. 5.5.2. Dopuszczalny poziom hałasu. 39
Tab. 6.1.1. Oszacowana macierz potoków ruchu pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu kłodzkiego. 42
Tab. 7.3.1. Liczba osób niepełnosprawnych powiatu kłodzkiego na tle województwa dolnośląskiego. ... 48
Tab. 8.1.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. 51
Tab. 10.1.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej. 73

16. Spis rysunków

Rys. 4.2.1. Liczba linii z podziałem na przewoźników 20
Rys. 4.2.2. Liczba kursów wykonywanych w powiecie kłodzkim ze względu na typ dnia 21
Rys. 5.3.1. Podstawowy układ drogowy na obszarze objętym Planem 34
Rys. 6.1.1. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu kłodzkiego. 44
Rys. 8.6.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej. 58
Rys. 8.6.2. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu. 59
Rys. 10.1.1. Zasady finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. 71
Rys. 11.1.1. Przykład piktogramów oznaczających środki transportu w węzłach przesiadkowych 76
Rys. 11.1.2. Przykład węzłowego przystanku autobusowego ze z dynamiczną tablicą informacyjną (Wrocław, Plac Grunwaldzki) 77
Rys. 12.3.1. Perony autobusowe przed dworcem kolejowym w miejscowości Landeck (Austria). Zaprojektowanie peronów w taki sposób ułatwia ich opuszczenie przez autobus 83
Rys. 12.3.2. Zdjęcie po lewej przedstawia stojaki rowerowe w systemie „bike and ride" przed dworcem kolejowym Hradec Králové hlavní nádraží w Czechach; na zdjęciu po prawej zaprezentowano stojaki rowerowe zamontowane bezpośrednio przy peronie kolejowym na dworcu w Landeck w Austrii. Dodatkowym atutem jest zadaszenie stojaków na całej długości. 83

17. Załącznik 1 - Wykaz istniejących linii komunikacyjnych w transporcie drogowym*

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Gminy, przez które przebiega linia	Jednostka Wydający Zezwolenie
				Dzień roboczy		Sobota	Niedziela		
				szkolny	wakacyjny				
1	Usługi Przewozowe Jerzy Augustyn	Zwykła	Jugów - Nowa Ruda (Zdrojowisko) - Nowa Ruda (Drogosław) - Nowa Ruda - Nowa Ruda (Słupiec)	17	17	0	0	Miasto Nowa Ruda, Gmina Nowa Ruda,	Starosta Kłodzki
2	Drogowy Transport Osobowy Janusz Filip	Zwykła	Jugów - Nowa Ruda (Zdrojowisko) - Nowa Ruda (Drogosław) - Nowa Ruda - Nowa Ruda (Słupiec)	27	27	17	0	Miasto Nowa Ruda, Gmina Nowa Ruda,	Starosta Kłodzki
3	"TIGER-BUS" Michał Osowski	Zwykła	Jugów - Nowa Ruda (Zdrojowisko) - Nowa Ruda (Drogosław) - Nowa Ruda - Nowa Ruda (Słupiec) - Koszyn - Bożków - Święcko - Gorzuchów - Bierkowice - Gołogłowy - Kłodzko - Mikowice - Szalejów Dolny - Szalejów Górny - Polanica-Zdrój	8	8	4	4	Miasto Kłodzko, Miasto Nowa Ruda, Miasto Polanica-Zdrój, Gmina Kłodzko, Gmina Nowa Ruda,	Starosta Kłodzki
4	Smilebus Gorczyca	Zwykła	Radków - Ratno Górne - Ratno Dolne - Ratno-Wambierzyce - Ratno Dolne - Ścinawka Średnia - Ścinawka Górna - Ścinawka Górna (Bemowo) - Ścinawka Górna (Sarny) - Włodowice (Górzna) - Włodowice - Nowa Ruda	11	11	0	0	Miasto Nowa Ruda, Miasto i Gmina Radków, Gmina Nowa Ruda,	Starosta Kłodzki
5	Smilebus Gorczyca	Zwykła	Radków - Ratno Górne - Ratno Dolne - Ratno-Wambierzyce - Wambierzyce - Ratno Dolne - Ścinawka Średnia - Ścinawka Górna - Ścinawka Górna (Bemowo) - Ścinawka Górna (Sarny) - Włodowice (Górzna) - Włodowice - Nowa Ruda	3	3	0	0	Miasto Nowa Ruda, Miasto i Gmina Radków, Gmina Nowa Ruda,	Starosta Kłodzki
6	Smilebus Gorczyca	Zwykła	Jugów - Nowa Ruda (Zdrojowisko) - Nowa Ruda (Drogosław) - Nowa Ruda - Nowa Ruda (Słupiec)	21	21	17	0	Miasto Nowa Ruda, Gmina Nowa Ruda,	Starosta Kłodzk
7	Smilebus Gorczyca	Zwykła	Nowa Ruda (Drogosław) - Nowa Ruda - Nowa Ruda (Słupiec)	1	1	1	0	Miasto Nowa Ruda,	Starosta Kłodzk
8	Smilebus Gorczyca	Zwykła	Wolibórz – Dzikowiec – Święcko – Bożków – Nowa-Ruda	3	0	0	0	Gmina Nowa Ruda	Starosta Kłodzk
9	Smilebus Gorczyca	Zwykła	Wolibórz – Przygórze – Jugów – Nowa Ruda	5	0	0	0	Gmina Nowa Ruda	Starosta Kłodzk
10	Smilebus Gorczyca	Zwykła	Dworki – Bartnica – Świerki – Ludwikowice Kłodzkie – Nowa Ruda	3	0	0	0	Gmina Nowa Ruda	Starosta Kłodzk
11	P. W. Beskid Sp. z o.o.	Zwykła	Bystrzyca Kłodzka - Stary Waliszów - Mielnik - Żelazno - Kłodzko	33	0	0	0	Miasto Kłodzko, Miasto i Gmina Bystrzyca Kłodzka,	Starosta Kłodzki
12	PKS w Kłodzku S.A.	Zwykła	Bystrzyca Kłodzka - Kłodzko (przez Polanicę-Zdrój, Stary Wielisław)	4	0	0	0	Gmina Kłodzko, Gmina Polanica-Zdrój,	Starosta Kłodzki
13	PKS w Kłodzku S.A.	Zwykła	Kłodzko - Stronie Śląskie (przez Ołdrzychowice Kłodzkie)	6	0	0	0	Gmina Kłodzko, Gmina Lądek-Zdrój, Gmina Stronie Śląskie	Starosta Kłodzki
14	PKS w Kłodzku S.A.	Zwykła	Kłodzko - Kudowa-Zdrój (przez Duszniki-Zdrój)	14	0	8	0	Miasto Kłodzko, Gmina Kłodzko, Gmina Duszniki-Zdrój, Gmina Kudowa-Zdrój, Gmina Polanica-Zdrój, Miasto i Gmina Szczytna, Gmina Kłodzko, Gmina Lewin Kłodzki,	Starosta Kłodzki
15	PKS w Kłodzku S.A.	Zwykła	Bystrzyca Kłodzka - Międzylesie (przez Długopole Dolne, Domaszków)	6	0	0	0	Miasto i Gmina Bystrzyca Kłodzka, Gmina Międzylesie	Starosta Kłodzki
16	PKS w Kłodzku S.A.	Zwykła	Bystrzyca Kłodzka - Międzygórze (przez Długopole Dolne, Domaszków)	2	2	2	2	Gmina Bystrzyca Kłodzka	Starosta Kłodzki
17	PKS w Kłodzku S.A.	Zwykła	Nowa Ruda - Kłodzko (przez Nowa Ruda Słupiec, Bożków)	2	0	0	0	Miasto Kłodzko, Gmina Kłodzko, Gmina Nowa Ruda	Starosta Kłodzki
18	PKS w Kłodzku S.A.	Zwykła	Nowa Ruda - Kłodzko (przez Ścinawka Średnia)	2	0	0	0	Miasto Kłodzko, Gmina Kłodzko, Gmina Nowa Ruda	Starosta Kłodzki
19	PKS w Kłodzku S.A.	Zwykła	Duszniki-Zdrój - Kłodzko (przez Szalejów Dolny)	2	0	0	0	Miasto Kłodzko, Gmina Kłodzko, Gmina Polanica-Zdrój, Gmina Szczytna, Gmina Duszniki-Zdrój,	Starosta Kłodzki
20	PKS w Kłodzku S.A.	Zwykła	Radków - Nowa Ruda (przez Wambierzyce)	2	0	0	0	Miasto Nowa Ruda, Gmina Nowa Ruda, Gmina Radków	Starosta Kłodzki
21	PKS w Kłodzku S.A.	Zwykła	Kłodzko - Radków (przez Ścinawka Górna)	2	0	0	0	Miasto Kłodzko, Gmina Kłodzko, Gmina Nowa Ruda, Gmina Radków,	Starosta Kłodzki
22	PKS w Kłodzku S.A.	Zwykła	Nowa Ruda - Polanica-Zdrój (przez Nowa Ruda Słupiec, Kłodzko)	2	0	0	0	Miasto Nowa Ruda, Gmina Nowa Ruda, Gmina Polanica-Zdrój	Starosta Kłodzki

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Gminy, przez które przebiega linia	Jednostka Wydający Zezwolenie
				Dzień roboczy		Sobota	Niedziela		
				szkolny	wakacyjny				
23	PKS w Kłodzku S.A.	Zwykła	Kłodzko - Karłów (przez Kudowę-Zdrój)	0	4	4	4	Miasto Kłodzko, Gmina Kłodzko, Gmina Polanica-Zdrój, Gmina Szczytna, Gmina Duszniki-Zdrój, Gmina Lewin Kłodzki, Gmina Kudowa-Zdrój, Gmina Radków	Starosta Kłodzki
24	PKS w Kłodzku S.A.	Zwykła	Kłodzko - Zieleniec (przez Szalejów Górny, Polanicę-Zdrój, Duszniki-Zdrój)	0	2	0	0	Miasto Kłodzko, Gmina Kłodzko, Gmina Polanica-Zdrój, Gmina Szczytna, Gmina Duszniki-Zdrój,	Starosta Kłodzki
25	PKS w Kłodzku S.A.	Zwykła	Stronie Śląskie - Bystrzyca Kłodzka (przez Lądek-Zdrój, Trzebieszowice, Nowy Waliszów)	2	0	0	0	Gmina Stronie Śląskie, Gmina Bystrzyca Kłodzka	Starosta Kłodzki
26	PKS w Kłodzku S.A.	Zwykła	Krosnowice – Starków	6	0	0	0	Gmina Kłodzko	Starosta Kłodzki
27	PKS w Kłodzku S.A.	Zwykła	Drożków – Jaszkowa Górna – Jaszkowa Dolna	4	0	0	0	Gmina Kłodzko	Starosta Kłodzki
28	PKS w Kłodzku S.A.	Zwykła	Wojciechowice – Wojciechowice	4	0	0	0	Gmina Kłodzko	Starosta Kłodzki
29	PKS w Kłodzku S.A.	Zwykła	Wojciechowice – Boguszyn	2	0	0	0	Gmina Kłodzko	Starosta Kłodzki
30	PKS w Kłodzku S.A.	Zwykła	Stary Wielisław PGR – Stary Wielisław Dworzec Kolejowy	2	0	0	0	Gmina Kłodzko	Wójt Gminy Kłodzko
31	PKS w Kłodzku S.A.	Zwykła	Stary Wielisław – Szalejów Dolny – Szalejów Górny	2	0	0	0	Gmina Kłodzko	Wójt Gminy Kłodzko
32	P. W. Beskid Sp. z o.o.	Zwykła	Stronie Śląskie - Strachocin - Stójków - Lądek-Zdrój - Trzebieszowice - Ołdrzychowice Kłodzkie - Żelazno - Kłodzko	20	20	20	20	Miasto Kłodzko, Miasto i Gmina Lądek-Zdrój, Miasto i Gmina Stronie Śląskie, Gmina Kłodzko,	Wójt Gminy Kłodzko
33	AVISTA	Zwykła	Kłodzko - Boguszyn - Ławica - Podtynie - Morzyszów	6	4	0	4	Miasto Kłodzko, Gmina Kłodzko,	Wójt Gminy Kłodzko
34	AVISTA	Zwykła	Kłodzko - Boguszyn - Ławica - Podtynie	4	2	0	0	Miasto Kłodzko, Gmina Kłodzko,	Wójt Gminy Kłodzko
35	P. W. Beskid Sp. z o.o.	Zwykła	Nowa Ruda (Drogosław) - Nowa Ruda - Nowa Ruda (Słupiec) - Koszyn - Bożków - Święcko - Gorzuchów - Bierkowice - Gołogłowy - Kłodzko	24	24	0	0	Miasto Kłodzko, Miasto Nowa Ruda, Gmina Kłodzko, Gmina Nowa Ruda,	Wójt Gminy Kłodzko
36	P. W. Beskid Sp. z o.o.	Zwykła	Kudowa-Zdrój - Jeleniów - Lewin Kłodzki - Zielone Ludowe - Duszniki-Zdrój - Dolina - Szczytna - Polanica-Zdrój - Szalejów Górny - Szalejów Dolny - Mikowice - Kłodzko - Boguszyn -|>- Bardo - Ząbkowice Śląskie - Siodłowice - Koźmice - Przerzeczyn-Zdrój - Nowa Wieś Niemczańska - Niemcza - Wilków Wielki - Przystronie - Łagiewniki - Radzików - Bielany Wrocławskie - Wrocław	12	12	12	12	Miasto Kłodzko, Miasto Duszniki-Zdrój, Miasto Kudowa-Zdrój, Miasto Polanica-Zdrój, Miasto i Gmina Szczytna, Gmina Kłodzko, Gmina Lewin Kłodzki,	Marszałek Województwa Dolnośląskiego
37	P. W. Beskid Sp. z o.o.	Zwykła	Nowa Ruda (Drogosław) - Nowa Ruda - Nowa Ruda (Słupiec) - Koszyn - Bożków - Święcko - Gorzuchów - Bierkowice - Gołogłowy - Kłodzko - Boguszyn -|>- Bardo - Ząbkowice Śląskie - Siodłowice - Koźmice - Przerzeczyn-Zdrój - Nowa Wieś Niemczańska - Niemcza - Wilków Wielki - Przystronie - Łagiewniki - Radzików - Bielany Wrocławskie - Wrocław	24	24	24	24	Miasto Kłodzko, Miasto Nowa Ruda, Gmina Kłodzko, Gmina Nowa Ruda,	Marszałek Województwa Dolnośląskiego
38	P. W. Beskid Sp. z o.o.	Zwykła	Stronie Śląskie - Strachocin - Stójków - Lądek-Zdrój - Radochów (Skowronki) - Radochów - Trzebieszowice - Ołdrzychowice Kłodzkie - Żelazno - Kłodzko - Boguszyn -|>- Ząbkowice Śląskie - Przerzeczyn-Zdrój - Nowa Wieś Niemczańska - Niemcza - Wilków Wielki - Łagiewniki - Radzików - Bielany Wrocławskie - Wrocław	8	8	8	8	Miasto Kłodzko, Miasto i Gmina Lądek-Zdrój, Miasto i Gmina Stronie Śląskie, Gmina Kłodzko,	Marszałek Województwa Dolnośląskiego
39	CDS s.r.o. Náchod	Międzynarodowa	Broumov - Otovice -<|- Radków - Karłów - Kudowa-Zdrój -|>- Náchod	2	2	2	2	Miasto Kudowa-Zdrój, Miasto i Gmina Radków,	Główny Inspektor Transportu Drogowego
40	CDS s.r.o. Náchod	Międzynarodowa	Kudowa-Zdrój - Kudowa-Zdrój (Słone) -|>- Náchod	9	9	0	0	Miasto Kudowa-Zdrój,	Główny Inspektor Transportu Drogowego
41	CDS s.r.o. Náchod	Międzynarodowa	Kudowa-Zdrój - Kudowa-Zdrój (Brzozowie) -|>- Náchod	7	7	13	11	Miasto Kudowa-Zdrój,	Główny Inspektor Transportu Drogowego
42	CDS s.r.o. Náchod	Międzynarodowa	Wambierzyce - Ratno Dolne - Ratno Górne - Radków - Karłów - Kudowa-Zdrój -|>- Náchod	2	2	2	2	Miasto Kudowa-Zdrój, Miasto i Gmina Radków,	Główny Inspektor Transportu Drogowego
43	CDS s.r.o. Náchod	Międzynarodowa	Karłów - Kudowa-Zdrój -|>- Náchod	0	0	2	0	Miasto Kudowa-Zdrój, Miasto i Gmina Radków,	Główny Inspektor Transportu Drogowego
44	ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY	Międzynarodowa	Deštné v Orlických Horách - Orlické Záhoří -<|- Mostowice - Lasówka - Duszniki-Zdrój (Zieleniec) - Duszniki-Zdrój - Lewin Kłodzki - Kudowa-Zdrój -|>- Náchod - Nové Město nad Metují	0	0	2	2	Miasto Duszniki-Zdrój, Miasto Kudowa-Zdrój, Miasto i Gmina Bystrzyca Kłodzka, Gmina Lewin Kłodzki,	Główny Inspektor Transportu Drogowego

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Gminy, przez które przebiega linia	Jednostka Wydający Zezwolenie
				Dzień roboczy		Sobota	Niedziela		
				szkolny	wakacyjny				
45	PKS Częstochowa S.A.	Pospieszna	Kłodzko -|>- Złoty Stok - Paczków - Tmuchów - Nysa - Niemodlin - Opole - Ozimek - Dobrodzień - Lubliniec - Herby - Blachownia - Częstochowa	2	2	2	2	Miasto Kłodzko,	Marszałek Śląski
46	Bus do Twierdzy Rycerz	Zwykła	Kłodzko - Jaszków - Podzamek -|>- Laski - Mąkolno - Złoty Stok - Kamienica - Paczków	12	12	12	6	Miasto Kłodzko, Miasto i Gmina Stronie Śląskie, Gmina Kłodzko,	Marszałek Opolski
47	PKS Zielona Góra Sp. z o.o.	Pospieszna	Kudowa-Zdrój - Lewin Kłodzki - Duszniki-Zdrój - Szczytna - Polanica-Zdrój - Kłodzko - Nowa Ruda (Słupiec) - Nowa Ruda -|>- Głuszyca - Jedlina-Zdrój - Wałbrzych - Świebodzice - Strzegom - Jawor - Legnica - Lubin - Polkowice - Głogów - Bytom Odrzański - Nowa Sól - Zielona Góra	2	2	2	2	Miasto Kłodzko, Miasto Duszniki-Zdrój, Miasto Kudowa-Zdrój, Miasto Nowa Ruda, Miasto Polanica-Zdrój, Miasto i Gmina Szczytna, Gmina Lewin Kłodzki,	Marszałek Lubuski
48	INTERTRANS PKS S.A. Głogów	Przyspieszona	Kłodzko - Nowa Ruda (Słupiec) - Nowa Ruda - Nowa Ruda (Drogosław) -|>- Głuszyca - Jedlina-Zdrój - Wałbrzych - Świebodzice - Strzegom - Rogoźnica - Jawor - Legnica - Lubin - Polkowice - Jerzmanowa - Głogów	2	2	2	2	Miasto Kłodzko, Miasto Nowa Ruda,	Marszałek Dolnośląski
49	BUSPOL Wrocław	Pospieszna	Kudowa-Zdrój - Duszniki-Zdrój - Szczytna - Polanica-Zdrój - Kłodzko -|>- Ząbkowice Śląskie - Przerzeczyn-Zdrój - Łagiewniki - Wrocław	4	4	4	4	Miasto Kłodzko, Miasto Duszniki-Zdrój, Miasto Kudowa-Zdrój, Miasto Polanica-Zdrój, Miasto i Gmina Szczytna,	Marszałek Dolnośląski
50	PKS Oława S.A.	Pospieszna	Kudowa-Zdrój - Duszniki-Zdrój - Szczytna - Polanica-Zdrój - Kłodzko -|>- Ząbkowice Śląskie - Łagiewniki - Wrocław	2	2	2	2	Miasto Kłodzko, Miasto Duszniki-Zdrój, Miasto Kudowa-Zdrój, Miasto Polanica-Zdrój, Miasto i Gmina Szczytna,	Marszałek Dolnośląski
51	PKS Gorzów Wielkopolski Sp. z o.o.	Pospieszna	Kudowa-Zdrój - Lewin Kłodzki - Duszniki-Zdrój - Szczytna - Polanica-Zdrój - Kłodzko -|>- Ząbkowice Śląskie - Łagiewniki - Wrocław - Środa Śląska - Prochowice - Lubin - Polkowice - Nowe Miasteczko - Nowa Sól - Zielona Góra - Sulechów - Świebodzin - Jordanowo - Międzyrzecz - Skwierzyna - Gorzów Wielkopolski	2	2	2	2	Miasto Kłodzko, Miasto Duszniki-Zdrój, Miasto Kudowa-Zdrój, Miasto Polanica-Zdrój, Miasto i Gmina Szczytna, Gmina Lewin Kłodzki,	Marszałek Lubuski
52	WEGA TRAVEL Sp. z o.o.	Międzynarodowa	Wiedeń - Brno -<|- Kłodzko -|>- Ząbkowice Śląskie - Wrocław - Legnica	2	2	2	2	Miasto Kłodzko,	Główny Inspektor Transportu Drogowego
53	PKS "Polonus" w Warszawie S.A.	Pospieszna	Kudowa-Zdrój - Duszniki-Zdrój - Szczytna - Polanica-Zdrój - Kłodzko -|>- Ząbkowice Śląskie - Wrocław - Oleśnica - Syców - Kępno - Wieruszów - Wieluń - Osjaków - Bełchatów - Piotrków Trybunalski - Tomaszów Mazowiecki - Rawa Mazowiecka - Warszawa	2	2	2	2	Miasto Kłodzko, Miasto Duszniki-Zdrój, Miasto Kudowa-Zdrój, Miasto Polanica-Zdrój, Miasto i Gmina Szczytna,	Starosta Kłodzki
54	PKS Sieradz Sp. z o.o.	Pospieszna	Kudowa-Zdrój - Lewin Kłodzki - Duszniki-Zdrój - Szczytna - Polanica-Zdrój - Kłodzko -|>- Ząbkowice Śląskie - Łagiewniki - Wrocław - Oleśnica - Kępno - Wieruszów - Sokolniki - Lututów - Złoczew - Zapole - Sieradz - Zduńska Wola - Łask - Pabianice - Łódź	2	2	2	2	Miasto Kłodzko, Miasto Duszniki-Zdrój, Miasto Kudowa-Zdrój, Miasto Polanica-Zdrój, Miasto i Gmina Szczytna, Gmina Lewin Kłodzki,	Marszałek Województwa Łódzkiego
55	PKS w Bytowie S.A.	Pospieszna	Kudowa-Zdrój - Duszniki-Zdrój - Szczytna - Polanica-Zdrój - Kłodzko - Ząbkowice Śląskie - Przerzeczyn-Zdrój - Łagiewniki - Wrocław - Gostyń - Śrem - Poznań - Piła - Złotów - Debrzno - Człuchów - Chojnice - Lipnica - Bytów - Borzytuchom - Kołczygłowy - Suchorze - Słupsk - Ustka	2	2	2	2	Miasto Kłodzko, Miasto Duszniki-Zdrój, Miasto Kudowa-Zdrój, Miasto Polanica-Zdrój, Miasto i Gmina Szczytna,	Marszałek Województwa Pomorskiego
56	PKS w Puławach Sp. z o.o.	Pospieszna	Kłodzko -|>- Ząbkowice Śląskie - Łagiewniki - Wrocław - Oleśnica - Syców - Kępno - Wieruszów - Wieluń - Osjaków - Rusiec - Bełchatów - Piotrków Trybunalski - Sulejów - Opoczno - Przysucha - Wieniawa - Radom - Zwoleń - Załazy - Puławy Końskowola - Kurów - Markuszów - Zagrody - Garbów - Jastków - Lublin - Piaski - Fajsławice - Łopienik Nadrzeczny - Krasnystaw - Izbica - Stary Zamość - Zamość - Łabunie - Krynice - Tarnawatka - Tomaszów Lubelski	2	2	2	2	Miasto Kłodzko,	Marszałek Województwa Lubelskiego

* W związku z pandemią Covid-19 część przewoźników zawiesiła bądź ograniczyła świadczenie usług związanych z przewozem osób.