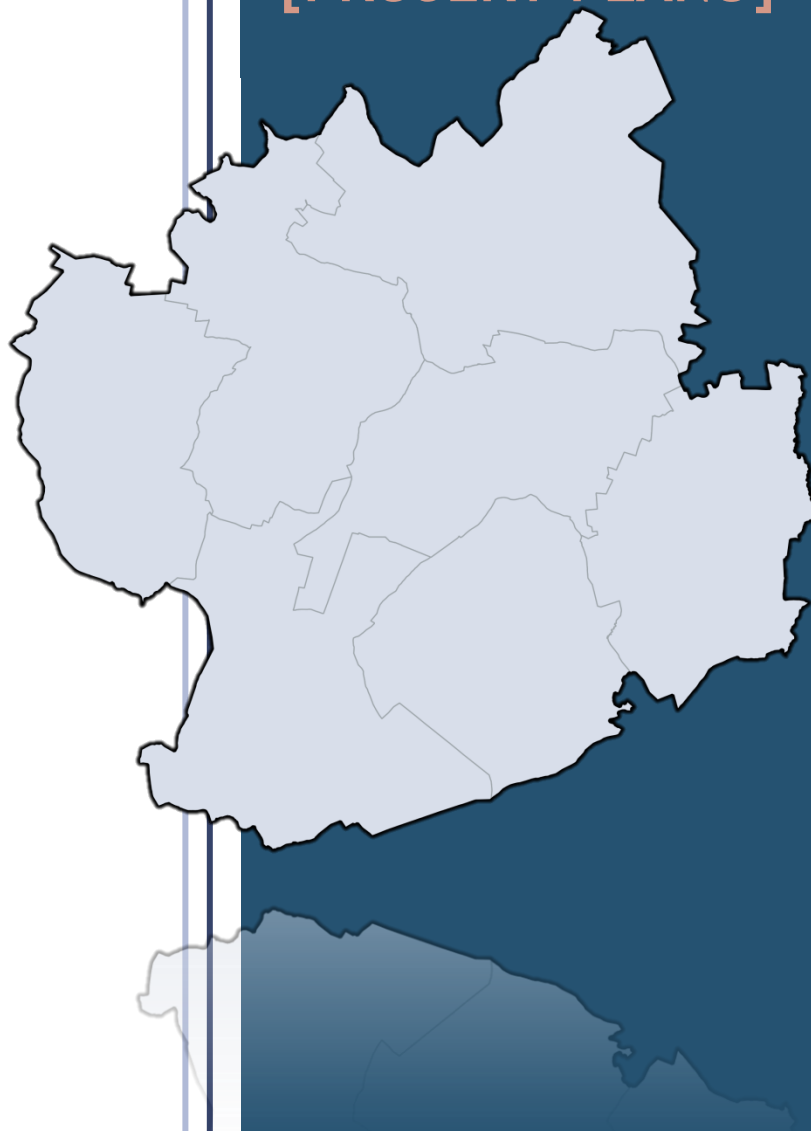


PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO  
ROZWOJU PUBLICZNEGO  
TRANSPORTU ZBIOROWEGO  
DLA POWIATU KĘPIŃSKIEGO  
[PROJEKT PLANU]



Autorami niniejszego projektu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kępińskiego są członkowie zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.



REFUNDA Sp. z o.o.  
pl. Solny 16  
50-062 Wrocław

[www.refunda.pl](http://www.refunda.pl)

## Spis treści

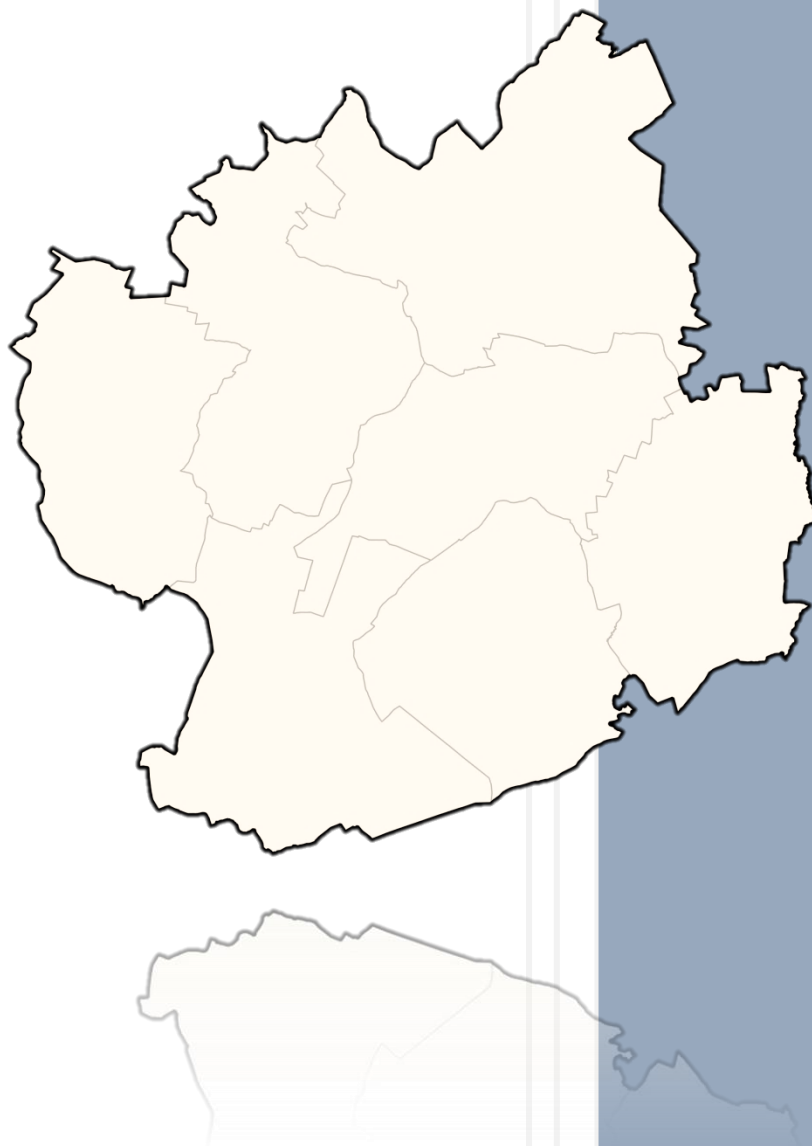
1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kępińskiego.....	6
1.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kępińskiego.....	7
1.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kępińskiego.....	7
1.3 Konsultacje społeczne .....	7
2 Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kępińskiego .....	8
2.1 Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem .....	9
2.1.1 Powiat kępiński .....	9
2.1.2 Jednostki samorządowe wschodzące w skład powiatu kępińskiego .....	9
2.2 Sytuacja społeczno - gospodarcza obszaru .....	11
2.2.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia .....	11
2.2.2 Struktura funkcjonalna ludności .....	12
2.2.3 Bezrobocie .....	13
2.2.4 Prognoza liczby ludności .....	14
2.2.5 Podsumowanie .....	15
2.3 Układ drogowy i kolejowy .....	15
2.3.1 Sieć drogową .....	16
2.3.2 Sieć kolejową .....	16
2.4 Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu kępińskiego .....	17
2.4.1 Transport drogowy .....	17
2.4.2 Transport kolejowy.....	17
2.4.3 Transport lotniczy.....	17
3 Sieć komunikacyjna, na której planowane będzie wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	18
3.1 Obecna powiatowa sieć komunikacyjna.....	19
3.2 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej .....	23
4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu kępińskiego.....	27
4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej.....	28
4.1.1 Urzędy i instytucje publiczne.....	28
4.1.2 Placówki oświatowe .....	29
4.1.3 Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne .....	29
4.1.4 Placówki służby zdrowia.....	29
4.1.5 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy .....	30

4.2	Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu kępińskiego.....	31
4.3	Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu kępińskiego w zależności od czasu ich występowania .....	32
4.3.1	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia .....	32
4.3.2	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia .....	33
4.4	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu publicznego .....	33
4.5	Podsumowanie.....	34
5	Przewidywane finansowanie usług przewozowych .....	35
5.1	Źródła i formy finansowania .....	36
5.2	Koszty z jakimi może wiązać się uruchomienie przewozów użyteczności publicznej .	36
5.3	Rentowność linii komunikacyjnych.....	39
6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu .....	40
6.1	Wskaźnik motoryzacji .....	41
6.2	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej.....	43
7	Zasady organizacji rynku przewozów.....	44
7.1	Powiat kępiński jako organizator publicznego transportu zbiorowego.....	45
7.2	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego .....	46
7.3	Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat kępiński .....	47
7.4	Przygotowanie oferty przewozowej .....	48
7.5	Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów.....	48
8	Przewidywany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej .....	50
8.1	Informacje ogólne .....	51
8.2	Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną.....	52
8.2.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego.....	52
8.2.2	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego .....	53
8.2.3	Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym .....	53
8.3	Pożądany standard infrastruktury przystankowej .....	54
8.3.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej .....	54
8.3.2	Docelowy standard przystanków komunikacyjnych .....	54
9	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera .....	56
9.1	Organizacja systemu informacji pasażerskiej .....	57
9.2	Planowany system informacji pasażerskiej .....	58

10 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu kępińskiego .....	60
10.1 Modernizacja i budowa nowych przystanków .....	62
10.2 Tabor wykorzystywany w powiatowych przewozach użyteczności publicznej .....	63
11 Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kępińskiego .....	64
12 Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kępińskiego .....	66
13 Spis map, tabel i wykresów .....	68
13.1 Spis map .....	69
13.2 Spis tabel .....	69
13.3 Spis wykresów .....	69

# 1

## Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kępińskiego



## 1.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kępińskiego

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kępińskiego (dalej jako plan transportowy dla powiatu kępińskiego) jest zaplanowanie oferty publicznego transportu zbiorowego tak, aby spełniała ona oczekiwania mieszkańców powiatu kępińskiego przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości oraz wydajności systemu transportowego. Zamierzenie to zostanie osiągnięte poprzez określenie w niniejszym planie transportowym, przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, zestawu standardów obowiązujących w powiatowych przewozach pasażerskich oraz nakreślenie sieci komunikacyjnej, na której realizowane będą usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej. Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego będzie uwzględniał ze szczególną uwagą potrzeby osób o ograniczonej mobilności (niepełnosprawnych i z dysfunkcjami ruchowymi oraz zagrożonych wykluczeniem społecznym), a także zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

## 1.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kępińskiego

Plan jest dokumentem składającym się z:

- części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę obszaru objętego planem: sytuację społeczno-gospodarczą, sieć komunikacyjną 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.

Zakres planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kępińskiego jest zgodny z art. 12 ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

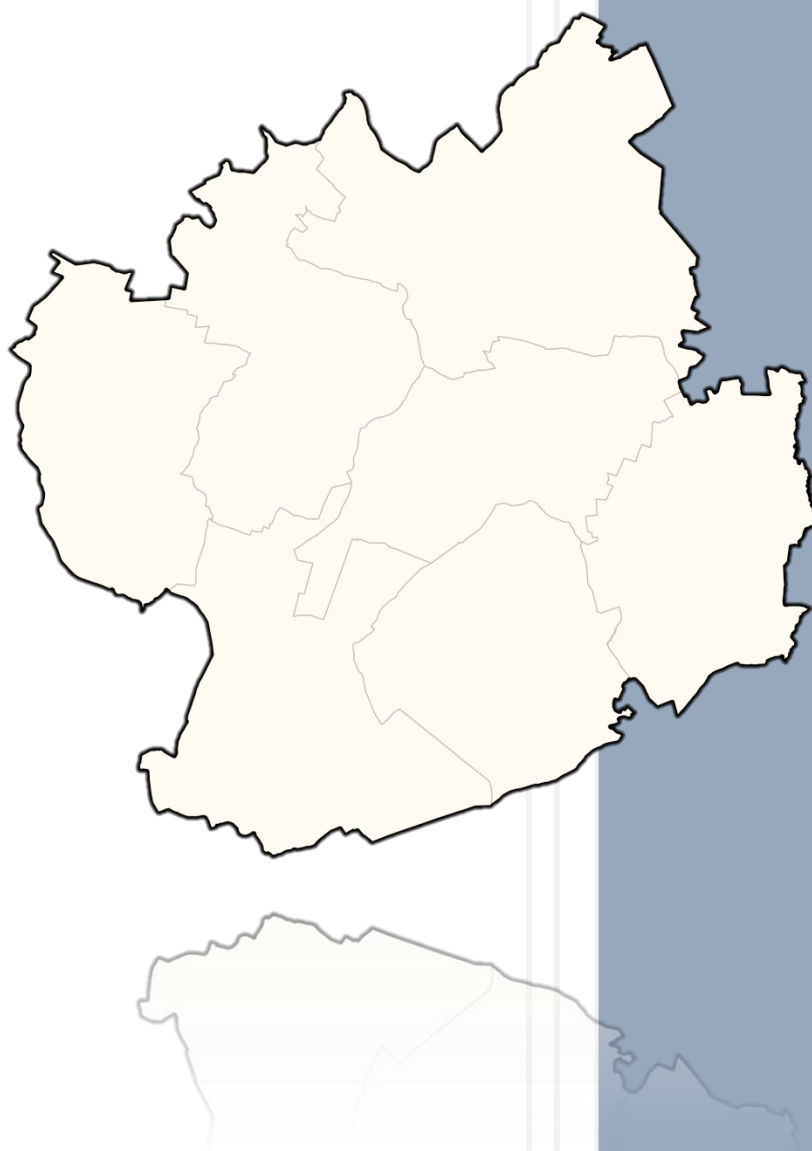
Przy opracowywaniu niniejszego planu transportowego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Kępnie i Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również branżowe oraz ogólnodostępne informacje pochodzące z publikacji naukowych i wydawnictw o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym oraz stron internetowych. Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy krajowego oraz wojewódzkiego planu transportowego.

## 1.3 Konsultacje społeczne

Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kępińskiego, jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem będzie poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu oraz stworzenie mieszkańcom powiatu możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie niniejszego planu transportowego zostanie ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego dla powiatu kępińskiego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

## 2 Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kępińskiego





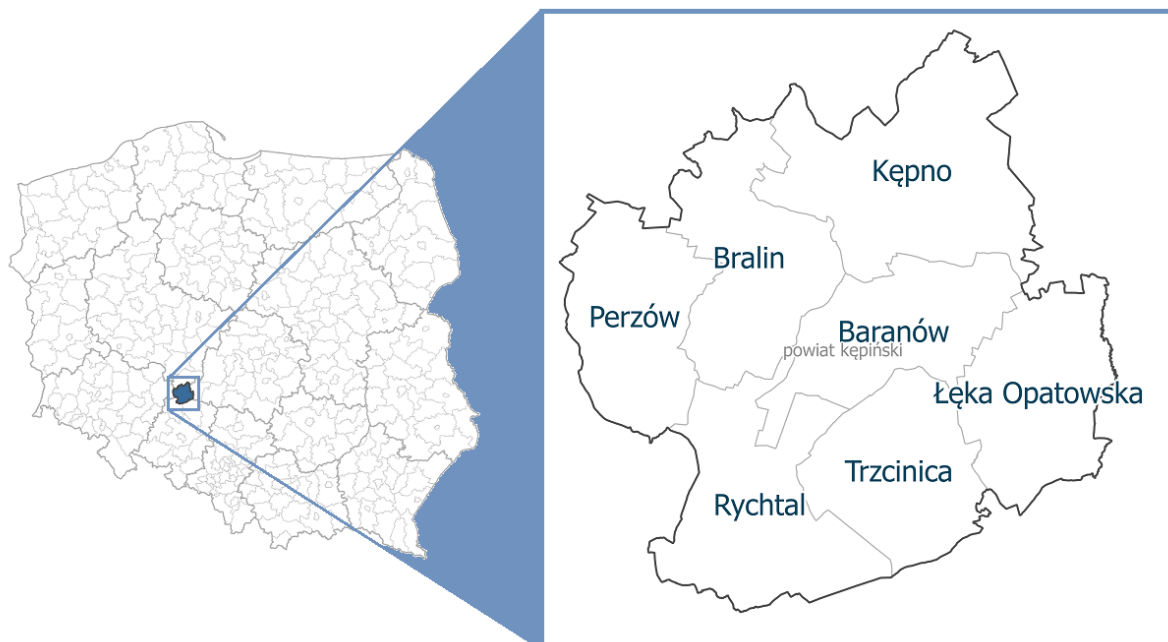
## 2.1 Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem

### 2.1.1 Powiat kępiński



Powiat kępiński położony jest w południowej części województwa wielkopolskiego. Graniczy z 3 innymi województwami (łódzkim, dolnośląskim i opolskim) oraz 5 powiatami: od zachodu z powiatem oleśnickim (dolnośląskie), od północy z powiatem ostrzeszowskim (wielkopolskie), od wschodu z powiatem wierszowskim (łódzkie), a od południa z powiatami namysłowskim i kluczborskim (opolskie).

Zajmuje powierzchnię 608,27 km<sup>2</sup> i liczy 56 491 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS). Obejmuje swym zasięgiem gminę miejsko - wiejską Kępno oraz 6 gmin wiejskich: Baranów, Bralin, Łęka Opatowska, Perzów, Rychtal oraz Trzcinica.



Mapa 1. Podział administracyjny powiatu kępińskiego i jego położenie na tle kraju

Źródło: opracowanie własne

### 2.1.2 Jednostki samorządowe wschodzące w skład powiatu kępińskiego

#### Gmina miejsko-wiejska Kępno



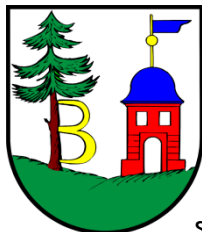
Znajduje się w północnej części powiatu kępińskiego. Sąsiaduje od południa z 2 gminami powiatu kępińskiego - Bralin i Baranów, od północy z 3 gminami powiatu ostrzeszowskiego (Kobyła Góra, Ostrzeszów, Doruchów), a od wschodu z gminą miejsko-wiejską Wieruszów, siedzibą powiatu wierszowskiego.

Zajmuje powierzchnię 124,03 km<sup>2</sup> i liczy 24 754 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS); niemal 60% z nich zamieszkuje obszar miasta. Swym zasięgiem obejmuje sołectwa: Borek Mielęcki, Domanin, Hanulin, Kierzenko, Kierzno, Kliny, Krążkowy, Mechnice, Mikorzyn, Myjomice, Olszowa, Osiny, Ostrówiec, Przybyszów, Pustkowie Kierzeńskie, Rzetnia, Szklarka Mielęcka, Świba.

**Gmina Baranów**

Gmina Baranów położona jest w środkowej części powiatu kępińskiego i graniczy z niemal wszystkimi gminami powiatu (za wyjątkiem gminy Perzów) oraz siedzibą powiatu wieruszowskiego.

Powierzchnia gminy wynosi 74,31 km<sup>2</sup>. Zamieszkała jest przez 7 793 osób (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS). W skład gminy wchodzi sołectwa: Baranów, Donaborów, Grębanin, Jankowy, Joanka, Łęka Mroczeńska, Marianka Mroczeńska, Mroczeń, Słupia pod Kępem, Żurawiniec.

**Gmina Bralin**

Gmina Bralin położona jest w północnej części powiatu i graniczy z 3 gminami powiatu kępińskiego - Perzów, Rychtal, Baranów i gminą powiatu ostrzeszowskiego - Kobyla Góra.

Powierzchnia gminy wynosi 86,16 km<sup>2</sup>. Zamieszkała jest przez 6 010 osoby (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS). W skład gminy wchodzi sołectwa: Bralin, Chojęcín, Czermin, Działosze, Gola, Mnichowice, Nosale, Nowa Wieś Książęca, Tabor Mały, Tabor Wielki, Weronikopole.

**Gmina Łęka Opatowska**

Gmina znajduje się we wschodniej części powiatu kępińskiego. Graniczy z 5 gminami: Baranów i Trzcínica powiatu kępińskiego, Wieruszów i Bolesławiec powiatu wieruszowskiego oraz gminą powiatu kluczborskiego - Buczyna.

Zajmuje powierzchnię 77,54 km<sup>2</sup>, a zamieszkuje ją 5 331 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS). W obrębie gminy znajduje się 12 sołectw: Biadaszki, Kuźnica Słupska, Lipie, Łęka Opatowska, Marianka Siemieńska, Opatów, Piaski, Raków, Siemianice, Szalonka, Trzebień, Zmysłona Słupska.

**Gmina Perzów**

Gmina znajduje się w zachodniej części powiatu kępińskiego. Sąsiaduje z gminami Bralin i Rychtal od wschodu, od północy gminą Kobyla Góra (ostrzeszowski), od zachodu z gminami powiatu oleśnickiego - Dziadowa Kłoda i Syców, a od południa z siedzibą powiatu namysłowskiego - gminą Namysłów.

Powierzchnia gminy to 75,46 km<sup>2</sup>, a liczba mieszkańców 3 816 (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS). Gmina składa się z 9 sołectw: Brzezíe, Domastów, Koza Wielka, Miechów, Perzów, Słupia pod Bralinem, Trębaczów, Turkowy, Zbuczyna.

**Gmina Rychtal**

Gmina Rychtal położona jest w południowo-zachodniej części powiatu. Sąsiaduje z niemal wszystkimi gminami powiatu kępińskiego oprócz gmin Kępno i Łęka Opatowska; ponad to od strony południowej graniczy z 3 gminami powiatu namysłowskiego - Namysłów, Domaszowice i Wołczyn.

Powierzchnia gminy wynosi 96,75 km<sup>2</sup>. Zamieszkują ją 3 889 osoby (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS). W skład gminy wchodzi 6 sołectw: Darnowiec, Drożki, Krzyżowniki, Proszów, Rychtal, Sadogóra, Skoroszów, Stogniewice, Wielki Buczek, Zgorzelec.

**Gmina Trzcinica**

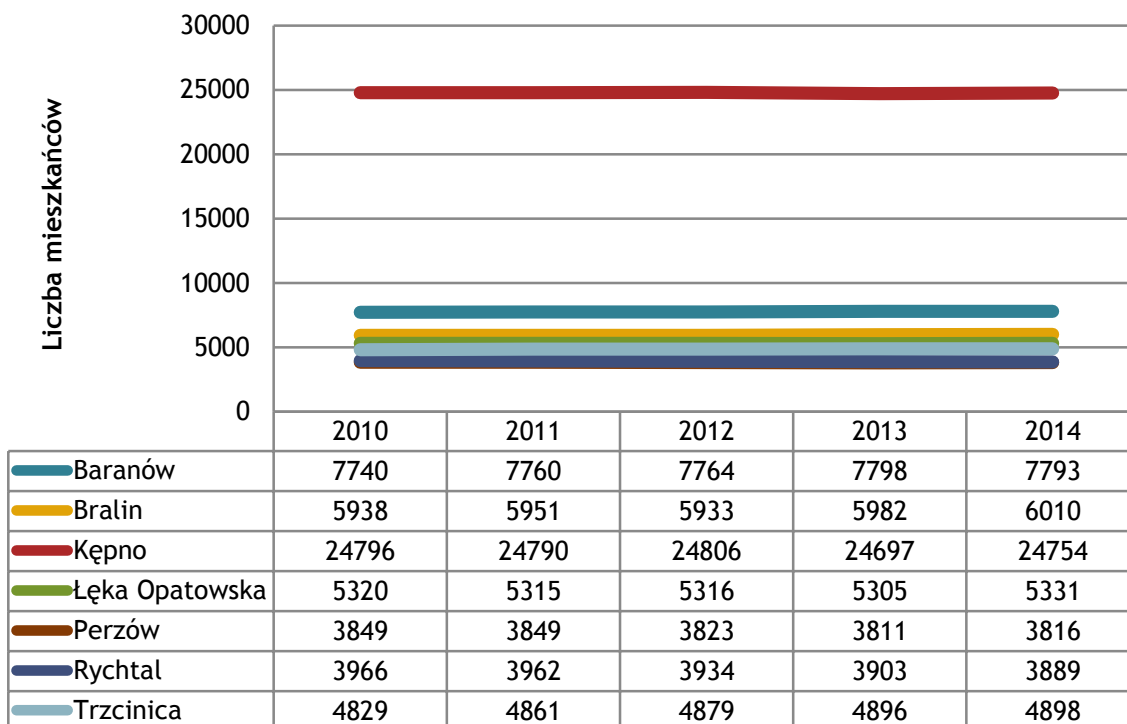
Gmina znajduje się w południowej części powiatu kępińskiego. Graniczy z 5 gminami: 3 należącymi do powiatu kępińskiego - Rychtal, Baranów i Łęka Opatowska, a od południa z 2 gminami powiatu kluczborskiego - Wołczyn i Buczyna.

Gmina zajmuje powierzchnię 75,14 km<sup>2</sup>, którą zamieszkuje 4 898 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS). Gmina składa się z sołectw: Aniotka Pierwsza, Kuźnica Trzcinińska, Laski, Piotrówka, Pomiany, Smardze, Trzcinica, Wodziczna.

## 2.2 Sytuacja społeczno - gospodarcza obszaru

### 2.2.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia

Jak wynika z danych Głównego Urzędu Statystycznego, pod koniec 2014 r. powiat kępiński zamieszkiwało 56 491 mieszkańców. Wykres poniżej prezentuje zmiany liczby ludności w poszczególnych gminach, w latach 2010 - 2014.

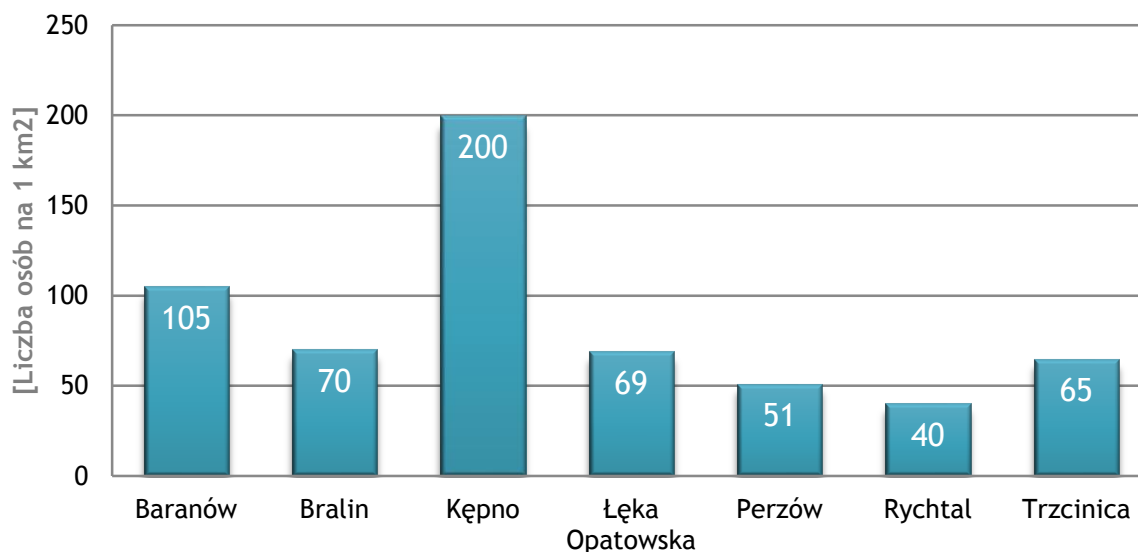


Wykres 1. Zmiany liczby ludności w gminach powiatu kępińskiego w latach 2010 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Liczba ludności w powiecie kępińskim w ostatnich latach utrzymuje się na relatywnie stałym poziomie; taki trend dotyczy także gmin. Jedynie w dwóch z nich można określić jednoznaczny wzrost lub spadek liczby ludności. W ciągu ostatnich pięciu lat z gminy Rychtal wyprowadziło się 77 osób, a do gminy Trzcinica przybyło 69. Mimo zmienności w trendach, w ogólnym rozrachunku pomiędzy rokiem 2010 a 2014, 4 gminy zanotowały wzrost ludności (w sumie o 205 osób), a 3 - spadek (w sumie o 68 osób); na terenie całego powiatu można więc stwierdzić wzrost liczby ludności.

W roku 2014 wartość gęstości zaludnienia w powiecie kępińskim wynosiła 93 osoby na 1 km<sup>2</sup>. Poniższy wykres przedstawia gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach powiatu.



Wykres 2. Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach powiatu kępińskiego w 2014 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W 2014 roku największa gęstość zaludnienia była w gminie Kępno i wynosiła 200os/km<sup>2</sup>. Warto wskazać, że dla obszaru miejskiego była to wartość 1 869, a wiejskiego - 88. Dla wszystkich pozostałych gmin wskaźnik ten był niższy niż średnia dla województwa (116 os/km<sup>2</sup>) i kraju (123 os/km<sup>2</sup>).

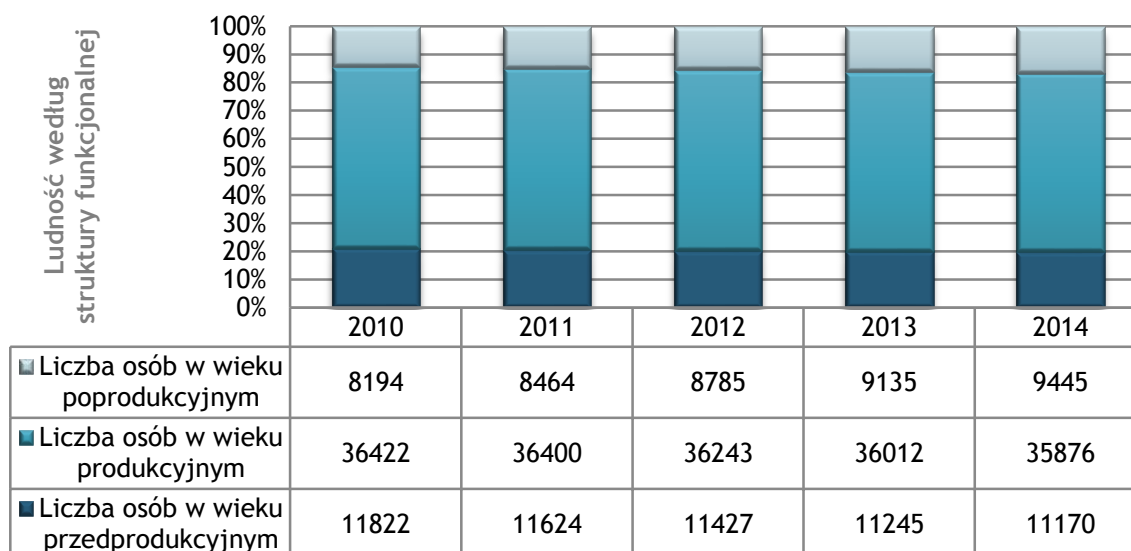
Liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie powiatu są istotnymi informacjami w przypadku planowania komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej i zostały wzięte pod uwagę przy wyznaczaniu planowanej sieci komunikacyjnej. Innymi istotnymi parametrami są struktura funkcjonalna ludności oraz stopa bezrobocia mieszkańców powiatu opisane w kolejnych rozdziałach.

### 2.2.2 Struktura funkcjonalna ludności

Strukturę funkcjonalną charakteryzuje się poprzez podział ludności na trzy grupy ekonomiczne w wieku:

- Przedprodukcyjnym - przedział wiekowy 0-17 lat,
- Produkcyjnym - przedziały wiekowe 18-59 lat (kobiety) oraz 18-64 lat (mężczyźni),
- Poprodukcyjnym - 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni).

Na poniższym wykresie przedstawiono udział ludności według ekonomicznych grup wieku w ludności powiatu kępińskiego ogółem.



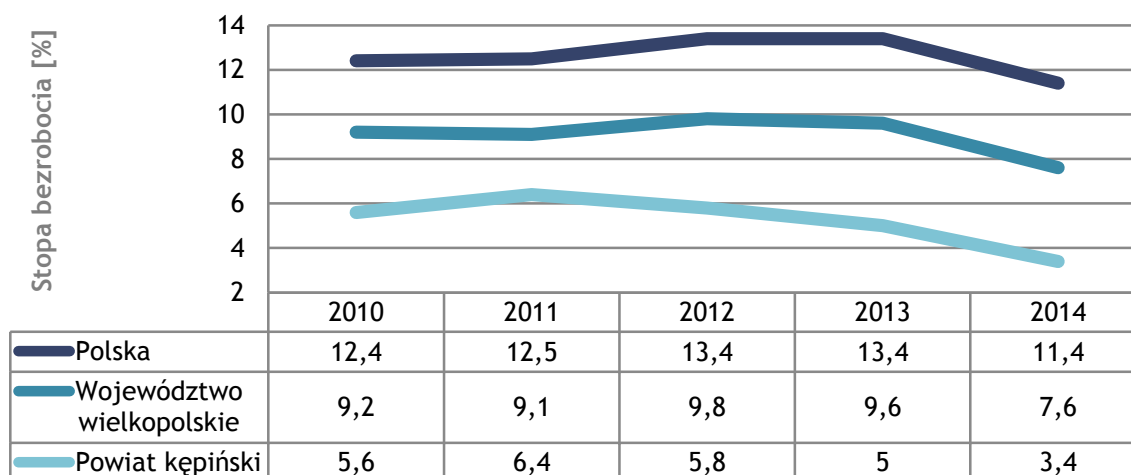
Wykres 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w ludności ogółem w powiecie kępińskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W Polsce, jak i w Europie, w ostatnich latach ma miejsce zjawisko starzenia się społeczeństwa. Występuje ono również w powiecie kępińskim. W przeciągu 5 lat liczba osób w wieku przedprodukcyjnym oraz produkcyjnym zmniejszyła się na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym. Konsekwencją takiego trendu dla obszaru komunikacji i transportu jest zmniejszenie liczby podróży obowiązkowych (do szkół, a w dalszej perspektywie także do pracy) oraz zwiększenie liczby podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych - do placówek zdrowia czy miejsc handlu). Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się rozkład podróży w godzinach szczytu i poza nimi.

### 2.2.3 Bezrobocie

Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar. Poniższy wykres przedstawia stopę bezrobocia w powiecie kępińskim, województwie wielkopolskim oraz w Polsce, w ostatnich 5 latach.



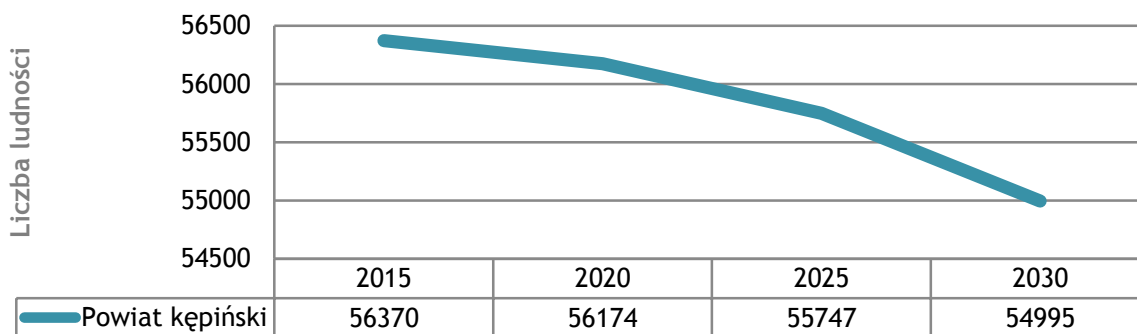
Wykres 4. Stopa bezrobocia w powiecie, województwie oraz w Polsce w latach 2010 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Przez cały okres 5 lat, stopa bezrobocia rejestrowanego dla powiatu kępińskiego była niższa od wartości dla kraju i województwa; ponadto różnice te były znaczne. Najmniejsza wartość miała miejsce w roku 2014 i wyniosła 3,4%. Powiat kępiński jest wyróżniany jako jeden z powiatów o najniższym wskaźniku bezrobocia.

#### 2.2.4 Prognoza liczby ludności

Poniżej znajduje się wykres z prognozą liczby ludności w powiecie kępińskim do 2030 roku.

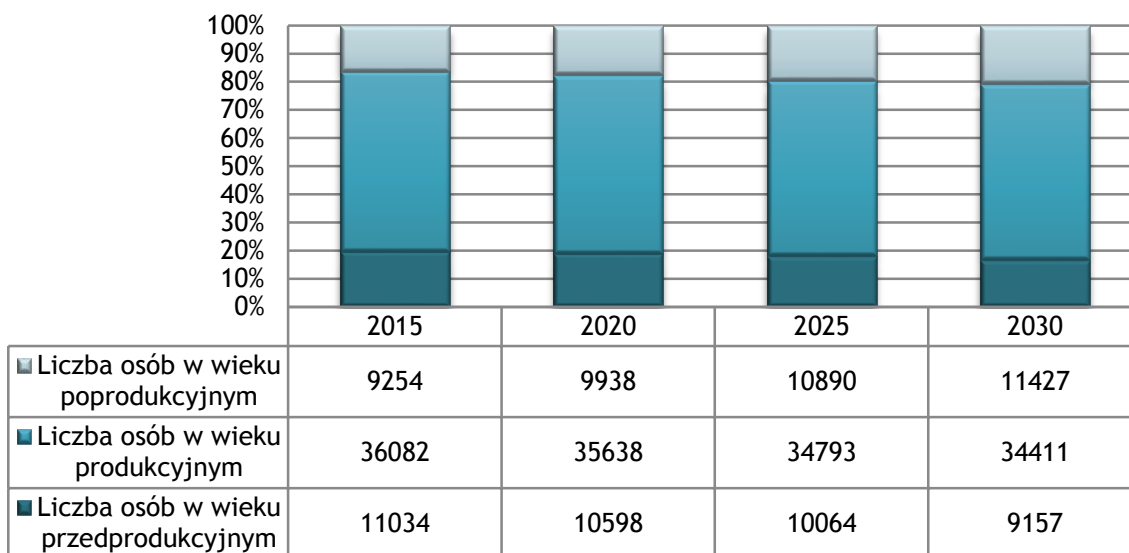


Wykres 5. Prognozowana liczba ludności powiatu kępińskiego do roku 2030

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według powyższej prognozy, liczba mieszkańców w powiecie kępińskim będzie malała i, w porównaniu do roku 2014, w roku 2030 zmniejszy się o ponad 1496 osób.

Poniższy wykres przedstawia prognozowaną zmianę funkcjonalnych struktur wiekowych w powiecie kępińskim do roku 2030.



Wykres 6. Prognoza udziału ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie kępińskim w latach 2020, 2025 i 2030

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W perspektywie najbliższych lat, udział osób w wieku przedprodukcyjnym oraz produkcyjnym będzie dalej spadał na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym. Takie szacunki sugerują, że znacznie zmaleje liczba osób podróżujących obligatoryjnie - do szkoły i pracy.

### 2.2.5 Podsumowanie

Na powiat kępiński składają się gmina miejsko-wiejska Kępno oraz 6 gmin wiejskich. W ostatnich latach, uśredniając, liczba ludności w powiecie rośnie, jednak według prognoz, w dłuższej perspektywie, liczba ta będzie malała. W powiecie występuje proces starzenia się społeczeństwa.

Najgęściej zaludniona jest gmina Kępno, przy czym miasto Kępno wyróżnia się znacznie wyższym wskaźnikiem gęstości zaludnienia. Stopa bezrobocia przez okres ostatnich pięciu lat utrzymywała niską wartość i była sporo niższa zarówno od stopy bezrobocia w Polsce, jak i w województwie wielkopolskim.

Starzenie się społeczeństwa może sugerować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obowiązkowe (dom - szkoła - dom oraz dom - praca - dom), natomiast coraz więcej osób może podróżować incydentalnie, np. do placówek służby zdrowia, urzędów czy obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych.

## 2.3 Układ drogowy i kolejowy

Poniższa mapa przedstawia sieć drogową oraz kolejową powiatu kępińskiego.



Mapa 2. Układ drogowy i kolejowy powiatu kępińskiego

Źródło: opracowanie własne

### 2.3.1 Sieć drogowa

Układ drogowy powiatu kępińskiego tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Przez obszar objęty planem transportowym przebiegają drogi krajowe:

- Droga krajowa nr 11
  - Biegnie południkowo z północy (Kołobrzeg) w stronę południa Polski (Bytom)
- Droga krajowa nr 39
  - Rozpoczyna się w gminie Baranów powiatu kępińskiego i kończy swój bieg w Łagiewnikach, w powiecie dzierzoniowskim.
- Droga ekspresowa S8
  - Łączy Wrocław i Białystok; na odcinku Wrocław - Ostrów Maz., który przebiega także przez powiat kępiński. Jest częścią europejskiej trasy E67.

Fragment drogi wojewódzkiej znajduje się na terenie powiatu kępińskiego w jego wschodniej części i jest to droga nr 450 łącząca Kalisz z Opatowem; stanowi ona także odcinek łączący drogi krajowe S8 i DK11. Uzupełnieniem sieci dróg analizowanego obszaru są drogi powiatowe oraz gminne.

### 2.3.2 Sieć kolejowa

Przez powiat kępiński przebiegają linie kolejowe nr 181 i 272 oraz łącznice kolejowe nr 812, 813 i 814. Zarządcą linii oraz łącznic kolejowych jest PKP PLK S.A.

- Linia kolejowa nr 181 - linia łącząca stacje Herby Nowe z Oleśnicą. Stacje i przystanki kolejowe leżące na trasie linii oraz w powiecie kępińskim to: Świba, Kępno, Bralin, Perzów oraz Gęsia Górka. Na terenie powiatu kępińskiego linia jest jednotorowa. Odcinek Oleśnica - Kępno to odcinek niezelektryfikowany, zaś odcinek Kępno - Herby Nowe jest zelektryfikowany.
- Linia kolejowa nr 272 - linia łącząca stacje Kluczbork oraz Poznań Główny. Stacje i przystanki kolejowe leżące na trasie linii oraz w powiecie kępińskim to: Łęka Opatowska, Słupia, Kępno, Hanulin (posterunek odgałęźny) oraz Domanin. Na terenie powiatu kępińskiego linia jest zelektryfikowana oraz dwutorowa.



## 2.4 Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu kępińskiego

### 2.4.1 Transport drogowy

Na terenie powiatu kępińskiego występują przewozy gminne, powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie. Z punktu widzenia planu transportowego najistotniejsze są opisane w rozdziale 3.1 przewozy powiatowe. Poza nimi z powiatu kępińskiego można bezpośrednio dojechać m.in. do: Bolestawca, Częstochowy, Kalisza, Katowic, Kluczborka, Kłodzka, Kołobrzegu, Koszalina, Krakowa, Kudowy - Zdroju, Legnicy, Lublina, Łodzi, Ostrowa Wielkopolskiego, Poznania, Radomia, Radomska, Szklarskiej Poręby, Tomaszowa Lubelskiego, Tomaszowa Mazowieckiego, Warszawy, Wielunia, Wrocławia oraz Zakopanego.

### 2.4.2 Transport kolejowy

Główną stacją kolejową na obszarze powiatu kępińskiego jest stacja węzłowa Kępno. Według rozkładu jazdy pociągów na okres 12.06. - 03.09.2016, w dni robocze zatrzymują się na niej pociągi dwóch przewoźników:

- PKP Intercity S.A. (pociągi dalekobieżne, organizowane przez ministerstwo oraz komercyjne),
- Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (pociągi regionalne).

W Kępnie dostępne są pociągi dalekobieżne kategorii InterCity oraz TLK (dla tych połączeń Kępno jest jedynym miejscem zatrzymania na obszarze powiatu).

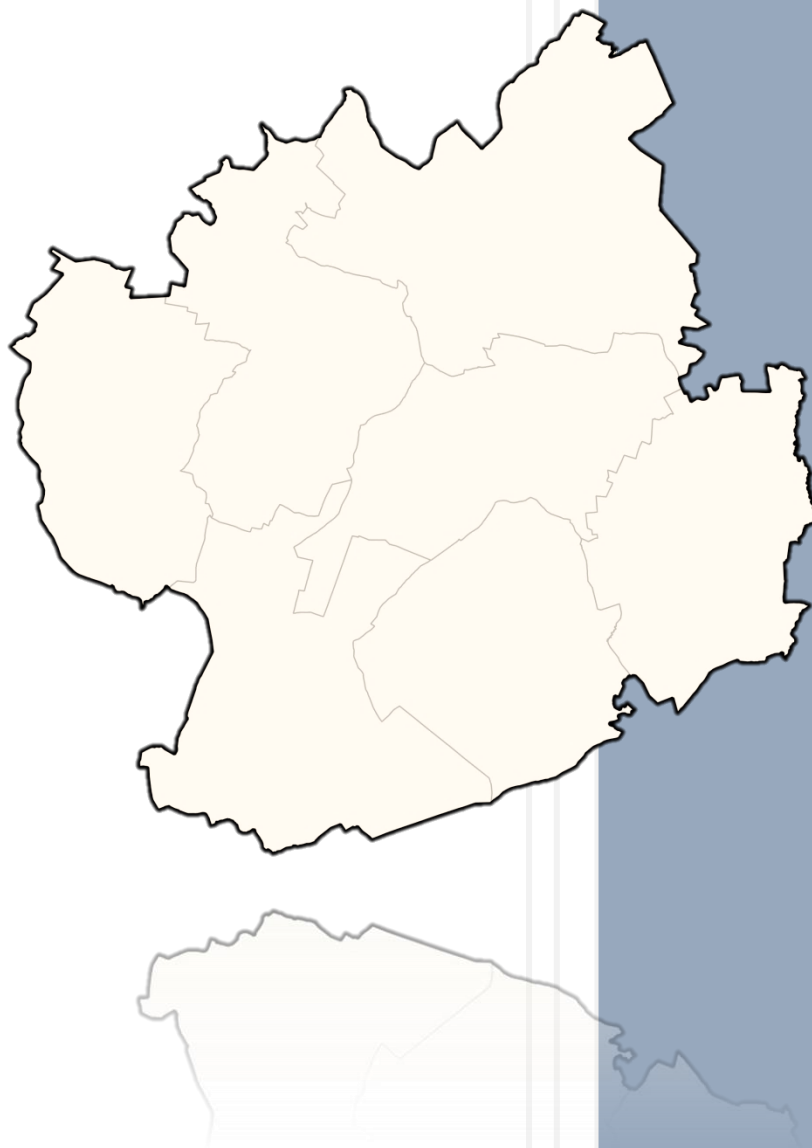
- 1 para pociągów *InterCity* „Orion” relacji Szczecin Główny - Przemyśl Główny;
- 1 para pociągów *InterCity* „Wybicki” relacji Kraków Główny - Poznań Główny;
- 1 para pociągów *TLK* „Lompa” relacji Poznań Główny - Katowice;
- 1 para pociągów *TLK* „Osterwa” relacji Gorzów Wielkopolski - Kraków Główny;
- 1 para pociągów *InterCity* „Szyndzielnia” relacji Bielsko Biała Główna - Poznań Główny.

Pociągi Regio spółki Przewozy Regionalne zatrzymują się na wszystkich stacjach i przystankach na swojej drodze. Przewoźnik oferuje w dni robocze bezpośrednie połączenia do Jarocina, Ostrowa Wielkopolskiego, Kalisza, Kluczborka, Poznania oraz Wielunia Dąbrowy.

### 2.4.3 Transport lotniczy

Na terenie powiatu kępińskiego nie funkcjonują żadne porty lotnicze. Najbliższe lotnisko cywilne znajduje się we Wrocławiu (Wrocław - Strachowice).

### 3 Sieć komunikacyjna, na której planowane będzie wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej



### 3.1 Obecna powiatowa sieć komunikacyjna

W tabeli przedstawiono wykaz zezwoleń na połączenia regularne wydanych przez Starostę Powiatu Kępińskiego, zaś poniżej mapę połączeń.

Tabela 1. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Kępińskiego

Nr zezwolenia	Przewoźnik	Trasa	Orientacyjna liczba kursów w dzień szkolny / roboczy
1	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Ostrowie Wlkp. Sp. z o.o.	Kępno - Grębanin - Żurawiniec	8
5	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Ostrowie Wlkp. Sp. z o.o.	Kępno - Czermin - Tabor Mały	4
10	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Ostrowie Wlkp. Sp. z o.o.	Kępno - Piotrówka - Sadogóra	3
12	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Ostrowie Wlkp. Sp. z o.o.	Kępno - Mroczeń - Rychtal - Dalanów	0 (kursuje w okresie ferii letnich i zimowych)
19	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Ostrowie Wlkp. Sp. z o.o.	Kępno - Ignacówka - Sadogóra	2
21	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Ostrowie Wlkp. Sp. z o.o.	Kępno - Laski - Ignacówka - Sadogóra	9
23	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Ostrowie Wlkp. Sp. z o.o.	Kępno - Bralin - Rychtal - Proszów - Dalanów	13
24	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Ostrowie Wlkp. Sp. z o.o.	Kępno - Bralin - Turkowy	2
25	Siwik Andrzej Przewóz Osób	Siemianice - Raków - Kępno	3
26	Siwik Andrzej Przewóz Osób	Kępno - Łęka Opatowska - Lipie	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu kępińskiego



Mapa 3. Obecna sieć komunikacyjna - linie regularne

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu kępińskiego

Na podstawie 10 zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Kępińskiego, prowadzone są kursy komunikacji zbiorowej na terenie powiatu kępińskiego. W pierwszej kolejności zapewniają one dostęp do miejscowości - siedzib gmin; w takim układzie najlepiej skomunikowany ze stolicą powiatu jest Baranów - przebiegają tędy wszystkie (7) linie biegnące bezpośrednio na południe od Kępna, które później docierają także do Łęki Opatowskiej, Trzcinicy i Rychtała. Połączenia biegnące na zachód łączą z Kępnem Bralin, jednak nie zapewniają dalszego dojazdu do Perzowa.

**Tabor wykorzystywany w powiatowych przewozach pasażerskich.**

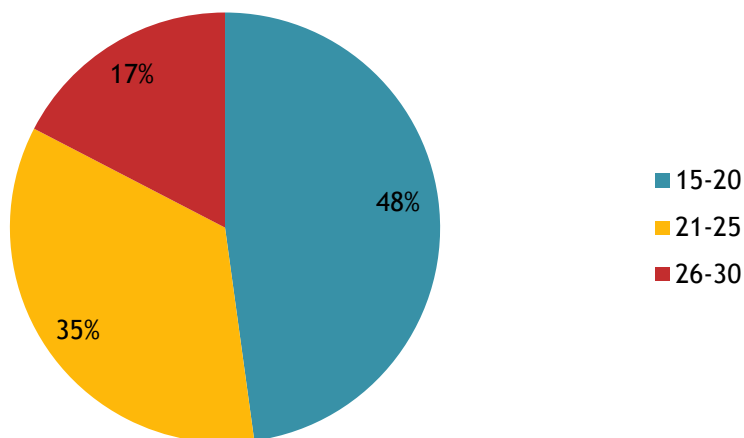
Czynnikiem mającym duży wpływ na standardy obsługi przewozów pasażerskich jest stan taboru, którym przewoźnicy świadczą usługi transportowe. Poniższa tabela zawiera wykaz pojazdów wykorzystywanych do świadczenia powiatowych przewozów pasażerskich.

Tabela 2. Pojazdy wykorzystywane do wykonywania powiatowych przewozów pasażerskich

L.p.	Marka, model	Liczba miejsc siedzących	Rok produkcji	Norma EURO
1	Setra S215HR	57	1989	Euro 1
2	Setra S215 UL	50	1993	Euro 1
3	Setra S215 UL	55	1995	Euro 1
4	Setra 315GTHD	52	2000	Euro 2
5	Setra S215HR	55	1995	Euro 2
6	Setra S215	51	1993	Euro 1
7	MAN	54	1995	Euro 1
8	MAN	54	2000	Euro 2
9	Renault	58	1998	Euro 2
10	Renault	58	1999	Euro 2
11	Renault	58	1997	Euro 2
12	Renault	60	1999	Euro 2
13	Neoplan	59	1990	Euro 1
14	Mercedes	40	1993	Euro 1
15	Autosan H9-21	40	1990	Euro 1
16	Autosan H9-21	40	1992	Euro 1
17	Autosan H9-21	40	2000	Euro 2
18	Autosan H9-21	40	1995	Euro 1
19	Autosan H9-21	40	1988	Euro 1
20	IVECO 59 E-12 THESI URBANINO	15	2000	Euro 2
21	IVECO	29	2000	Euro 2
22	IVECO	15	2000	Euro 2
23	IVECO CIACCIAMALI	29	2001	Euro 3

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu kępińskiego*

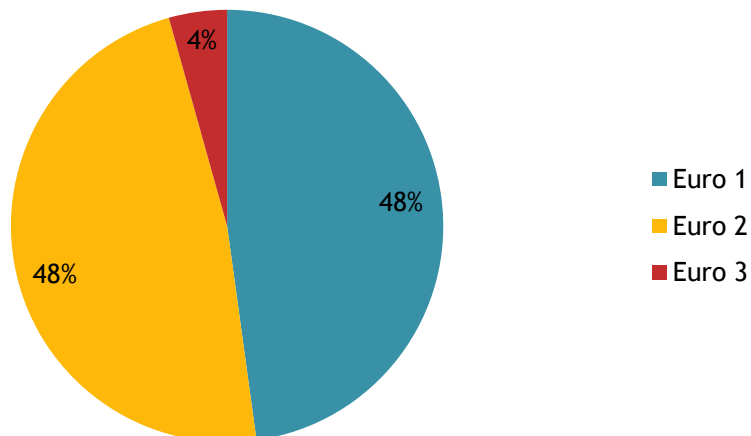
Szczególnie ważnymi cechami są wiek oraz spełniane normy emisji spalin. Poniższe wykresy przedstawiają podział taboru wykorzystywanego w powiatowych przewozach pasażerskich ze względu na te cechy.



Wykres 7. Wiek pojazdów wykorzystywanych do świadczenia usług w powiatowych przewozach pasażerskich

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu kępińskiego

Średni wiek pojazdów to 20 lat. Niemal połowa została wyprodukowana później niż w 1996 roku; 35% to pojazdy o wieku 21-30 lat, a pozostałe 17% - 26-30 lat. Najstarszy pojazd ma 28 lat.



Wykres 8. Normy emisji spalin spełniane przez pojazdy wykorzystywane w powiatowych przewozach pasażerskich

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu kępińskiego

Tabor wykorzystywany w powiatowych przewozach pasażerskich jest przestarzały. Najnowszy autobus wyprodukowany został w 2001 roku i spełnia zaledwie normę Euro 3. Pozostałe pojazdy spełniają normę Euro 1 lub Euro 2. Ponadto żaden pojazd nie jest dostosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.

### 3.2 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Powiat kępiński planuje dążyć do zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu oraz po rozpoczęciu organizowania i (ewentualnego) finansowania transportu zbiorowego do optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi. Powiat kępiński jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywał ofertę przewozową do zmieniających się zachowań transportowo-komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi z punktu widzenia przewozów powiatowych generatorami ruchu. Czynnikiem wpływającymi na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

- zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- zmiany społeczno-gospodarcze,
- rozwój przestrzenny powiatu kępińskiego.

Celem zmian wprowadzanych na sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczenie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

Artykuł 11 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym mówi, że starosta uwzględnia ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa. Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla województwa wielkopolskiego został uchwalony 26 października 2015 roku Uchwałą nr XI/307/15 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego. Na obszarze powiatu kępińskiego Marszałek Województwa Wielkopolskiego zaplanował jedynie połączenie kolejowe K11.2 Ostrów Wielkopolski - Kępno.

Planowana powiatowa sieć komunikacyjna składa się z połączeń w trzech wariantach:

- wariant podstawowy;
- wariant uzupełniający;
- wariant międzypowiatowy.

Wariant podstawowy zawiera określenie linii łączących siedziby gmin z miastem powiatowym - zidentyfikowane jako podstawowe zadanie powiatu. Powiat kępiński planuje uruchomić połączenia na liniach wariantu podstawowego (lub równoważnych) w każdym przypadku. Wariant uzupełniający jest oparty przede wszystkim o obecnie funkcjonujące linie. Powiat kępiński planuje uruchomić linie wariantu uzupełniającego pod warunkiem braku innych przewozów na tych liniach, partycypacji finansowej gmin, przez które dane linie będą przebiegać oraz posiadania możliwości finansowych, technicznych i organizacyjnych. Wariant międzypowiatowy umożliwia uruchomienie przewozów łączących powiat kępiński z sąsiednimi powiatami. Uruchomienie tych połączeń warunkowane jest brakiem innych połączeń, zawarciem stosownych porozumień z sąsiednimi powiatami oraz posiadaniem możliwości finansowych, technicznych i organizacyjnych. Poszczególne warianty lub ich pojedyncze linie mogą być uruchamiane niezależnie.

Węzłem przesiadkowym dla sieci powiatowej będzie Kępno, w którym spotykają się wszystkie linie zaplanowane w niniejszym planie.

Powiat kępiński nie jest i nie planuje być organizatorem przewozów kolejowych, jednak w miarę możliwości technicznych i organizacyjnych będzie dążyć do skomunikowania połączeń powiatowych z komunikacją kolejową oraz będzie zabiegał u organizatora tych przewozów - Marszałka Województwa Wielkopolskiego, o jak najlepsze dostosowanie oferty do potrzeb mieszkańców.

Poniższe tabele zawierają szczegółowe informacje dotyczące planowanej sieci komunikacyjnej. Wszystkie linie zostały oznaczone literą P (wyróżnik linii powiatowych), a następnie liczbą dwucyfrową, gdzie dziesiątkami zostały pogrupowane linie powiązane z różnymi gminami (pełne dziesiątki to linie podstawowe), a cyfra jedności jest kolejnym numerem. Relacje, przebiegi linii i liczba połączeń wariantu międzypowiatowego zostaną ustalone w ramach porozumień międzypowiatowych, jeśli takie zostaną zawarte, jednakże przebieg takich linii na terenie powiatu kępińskiego będzie ustalony w ramach sieci określonej wariantami podstawowym i uzupełniającym oraz fragmentami oznaczonymi w części graficznej niniejszego planu jako wariant międzypowiatowy.

W tabelach zawarto informacje dotyczące numeru linii, jej przebiegu, długości w kilometrach oraz minimalnej (gwarantowanej) liczbie kursów. Jako kurs należy rozumieć jeden przejazd w jedną stronę; w przypadku linii P41 jeden kurs jest rozumiany jako przejazd Kępno - Baranów - Łęka Opatowska wraz z przejazdem kółka Łęka Opatowska - Opatów - Łęka Opatowska w dowolną stronę lub odwrotnie - najpierw kółko w dowolną stronę a następnie przejazd do Kępna, przejazd ciągły na trasie Kępno - Baranów - Łęka Opatowska - Opatów - Łęka Opatowska - Baranów - Kępno jest rozumiany jako dwa kursy. W ramach potrzeb i możliwości możliwe jest uruchomienie większej liczby kursów (na całej bądź na części trasy). Możliwe jest również zmniejszenie liczby kursów na liniach podstawowych w takim zakresie, w jakim zostaną uruchomione linie wariantu uzupełniającego zawierające analogiczne do wariantu podstawowego połączenia siedziby gminy z Kępnem.

Poniżej znajduje się tabela i mapa sieci dotycząca wariantu podstawowego, a następnie tabela i mapa sieci dotycząca wariantu uzupełniającego. Mapa planowanej sieci komunikacyjnej (część graficzna planu transportowego) znajduje się w rozdziale 12.

Tabela 3. Planowana sieć komunikacyjna - wariant podstawowy

Linia	Przebieg trasy	Długość [km]	Minimalna liczba kursów w		
			dzień roboczy	sobotę	niedzielę
P10	Kępno - Bralin - Turkowy - Perzów	15	10	6	4
P20	Kępno - Bralin - Mnichowice - Nowa Wieś Książęca - Drożki - Rychtal	26	10	6	4
P30	Kępno - Baranów - Mroczeń - Laski - Trzcínica	16	10	6	4
P40	Kępno - Baranów - Słupia pod Kępnem - Piaski - Łęka Opatowska	13	10	6	4

Źródło: opracowanie własne





Mapa 4. Planowana sieć komunikacyjna - wariant podstawowy

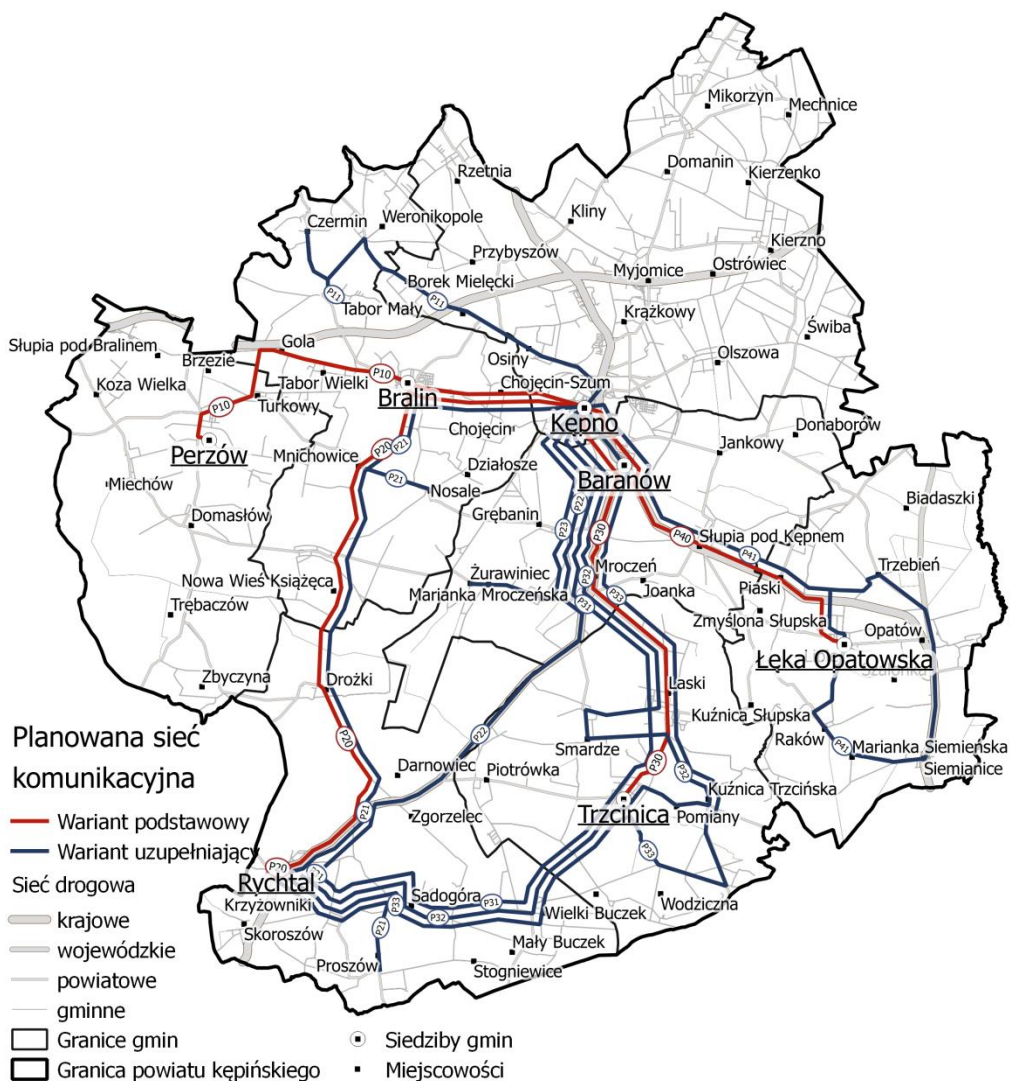
Źródło: opracowanie własne

Tabela 4. Planowana sieć komunikacyjna - wariant uzupełniający

Linia	Przebieg trasy	Długość [km]	Minimalna liczba kursów w		
			dzień roboczy	sobotę	niedzielę
P11	Kępno - Osiny - Borek Mielecki - Czermin - Tabor Mały	16	2	0	0
P21	Kępno - Bralin - Mnichowice - Nosale - Nowa Wieś Książęca - Drożki - Rychtal - Proszów - Dalanów	27	2	0	0
P22	Kępno - Baranów - Mroczeń - Rychtal	22	2	0	0
P23	Kępno - Baranów - Grębanin - Mroczeń - Żurawiniec	14	2	0	0
P31	Kępno - Baranów - Mroczeń - Laski - Trzcianica - Wielki Buczek - Sadogóra - Rychtal	30	2	0	0

Linia	Przebieg trasy	Długość [km]	Minimalna liczba kursów w		
			dzień roboczy	sobotę	niedzielę
P32	Kępno - Baranów - Mroczeń - Laski - Smarkże - Kuźnica Trzcńska - Trzcinica - Wielki Buczek - Sadogóra - Rychtal	39	2	0	0
P33	Kępno - Baranów - Mroczeń - Laski - Kuźnica Trzcńska - Ignacówka - Trzcinica - Wielki Buczek - Sadogóra - Rychtal	37	2	0	0
P41	Kępno - Baranów - Słupia pod Kępem - Piaski - Łęka Opatowska - Opatów - Łęka Opatowska	30	2	0	0

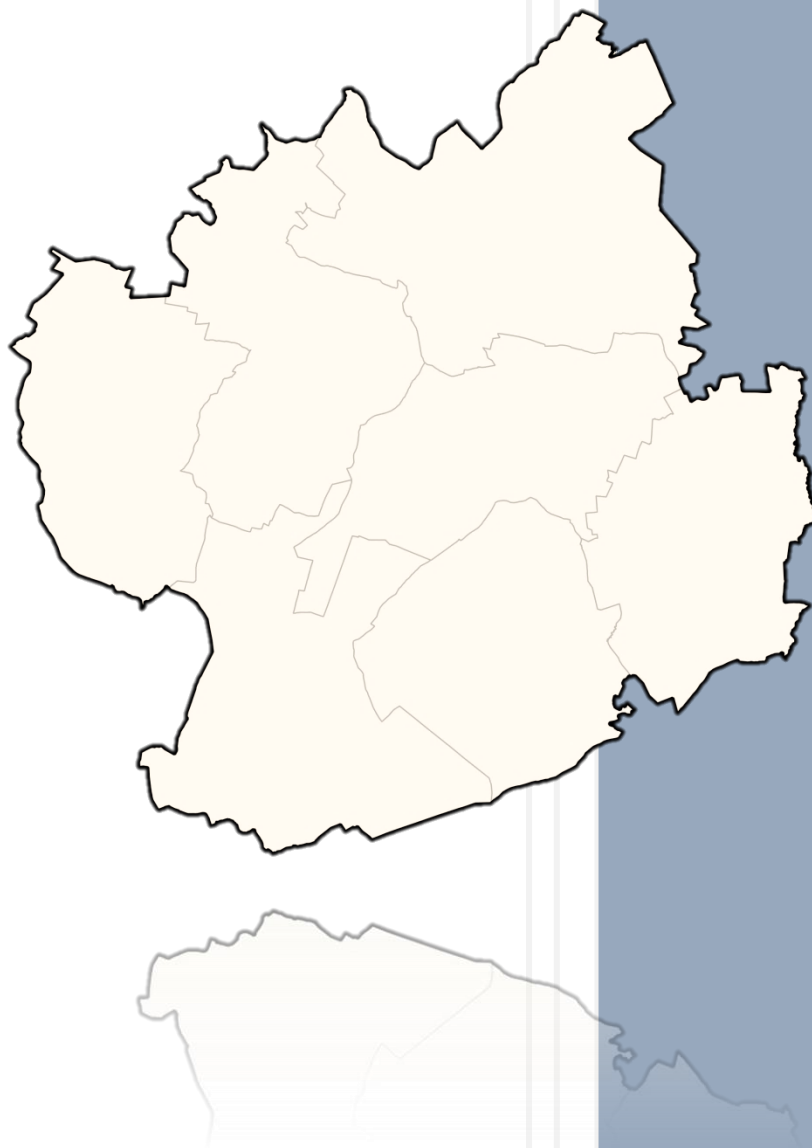
Źródło: opracowanie własne



Mapa 5. Planowana sieć komunikacyjna - wariant podstawowy i uzupełniający

Źródło: opracowanie własne

## 4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu kępińskiego



## 4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Generatorami ruchu są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, a więc ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, sportu, rekreacji i turystyki. Pełnione przez nie funkcje determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory odbywania podróży.

Miejsca pracy czy szkoły generują ruch o charakterze codziennych, cyklicznych przemieszczeń odbywanych o określonych porach i po określonej trasie.

Życie towarzyskie, potrzeby kulturalne, ochrona zdrowia, urzędy oraz instytucje publiczne generują przewozy wykazujące się brakiem regularności, nierzadko incydentalnością, o zróżnicowanej częstotliwości odbywania podróży i różnych porach przemieszczania się.

W przypadku planu transportowego dla powiatu istotne są te obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch międzygminny w ramach powiatu.

### 4.1.1 Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne powiatu kępińskiego. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w poniższej tabeli.

Tabela 5. Wykaz urzędów i instytucji publicznych w powiecie kępińskim

Lp.	Nazwa urzędu	Adres urzędu
1	Starostwo Powiatowe w Kępnie	Kościuszki 5, 63-600 Kępno
2	Urząd Miasta i Gminy Kępno	Ratuszowa 1, 63-600 Kępno
3	Urząd Skarbowy w Kępnie	Rynek 4, 63-600 Kępno
4	Komenda Powiatowa Policji w Kępnie	Chojęcin Szum 8a, 63-640 Bralin
5	Powiatowy Urząd Pracy w Kępnie	Mianowice 2h, 63-600 Kępno
6	Prokuratura Rejonowa w Kępnie	Aleje Marcinkowskiego 10, 63-600 Kępno
7	Sąd Rejonowy w Kępnie	Aleje Marcinkowskiego 10, 63-600 Kępno
8	Zakład Ubezpieczeń Społecznych	Świerczewskiego 8, 63-600 Kępno

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu kępińskiego

#### 4.1.2 Placówki oświatowe

Uczniowie stanowią jedną z liczniejszych grup klientów transportu zbiorowego stale korzystających z usług przewozowych, potrzebują mieć zatem możliwość sprawnego i szybkiego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki. Realizacja podróży związana z trasą dom - nauka - dom jest zakwalifikowana do podróży obligatoryjnych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym.

Poniższe tabele przedstawiają spis szkół ponadgimnazjalnych wraz z adresami.

Tabela 6. Placówki oświatowe w powiecie kępińskim

Lp.	Nazwa placówki	Adres placówki
1	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1 w Kępnie	Sienkiewicza 25, 63-600 Kępno
2	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 2 w Kępnie	Przemysłowa 10c, 63-600 Kępno
3	Liceum Ogólnokształcące Nr I im. m. jra Henryka Sucharskiego w Kępnie	Dąbrowskiego 3, 63-600 Kępno
4	Zespół Szkół Specjalnych w Słupi p. Kępniem	Katowicka 8, 63-604 Baranów
5	Centrum Kształcenia Ustawicznego przy ZSP Nr 2	Przemysłowa 10c, 63-600 Kępno
6	Państwowa Szkoła Muzyczna I st. W Kępnie	Staszica 10, 63-600 Kępno

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych powiatu kępińskiego*

#### 4.1.3 Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne

Kolejną grupą generatorów ruchu są obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne. Generują one przewozy o charakterze incydentalnym. Wykaz najważniejszych obiektów związanych z kulturą i sportem został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 7. Obiekty kultury, rekreacji i sportu w powiecie kępińskim

Lp.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
1	Kępiński Ośrodek Sportu i Rekreacji	Walki Młodych 9, 63-600 Kępno
2	Muzeum Ziemi Kępińskiej	Ratuszowa 2, 63-600 Kępno
3	Kępiński Ośrodek Kultury	Sikorskiego 3, 63-600 Kępno
4	Powiatowa Biblioteka Publiczna w Kępnie	Sienkiewicza 26, 63-600 Kępno

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu kępińskiego*

#### 4.1.4 Placówki służby zdrowia

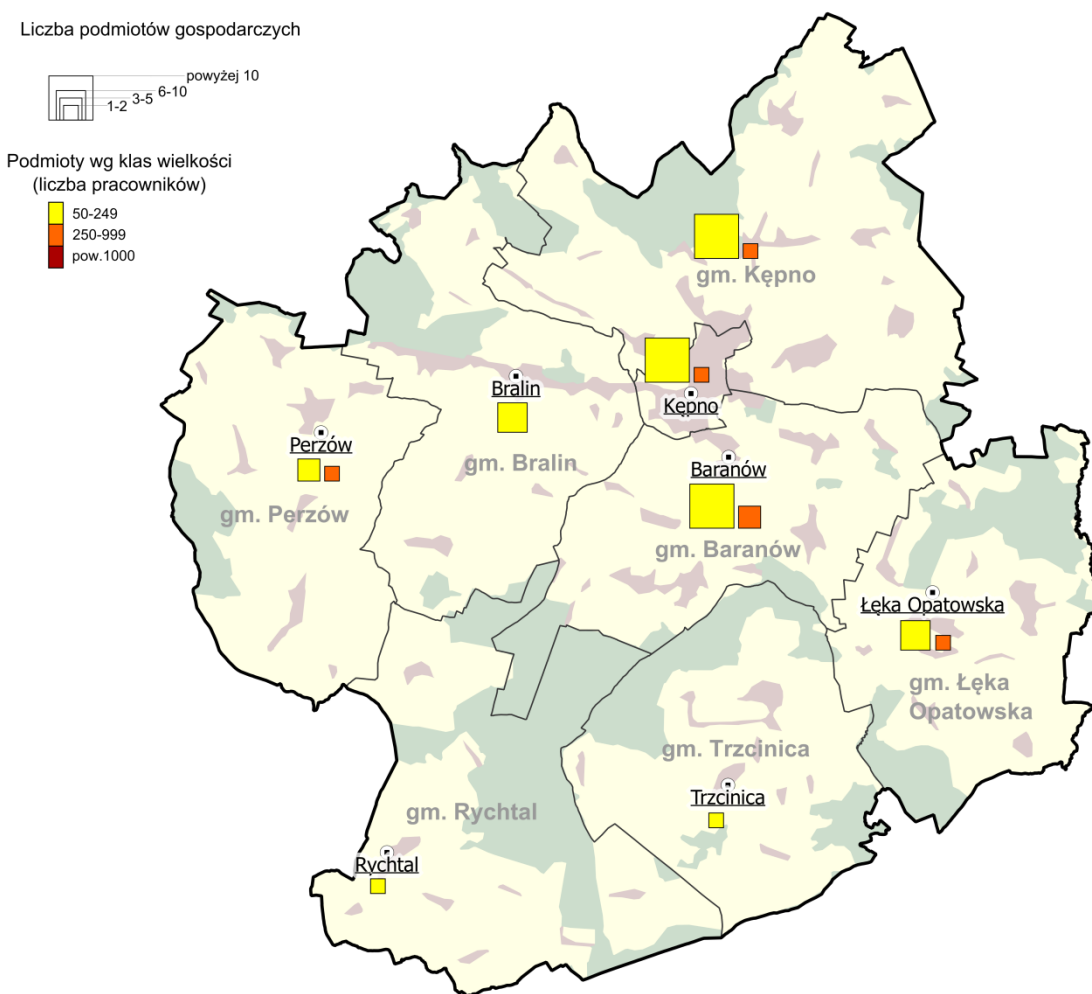
Placówki służby zdrowia to kolejny typ obiektów generujących ruch o charakterze incydentalnym. Na terenie Kępna, pod adresem Szpitalna 7, działa Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej. Oferuje on pomoc szpitalną oraz w postaci specjalistycznych gabinetów lekarskich.

#### 4.1.5 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Zakłady pracy odgrywają bardzo istotną rolę wśród generatorów ruchu, gdyż powodują obligatoryjne i cykliczne podróże w relacji dom - praca - dom w godzinach szczytu.

Przemysł w powiecie kępińskim opiera się przede wszystkim na branży stolarsko-meblarskiej - na terenie powiatu działa kilkaset zakładów, w tym kilkanaście dużych fabryk. Mniejszy udział w ogóle przedsiębiorstw mają następujące gałęzie: przetwórstwo rolne, branża metalowa, branża budowlana, handel i usługi.

Wykaz największych zakładów powiatu kępińskiego, według liczby zatrudnionych, został przedstawiony na poniższej mapie.



Mapa 6. Zakłady pracy powyżej 50 pracowników w gminach powiatu kępińskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Największe zagęszczenie dużych zakładów pracy w powiecie kępińskim obserwuje się w gminach sąsiadujących z Kępem - gminach Kępno oraz Baranów.

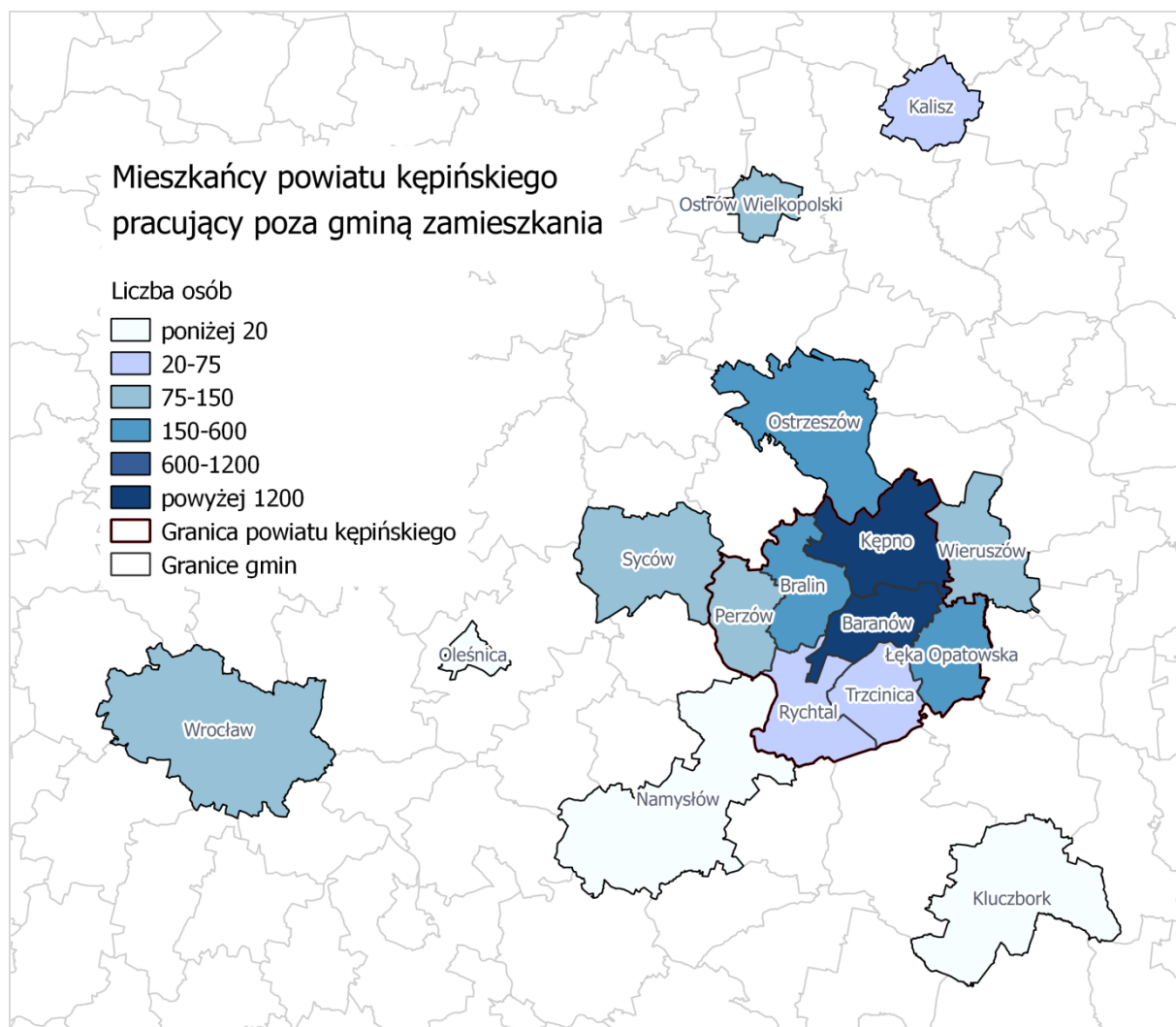
Przeptyw ludności związany z dojazdami do pracy został opisany w rozdziale 4.2.

## 4.2 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu kępińskiego

Kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu kępińskiego określono na podstawie opracowania Głównego Urzędu Statystycznego pt. „Dojazdy do pracy - NSP 2011”. W ramach Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 roku zbadano dojazdy do pracy dla ogółu osób pracujących. Badanie zostało przeprowadzone na podstawie danych znajdujących się w rejestrach administracyjnych, pozyskanych przez statystykę publiczną. W efekcie dokonano statystyki dojeżdżających do pracy, wraz z dokładną identyfikacją terytorialną ich miejsca pracy, które w połączeniu z faktycznym miejscem zamieszkania tych osób wyznaczyły kierunki przepływów związanych z pracą.

Badanie to nie uwzględnia środka transportu, częstotliwości i czasu podróży osób dojeżdżających do pracy. Do analiz wykorzystano wyłącznie dane tabelaryczne dołączone do opracowania NSP 2011.

Poniższa mapa obrazuje, gdzie, poza gminę zamieszkania, najczęściej dojeżdżają do pracy mieszkańcy powiatu kępińskiego.



Mapa 7. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu kępińskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu "Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011", GUS, Warszawa 2014

Najatrakcyjniejszym miejscem pracy jest gmina Kępno - według wyników badań, dojeżdża tam spoza gminy zamieszkania 2450 osób. Na drugim miejscu plasuje się gmina Baranów, gdzie pracuje 1477 mieszkańców innych gmin. Poza obszar powiatu, najczęściej mieszkańców powiatu kępińskiego dojeżdża do Poznania (363), gminy Wieruszów (139) i Ostrów Wielkopolski (126); we Wrocławiu pracują 94 osoby.

Największe przepływy międzygminne wynikające z dojazdów do pracy według NSP 2011 występują w relacjach z gminą miejsko-wiejską Kępno:

- Gmina Kępno → gmina Baranów,
- Gmina Kępno → gmina Bralin
- Gmina Kępno → miasto Poznań
- Gmina Rychtal → gmina Baranów
- Gmina Trzcinica → gmina Baranów

### 4.3 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu kępińskiego w zależności od czasu ich występowania

Zróznicowane zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiecie kępińskim wynika z występowania czynników i prawidłowości wpływających znacznie na popyt. Gęstość zaludnienia, struktura społeczeństwa, wskaźniki ekonomiczne czy lokalizacja generatorów ruchu to tylko część czynników wpływających na zmiany potrzeb przewozowych. Istotne są również takie czynniki jak pora i rodzaj dnia.

#### 4.3.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

Największe zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich odnotowuje się w dni robocze, kiedy odbywanie podróży zdeterminowane jest w przeważającej części pracą lub nauką. Miejsca pracy oraz nauki są generatorami ruchu obligatoryjnego, charakteryzującego się odpowiednią częstotliwością i regularnością. Nie oznacza to jednak, że między poniedziałkiem a piątkiem nie występują podróże fakultatywne. Istnieje zatem prawidłowość wiążąca intensywność wykorzystywania komunikacji zbiorowej w procesie polegającym na przemieszczaniu się z występowaniem zjawiska tzw. migracji wahadłowych.

Mniejsze jest zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w weekendy, wakacje, ferie zimowe i święta. Inny jest także charakter podróży odbywanych w dni wolne od pracy czy nauki. Przewozów o charakterze obligatoryjnym jest zdecydowanie mniej - niemal nie występuje konieczność dojeżdżania do szkół i innych miejsc nauki, a to właśnie uczniowie stanowią znaczną część pasażerów, jak również coraz mniej zakładów pracy funkcjonuje w systemie całotygodniowym. Realizowane podróże cechują się głównie fakultatywnością, incydentalnością, sporadycznością i nieregularnością i spowodowane są zaspokojeniem innych potrzeb - np. towarzyskich czy kulturalnych. Ponadto, w dni wolne prawie nie występują potrzeby przewozowe związane z koniecznością załatwiania spraw administracyjno-urzędowych.

Najwięcej kursów realizowanych jest w dni robocze. Ich liczba jest znacznie większa niż liczba kursów przewidzianych do realizacji w soboty i niedziele. Ponadto kursów wykonywanych w soboty jest więcej niż przewidzianych do realizacji w niedziele. Szacuje się, że liczba pasażerów w przewozach powiatowych w dni wolne od pracy i nauki jest nawet do pięciu razy mniejsza od liczby pasażerów korzystających z usług transportu zbiorowego w dni robocze.



#### 4.3.2 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

Liczba pasażerów korzystających z oferty przewozowej na liniach powiatowych zmienia się także w zależności od pory dnia. Największe przewozy pasażerskie odnotowuje się w szczytach komunikacyjnych: porannym i popołudniowym, jednak przepływ pasażerów w szczycie porannym, kiedy w transporcie zbiorowym przeważa funkcja dowozowa do szkół średnich i miejsc pracy - głównych generatorów ruchu w przewozach powiatowych, jest bardziej zintensyfikowany (zmiany w zakładach pracy zaczynają się zazwyczaj między godziną 6 a 8, a lekcje w szkołach - między 8 a 9). Godziny zakończenia nauki szkolnej zawierają się zazwyczaj w przedziale między godz. 12 a godz. 16, zatem szczyt popołudniowy jest bardziej rozciągnięty w czasie.

Mniejsze przewozy odnotowuje się w tzw. międzyszczytce, gdy realizowane są głównie podróże o charakterze incydentalnym (związane z koniecznością załatwiania spraw urzędowych), a także podróże obowiązkowe o stosunkowo nietypowej porze występowania (np. rozpoczynanie zajęć od trzeciej godziny, praca w obiekcie usługowym czynnym od godziny 10 albo obiekcie gastronomicznym, czynnym od godzin południowych). W okresie wieczornym dostrzegalne jest występowanie mniejszych niż w międzyszczytce potoków pasażerskich.

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

Jedną z ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, a więc tym, którzy nie mają możliwości samodzielnego przemieszczania się środkami transportu indywidualnego. Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się postulaty wynikające z potrzeb niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny brane są pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, tj. głównie placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne.

Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planuje się:

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego),
- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z siecią ciągów pieszych,
- eliminowanie barier poruszania się poprzez:
  - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
  - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
  - dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
- umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
- optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie” (pojazd zatrzymuje się na przystanku tylko wtedy, gdy potrzeba wsiadania lub wysiadania zostanie zasygnalizowana odpowiednio wcześniej).

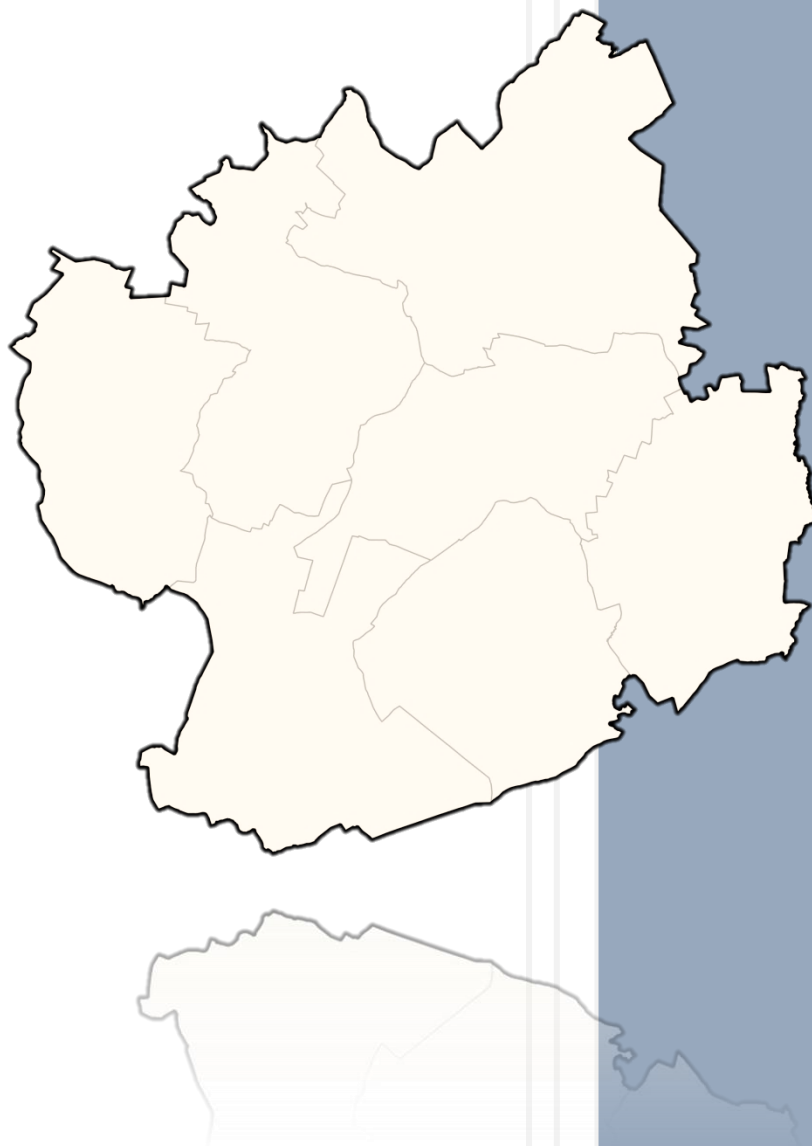
W rozdziale 8. niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kępińskiego uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną w powiatowych przewozach pasażerskich, infrastruktury przystankowej oraz w dziedzinie informacji pasażerskiej.

#### 4.5 Podsumowanie

Podstawą do zdefiniowania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu kępińskiego jest lokalizacja najważniejszych obiektów użyteczności publicznej w powiecie wraz z określeniem zapotrzebowania na dostęp do tych obiektów osobom niepełnosprawnym, analiza kierunków przemieszczania się mieszkańców powiatu oraz zmian w zapotrzebowaniu na przewozy pasażerskie w zależności od dnia tygodnia czy pory dnia.

Istotne jest zapewnienie osobom niepełnosprawnym wygodnego dostępu do obiektów użyteczności publicznej, w szczególności do placówek służby zdrowia oraz instytucji publicznych. Największe przepływy pasażerskie w powiecie odnotowuje się w dni robocze w godzinach szczytu porannego i popołudniowego na trasach łączących gminy powiatu kępińskiego z gminą Kępno, natomiast najatrakcyjniejszym kierunkiem pozapowiatowym jest miasto Poznań. Obecnie prognozuje się utrzymanie popytu na usługi transportowe na zbliżonym poziomie do obecnego. Planuje się dążyć do utrzymania zasadniczej części sieci komunikacyjnej powiatu. Powyższe informacje zostały uwzględnione przy planowaniu publicznego transportu zbiorowego w powiecie kępińskim.

## 5 Przewidywane finansowanie usług przewozowych



## 5.1 Źródła i formy finansowania

Obecnie powiat kępiński jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane przez przedsiębiorców prywatnych, działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosownych zezwoleń. Refundacja biletów ulgowych sprzedawanych przez tych przewoźników odbywa się ze środków marszałkowskich.

Powiat kępiński będzie finansował własne usługi przewozowe w przypadku, gdy rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać na:

- pobieraniu przez operatora, któremu powiat kępiński powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez sam powiat kępiński opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów,
- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
  - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym,
  - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości powiatu kępińskiego, o ile zostały ustanowione,
  - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez powiat kępiński środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

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

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku powiatu kępińskiego,
- środki z budżetu państwa.

## 5.2 Koszty z jakimi może wiązać się uruchomienie przewozów użyteczności publicznej

Koszty organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na szczeblu powiatowym będą pochodną wybranego modelu finansowania usług użyteczności publicznej w tym zakresie.

W przypadku powiatu kępińskiego należy wziąć pod uwagę co do zasady model oparty w pierwszej kolejności na pobieraniu przez operatora, wyłonionego w postępowaniu koncesyjnym, wpływów z tytułu opłat ze sprzedaży biletów. Aby taki model finansowania zastosować, należy dokonać wyboru operatora lub operatorów transportu zbiorowego w oparciu o przepisy ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi. Wybrany koncesjonariusz (operator) będzie operował na sieci lub jej wycinku (w przypadku kilku operatorów) i pobierał z tego tytułu opłaty za sprzedane bilety, które będą stanowiły wyłączny przychód operatora.

Drugim możliwym modelem, w którym można zrealizować wszystkie planowane warianty jest model polegający na zapłacie za usługę publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu wpływów ze sprzedaży biletów po stronie Organizatora. Taki model jednakże wymaga uzyskania przez Organizatora uprzedniej wiedzy na temat wpływów z biletów na danych liniach lub całej sieci. Wymaga on także zaangażowania realnych środków budżetowych, czego można uniknąć w przypadku modelu koncesyjnego.

W związku z tym rekomendowanym modelem jest model koncesyjny, który po pierwsze daje możliwość niezaangażowania środków budżetowych, a po drugie pozwala uzyskać przez pierwsze lata jego funkcjonowania realną wiedzę o wskaźnikach technicznych/ekonomicznych/finansowych całej sieci niezależnie od wybranego wariantu.

Odnosząc powyższe założenia do planowanej sieci o charakterze użyteczności publicznej zakłada się, iż koszty uruchomienia przewozów w modelu koncesyjnym będą de facto zerowe - brak wydatku dla budżetu powiatu - natomiast w modelu zapłaty za usługę będą musiały zostać skalkulowane wg rynkowych stawek za podobne usługi, przy czym będą one o tyle mniejsze, o ile większy będzie przychód z biletów za przejazdy transportem organizowanym przez powiat kępiński. Należy pamiętać, że wariant bezkosztowy będzie możliwy do osiągnięcia tylko w przypadku rentowności sieci, co jest zależne od rozkładu jazdy, wpływów z biletów i zapewnieniu wyłączności przystankowej dla operatora.

Poniżej w tabeli zestawiono szacunkowe koszty wg poszczególnych wariantów i modeli. Dla kalkulacji przyjęto, iż stawka za wozokilometr płacona operatorowi w przypadku modelu zapłaty za usługę nie będzie wyższa niż 3 zł netto.

Tabela 8. Przedstawienie kosztów, z jakimi może wiązać się uruchomienie publicznych przewozów

Wariant	Model I koncesyjny/szacowany koszt	Model II zapłaty za usługę/szacowany koszt	Założenia do Modelu II
Wariant podstawowy	Model „bezkosztowy**” dla budżetu	Szacowany łączny koszt roczny dla całej sieci ok. <b>0,655 mln zł</b> netto (kwota zostanie pomniejszona o uzyskane wpływy z biletów)	Założenia:  - Liczba wozokilometrów przewidziana do realizacji w ciągu roku, zgodna z planowanymi liniami zamieszczonymi w tab. 3 <b>wynosi 218 400 km,</b> przy założeniach: liczba dni w miesiącu: - roboczych: 22 - soboty: 4 - niedziele i święta: 4  Założona stawka za wozokilometr wynosi 3 zł netto.

Wariant	Model I koncesyjny/szacowany koszt	Model II zapłaty za usługę/szacowany koszt	Założenia do Modelu II
Wariant podstawowy + uzupełniający	Model „bezkosztowy**” dla budżetu	Szacowany koszt dla całej sieci to około <b>0,996 mln zł</b> netto (kwota zostanie pomniejszona o uzyskane wpływy z biletów)	Założenia: Liczba wozokilometrów przewidziana do realizacji w ciągu roku, zgodna z planowanymi liniami zamieszczonymi w tab. 3 i 4 <b>wynosi 331 920 km,</b> przy założeniach: liczba dni w miesiącu: - roboczych: 22 - soboty: 4 - niedziele i święta: 4  Założona stawka za wozokilometr wynosi 3 zł netto.

*bezkosztowy \* - tylko w przypadku sporządzenia odpowiedniej umowy między organizatorem i operatorem, do zadań organizatora będzie również należeć rozliczanie i kontrolowanie operatora, co może generować pośrednie koszty dla powiatu związane z organizacją transportu nie ujęte w powyższej tabeli.*

*Źródło: opracowanie własne*

Do powyższych obliczeń (w wierszu podstawowy + uzupełniający) przyjęto uruchomienie w całości wariantu uzupełniającego, przy funkcjonującym w całości wariantu podstawowego (uruchomienie wszystkich kursów przewidzianych w tabeli 3 i 4).

Podstawowym warunkiem aby wariant był bezkosztowy jest sporządzenie odpowiedniej umowy pomiędzy operatorem a organizatorem, w której zostaną określone i przeniesione na operatora wszystkie ryzyka związane ze świadczeniem usług publicznego transportu zbiorowego .

Dodatkowo muszą zostać spełnione następujące czynniki:

- zorganizowana sieć musi być rentowna (istotnym elementem jest, przeprowadzenie dialogu technicznego z przewoźnikami, na podstawie którego między innymi powinny zostać zaplanowane rozkłady jazdy na poszczególnych liniach zapewniające rentowność całej sieci),
- odpowiednia polityka przystankowa (w tym podjęcie odpowiednich uchwał między innymi w zakresie określenia: przystanków komunikacyjnych, opłat za korzystanie z nich),
- umowa wyłączająca dodatkowe roszczenia finansowe operatora względem organizatora,
- współpraca z gminami, nieodbieranie wzajemnie pasażerów na fragmentach linii pokrywających się.

W przypadku braku zainteresowania ze strony przedsiębiorców świadczeniem usług na podstawie koncesji na roboty budowlane lub usługi, wariant bezkosztowy nie będzie możliwy do realizacji.

Faktyczne koszty są możliwe do wyliczenia w momencie stworzenia kompletnego rozkładu jazdy komunikacji zbiorowej.

### 5.3 Rentowność linii komunikacyjnych

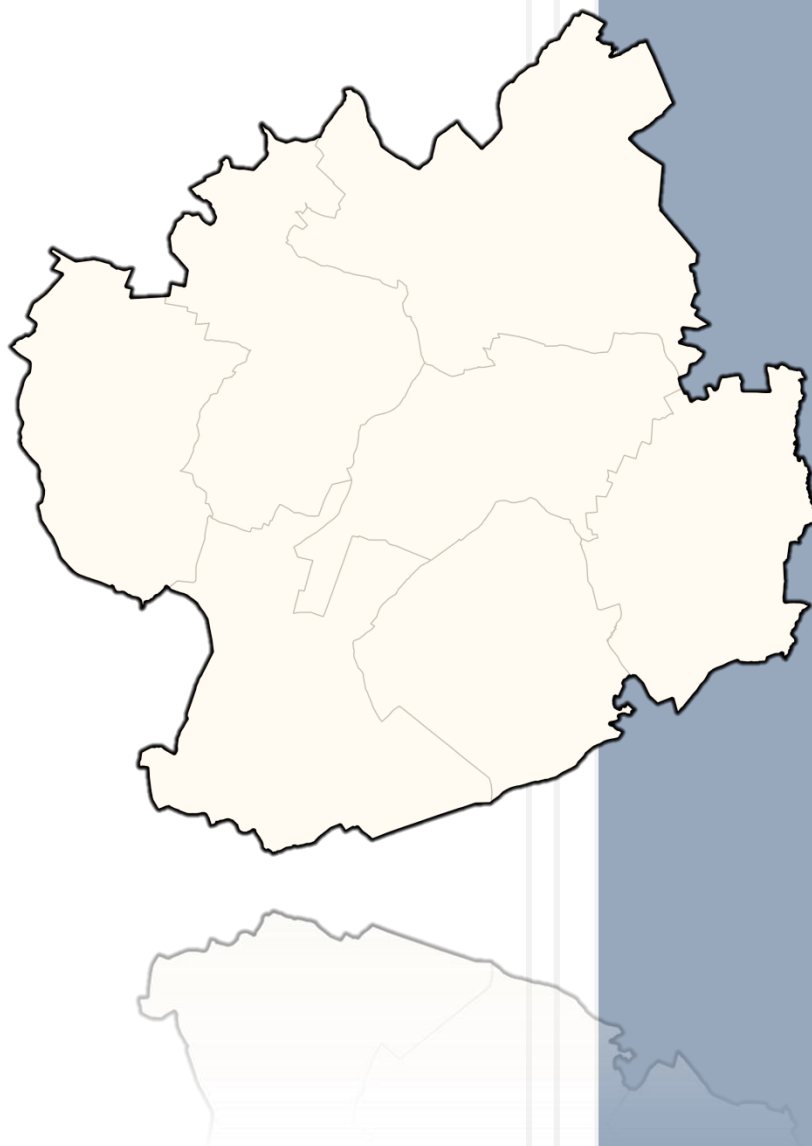
Szacuje się, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich jest dodatnia. Przewoźnicy ci, realizując usługi przewozowe, kierują się głównie aspektami ekonomicznymi prowadzonej działalności celem osiągnięcia dodatnich wyników swojej aktywności.

Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie szczytów komunikacyjnych (porannego i popołudniowego), ponieważ wtedy występują największe napelnienia pojazdów i tym samym pojawia się największa sprzedaż biletów. Mieszkańcy powiatu kępińskiego dojeżdżają wtedy do szkół i do pracy.

Połączenia realizowane w trakcie trwania międzyszczytu cechują się znacznie niższym popytem w porównaniu z okresem szczytu komunikacyjnego. Przewoźnicy obsługują te połączenia także ze względów społecznych oraz aby móc korzystać z tzw. efektu skali występującego przy obsłudze sieci komunikacyjnej umożliwiającej realizację podróży w wielu kierunkach i w różnych porach dnia.

Mając na uwadze powyższe planuje się, iż rozkłady jazdy publicznej komunikacji zbiorowej będą ułożone w taki sposób, aby planowana sieć przewozów o charakterze użyteczności publicznej wykazywała dodatnią rentowność dla operatorów.

## 6 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu





Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne to tylko niektóre z negatywnych efektów rosnącej presji motoryzacyjnej, wpływającej na pogarszanie się jakości życia na terenach zurbanizowanych.

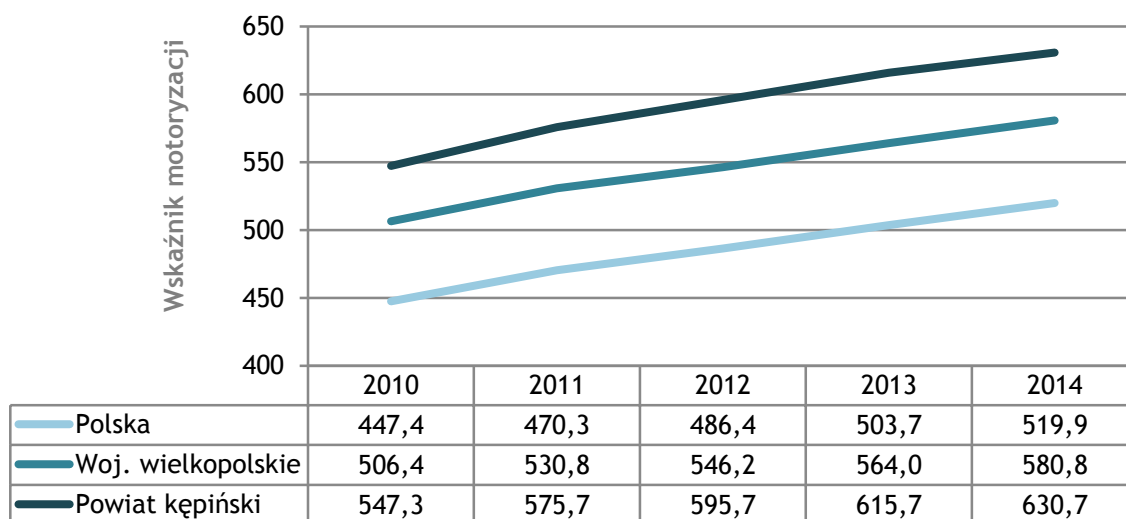
Celem polityki transportowej jest zrównoważony rozwój, czyli dążenie do zachowania optymalnego podziału pomiędzy transportem zbiorowym a zindywidualizowanym oraz do zmniejszenia obciążenia ruchem sieci drogowej. Obciążenie to jest zależne m.in. od częstotliwości użytkowania aut, stopnia napętnienia oraz wskaźnika motoryzacji.

## 6.1 Wskaźnik motoryzacji

Od kilkunastu lat w Europie obserwuje się intensywny rozwój motoryzacji. Jest to związane ze wzrostem zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zatłoczeniem dróg i problemami społecznymi, choć są to jedynie niektóre z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się warunków życia na zurbanizowanych terenach. Obecnie dąży się do tego, aby polityka transportowa była oparta na zasadach zrównoważonego rozwoju. Celem tak prowadzonej polityki transportowej jest przede wszystkim zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publiczny transport zbiorowy a transport indywidualny.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne głównie od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napętnienia oraz wskaźnika motoryzacji (liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców).

Na poniższym wykresie przedstawiono wartość wskaźnika motoryzacji dla powiatu kępińskiego w latach 2010 - 2014 oraz - dla porównania - wskaźniki dla województwa wielkopolskiego oraz Polski.

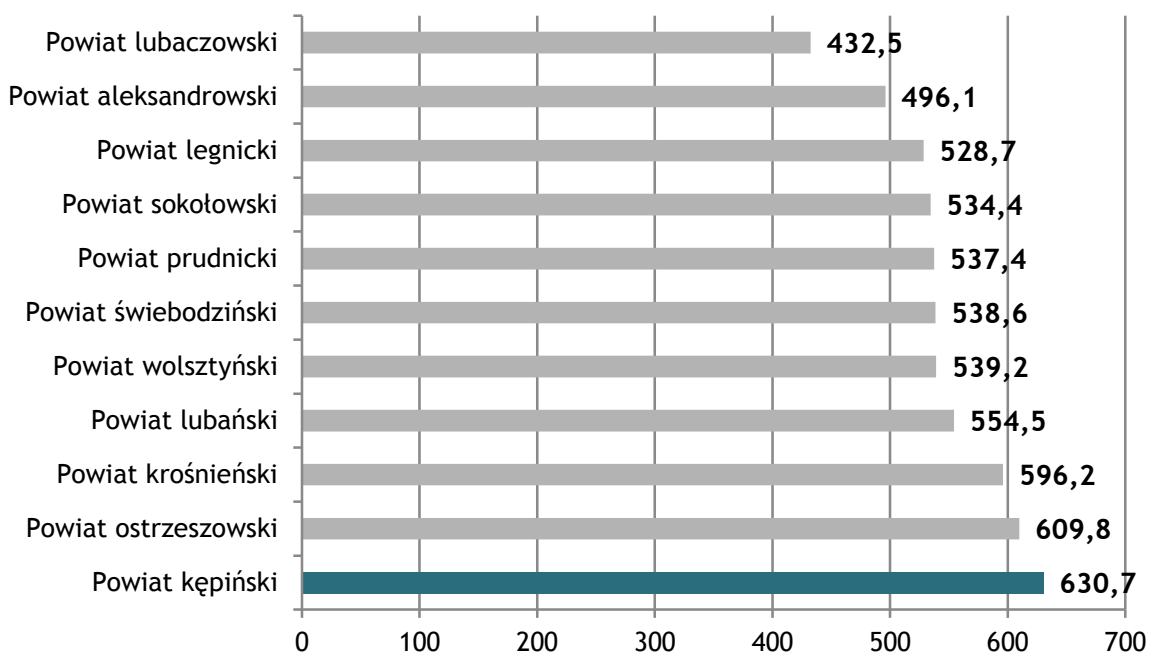


Wykres 9. Wskaźnik motoryzacji powiatu kępińskiego, woj. wielkopolskiego oraz Polski w latach 2010 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W latach 2010 - 2014 wskaźnik motoryzacji w powiecie kępińskim rósł i był wyższy od wskaźnika motoryzacji zarówno w woj. wielkopolskim, jak i w Polsce.

Poniższy wykres porównuje wskaźnik motoryzacji powiatu kępińskiego ze wskaźnikami motoryzacji w innych powiatach podobnych pod względem liczby ludności.



Wykres 10. Porównanie wskaźnika motoryzacji powiatu kępińskiego z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wskaźnik motoryzacji w powiecie kępińskim w porównaniu z innymi powiatami podobnymi pod względem liczby ludności jest wysoki. Według krajowych prognoz, wskaźnik w powiecie będzie rósł, jednak w nieco wolniejszym tempie.

Rosnący wskaźnik motoryzacji oznacza, że w powiecie przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. Mieszkańcy powiatu kępińskiego mają coraz łatwiejszy dostęp do komunikacji indywidualnej. Aby zahamować przyrost samochodów osobowych, konieczna jest poprawa atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez podwyższenie standardu usług przewozowych.

## 6.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej

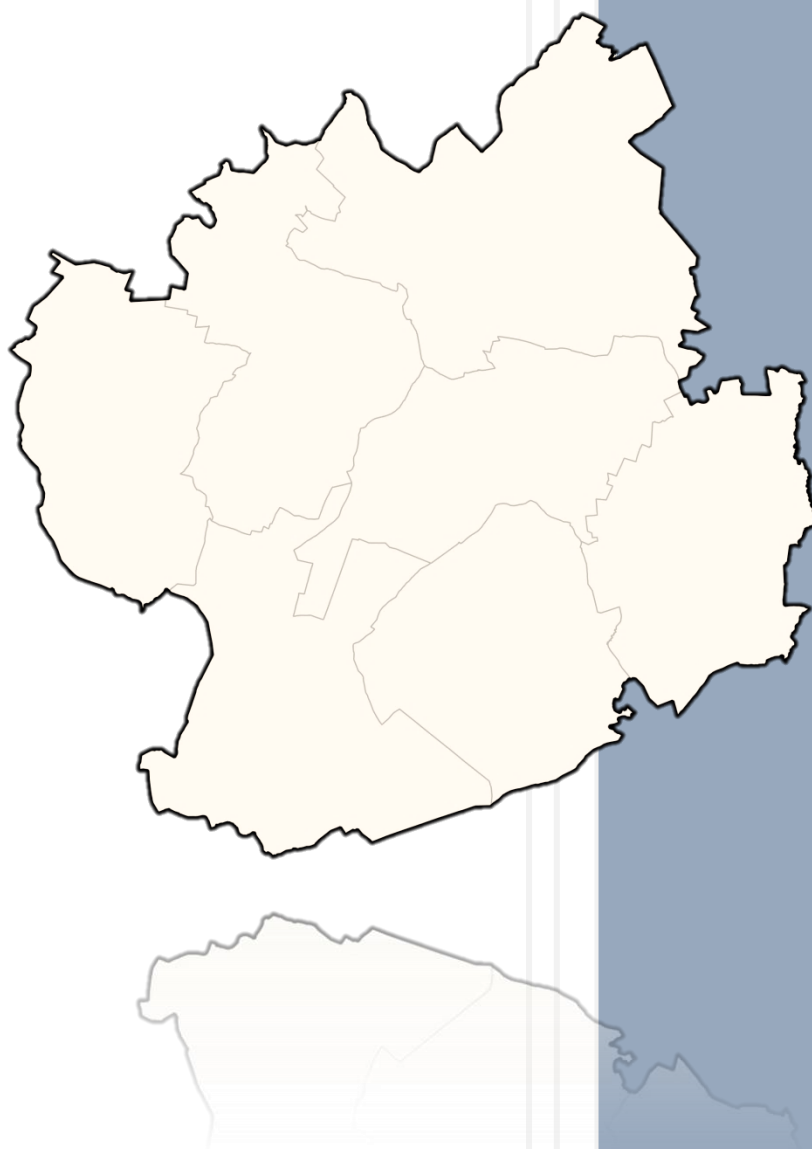
Potrzeby transportowe mieszkańców powiatu kępińskiego są zaspokajane przez transport zbiorowy i indywidualny. Na komunikację zbiorową składa się komunikacja autobusowa o charakterze gminnym, powiatowym i ponadpowiatowym. W podróży powiatowych transport zbiorowy wykorzystywany jest głównie przez młodzież w wieku szkolnym oraz osoby niemogące z racji wieku, stanu zdrowia lub sytuacji materialnej samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego. Ranking postulatów przewozowych oraz stopień ich spełnienia to zestaw determinant wskazujących na kierunki kształtowania podziału zadań przewozowych w transporcie zbiorowym z punktu widzenia pasażera. Podział zadań przewozowych jest mierzony udziałem poszczególnych środków transportu w przewozach i obliczany jako stosunek liczby podróży realizowanych danym środkiem transportu do ogólnej liczby wykonywanych podróży.

Standard świadczonych usług komunikacyjnych w powiecie kępińskim powiat planuje rozpatrywać przy pomocy następujących postulatów przewozowych:

- bezpośredniość - udział linii przebiegających przez miasto powiatowe,
- częstotliwość - podstawowe standardy częstotliwości kursowania linii w dniu powszednim w godzinach porannych szczytów (6-9), popołudniowych szczytów (14-19) oraz w soboty w południe i niedziele po południu,
- dostępność - odległość do przystanku wyrażona w minutach i metrach, udział niskowejściowego taboru, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanku,
- informacja - wszystkie dostępne źródła informacji o transporcie publicznym,
- niezawodność - udział niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych,
- niski koszt - taryfa biletowa (ceny podstawowych biletów jednorazowych i okresowych),
- prędkość - poziom prędkości komunikacyjnej autobusów,
- punktualność - udział kursów zrealizowanych z określonym odchyleniem rozkładu jazdy,
- wygoda - udział pojazdów klimatyzowanych, niskowejściowych, zapewnienie miejsc siedzących.

Poziom zadowolenia pasażerów z funkcjonowania komunikacji powiatowej można badać bezpośrednio np. metodą PAPI poprzez przeprowadzenie bezpośrednich wywiadów z mieszkańcami odpowiadającymi na pytania, jak użytkownicy oceniają całość funkcjonowania komunikacji zbiorowej oraz rankingujących ważność postulatów transportowych. Różne systemy transportowe funkcjonujące w granicach jednego powiatu powodują utrudnienia dla ich użytkowników z powodu braku integracji taryf oraz rozkładów jazdy. W miarę posiadanych możliwości należy dążyć do integracji wszystkich systemów transportowych funkcjonujących na jego terenie tak, aby w przyszłości stworzyły jeden spójny system ze zintegrowaną taryfą oraz zapewnionymi skomunikowaniami.

## 7 Zasady organizacji rynku przewozów



## 7.1 Powiat kępiński jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Przepisy prawa zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Na obszarze powiatu kępińskiego organizatorem jest powiat, a wynikające z tego zadania wykonuje starosta. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi obejmującymi co najmniej dwie gminy, ale niewykraczającymi poza granice powiatu.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

- planowania rozwoju transportu,
- organizowania publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Funkcja organizatora może zostać przekazana związkowi międzypowiatowemu. Wówczas obszarem działań staje się obszar tych powiatów, dla których organizowana jest wspólna sieć komunikacyjna.

W ramach organizacji rynku przewozów powiatowych powiat kępiński dopuszcza wdrożenie modelu zakładającego partycypację finansową gmin z terenu powiatu kępińskiego w finansowaniu publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej. Model taki można wdrożyć w chwili obecnej w jednym z dwóch wariantów opisanych poniżej.

**Wariant nr I** - zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu kępińskiego wykonuje powiat w następującym modelu:

- Organizator: powiat kępiński,
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ i pkt. 7.2. niniejszego planu,
- Współpraca powiat - gminy: w oparciu o dotację otrzymywaną z gminy przez powiat na podstawie stosownych uchwał oraz umowy dot. wydatkowania dotacji,
- Charakter przewozów: powiatowe przewozy o charakterze użyteczności publicznej,
- Finansowanie przewozów:
  - Refundacja ulg ustawowych - w zakresie linii powiatowych o charakterze użyteczności publicznej określonych w niniejszym planie,
  - Wpływy z biletów - ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowiąc będą przychód operatora,
  - Pomoc finansowa gmin w trybie art. 220 ustawy o finansach publicznych,
  - Budżet powiatu - art. 51 ust. 1 pkt 1 UPTZ.

**Wariant nr II** - zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu kępińskiego wykonuje związek powiatu kępińskiego i jego gmin w następującym modelu:

- Organizator: związek powiatowo - gminny,
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ i pkt. 7.2. niniejszego planu;
- Współpraca powiat - gminy: możliwość trwałego sformalizowania zasad współpracy w oparciu o statut związku powiatowo - gminnego;
- Charakter przewozów: powiatowo - gminne przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- Finansowanie przewozów:
  - Refundacja ulg ustawowych - w zakresie linii powiatowo - gminnych o charakterze użyteczności publicznej określonych w powiatowo - gminnym planie transportowym uchwalanym przez zgromadzenie związku powiatowo - gminnego,
  - Wpływy z biletów - ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowiąc będąc przychód operatora,
  - Budżet związku powiatowo - gminnego - art. 51 ust. 1 pkt 1 UPTZ.

## 7.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego jest to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

W przypadku, gdy powiat kępiński rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.),
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
  - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie,
  - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi powiatu.

Mając na uwadze powyższe oraz przy uwzględnieniu planowanej sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, iż preferowanym trybem będzie tryb koncesyjny, niezależnie od formy zawarcia umowy, tj.:

- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, umowa także będzie mieć charakter umowy koncesji.

Powyższe pozwoli w optymalny sposób wykorzystać zasoby finansowe organizatora uwzględniając rentowność poszczególnych linii lub całej sieci określonej w pkt. 3.2 niniejszego dokumentu.

### **7.3 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat kępiński**

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury.

Zgodnie z art. 2 pkt 13 ustawy prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Ważnym elementem zarządzania i organizowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu kępińskiego jest prowadzenie wspólnej i spójnej polityki zarządzania przystankami. Obecnie przystanki na obszarze powiatu są zarządzane przez powiat kępiński jak i przez poszczególne gminy, taki system prawny nie pozwala na wypracowanie jednego modelu standardu przystanków oraz utrudnia integrację różnych szczebli transportu zbiorowego.

## 7.4 Przygotowanie oferty przewozowej

W przypadku planowego organizowania komunikacji zbiorowej przez powiat kępiński, organizator wspólnie z operatorem w każdym roku budżetowym planuje przygotować „Plan zadań przewozowych” na rok następny.

Plan ten powinien składać z:

- 1) planu zadań przewozowych transportu publicznego w powiecie kępińskim,
- 2) planu zadań przewozowych linii międzypowiatowych (w przypadku podpisania porozumienia powiatowego).

Plan ten powinien uwzględniać i być zgodny z:

- obowiązującym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- ustalonymi i przyjętymi w planie transportowym standardami usług,
- faktycznym zapotrzebowaniem na przewozy,
- możliwościami finansowymi organizatora.

Roczny „Plan zadań przewozowych” powinien określać:

- sieć komunikacyjną ze szczegółowymi przebiegami linii,
- częstotliwości kursowania linii w poszczególne dni tygodnia,
- wielkość pracy przewozowej na tych liniach (liczbę wozokilometrów i wozogodzin),
- przewidywane koszty realizacji pracy przewozowej na terenie powiatu jak poszczególnych gmin.

Przygotowanie ww. planu na rok następny nie jest wymogiem ustawowym, jednak pozwala w przyszłości optymalnie planować oraz organizować publiczny transport zbiorowy na obszarze powiatu kępińskiego.

## 7.5 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 przewoźnika, funkcjonującego poza wspólnym systemem taryfowo-biletowym.

Socjalny charakter publicznego transportu zbiorowego wymusza ustalanie w projektowanym systemie taryfowo-biletowym wachlarza ulg przyznawanych różnym grupom społecznym i bonifikat stosowanych np. przy jednorazowych zakupach większej liczby biletów albo biletów ważnych przez dłuższy okres czasu niezależnie od liczby przejazdów - mogą to być np. bilety czasowe, okresowe, rodzinne.



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 uwzględnić jego aspekt przedmiotowy (nośniki) oraz aspekt podmiotowy (pasażerskie grupy docelowe i ich segmentacja, determinująca uprawnienia do posiadania danego rodzaju biletu). Należy dążyć do uproszczenia i podniesienia atrakcyjności systemu taryfowo-biletowego. Wszelkie zmiany związane z likwidacją lub wprowadzaniem nowych rodzajów biletów nie powinny powodować wzrostu kosztów podróży publicznym transportem zbiorowym. 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. 7-dniowe, miesięczne, etc.).

Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:

- wynikające z ustaw,
- wynikające z uchwały Rady Powiatu Kępińskiego, o ile zostaną ustanowione.

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 publicznym transportem zbiorowym.

Bilety przejazdowe mogą być sprzedawane poprzez:

- stałe punkty sprzedaży, usytuowane w szczególności na dworcach i przystankach komunikacyjnych, dodatkowo również w biurach organizatora i operatorów albo innych uczęszczanych przez pasażerów lokalizacjach (osiedla mieszkaniowe, centra handlowe itp.),
- obsługę pojazdów publicznego transportu zbiorowego,
- a także dodatkowo - w przyszłości - przez stacjonarne i mobilne automaty biletowe, telefony komórkowe oraz Internet.

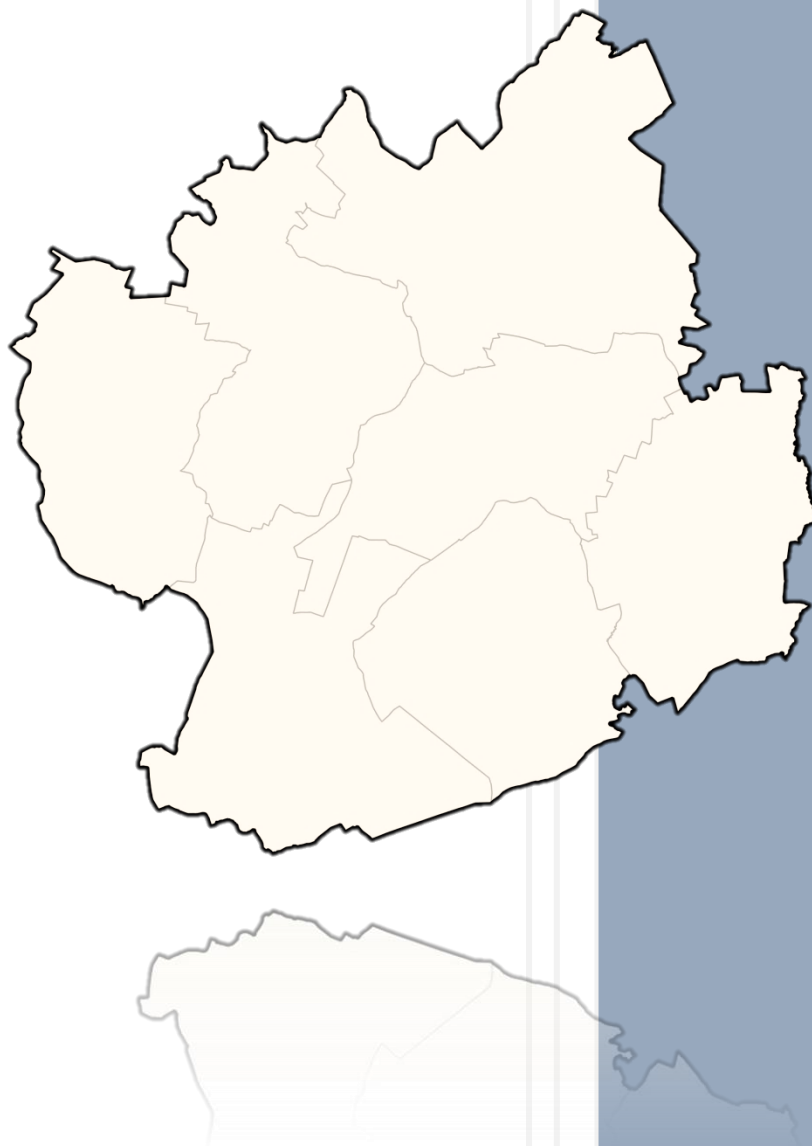
Wybranie określonego sposobu nabycia biletu determinuje sposób płatności za usługę przewozu. Może to być:

- gotówka,
- a także w przyszłości - elektroniczna karta płatnicza, przelew komputerowy dokonany przez Internet, SMS w telefonie komórkowym lub połączenie z numerem operatora sprzedaży biletów przez telefon komórkowy.

W stałych punktach sprzedaży powinny być sprzedawane wszystkie rodzaje biletów przejazdowych. W przypadku dystrybucji biletów przez obsługę pojazdów publicznego transportu zbiorowego dopuszcza się sprzedaż biletów w ograniczonym zakresie oferty.

# 8

## Przewidywany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej



## 8.1 Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie - użytkownicy transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 9. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z /do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów powiatowej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie; tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków; likwidacja progów na drodze dojścia do przystanków.
niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wystużonych pojazdów na nowsze.
koszt	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organizatora
prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

*Źródło: opracowanie własne*

Planując podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich na terenie powiatu należy pamiętać i uwzględniać również:

- ochronę środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

## 8.2 Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną

### 8.2.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NO<sub>x</sub>),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO.

Innymi niż zaostrożenie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych.

W przypadku obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej przez tabor używany, dopuszcza się pojazdy nie spełniające najwyższych norm spalin, jednak od roku 2020 powinny one spełniać co najmniej normę Euro 4. Przy wykorzystaniu do obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej pojazdów fabrycznie nowych wymaga się aby spełniały one normę Euro 6.

### 8.2.2 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego,
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia dla pasażerów,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje,
- wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróżę osobom niedosłyszącym.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną - dlatego będą wybierać komunikację zbiorową.

Powiat w miarę posiadanych możliwości finansowych będzie dążył aby przedstawione powyżej rozwiązania były stosowane u operatora publicznego transportu zbiorowego w powiecie kępińskim.

### 8.2.3 Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Poniżej w tabeli zostały określone podstawowe standardy pojazdów wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym

Tabela 10. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe, używane
herb lub logo powiatu (operatora) jednoznacznie identyfikujące pojazdy kursujące na liniach organizowanych przez powiat	X	X
aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat	X	X
regulamin przewozów	X	X
taryfa przewozowa	X	X

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe, używane
przednia tablica kierunkowa - elektroniczny wyświetlacz ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	
przednia tablica kierunkowa z kierunkiem jazdy (inna niż elektroniczna)		X
boczna tablica kierunkowa - z prawej strony- ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	X
miejsce na wózek inwalidzki	X	
niskie wejście	X	
norma spalin Euro 6	X	
przycisk sygnalizujący zamiar opuszczenia pojazdu przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim	X	
rampa dla wózków	X	
wyposażenie w system informacji wizualnej i dźwiękowej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym i ociemniałym	X	

Źródło: opracowanie własne

### 8.3 Pożądany standard infrastruktury przystankowej

#### 8.3.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (np. domu, pracy) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Czas dojścia do przystanku zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym, a także od jakości drogi pieszego, różnicy wysokości i przeszkód naturalnych. W przewozach powiatowych można zwiększyć oddziaływanie przystanków poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu Bike&Ride.

W każdej miejscowości objętej powiatową siecią komunikacyjną na obszarze powiatu kępińskiego planuje się zatrzymanie pojazdu na minimum jednym przystanku. Większa liczba przystanków w miejscowościach będzie uwarunkowana faktycznymi potrzebami transportowymi oraz możliwościami technicznymi utworzenia przystanku.

#### 8.3.2 Docelowy standard przystanków komunikacyjnych

Powiat kępiński, w miarę posiadanych środków finansowych, dążyć będzie do zapewnienia możliwie najwyższego standardu przystanków komunikacyjnych, odpowiadającego potrzebom powiatowych przewozów pasażerskich.

W trakcie przebudowy dróg powiatowych oraz - w uzasadnionych przypadkach i w miarę posiadanych funduszy - autonomicznie względem procesu inwestycyjnego na sieci dróg powiatowych - powiat kępiński ujednotoci standard przystanków komunikacyjnych, uwzględniając przy tym:

- pełnią funkcję dominującą (przystanek głównie dla wsiadających/wysiadających),
- liczbę pasażerów korzystających z przystanku,
- dostosowanie przystanku do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- natężenie ruchu na drodze wzdłuż której zlokalizowany jest przystanek.

W poniższej tabeli zestawiony został docelowy standard przystanków komunikacyjnych.

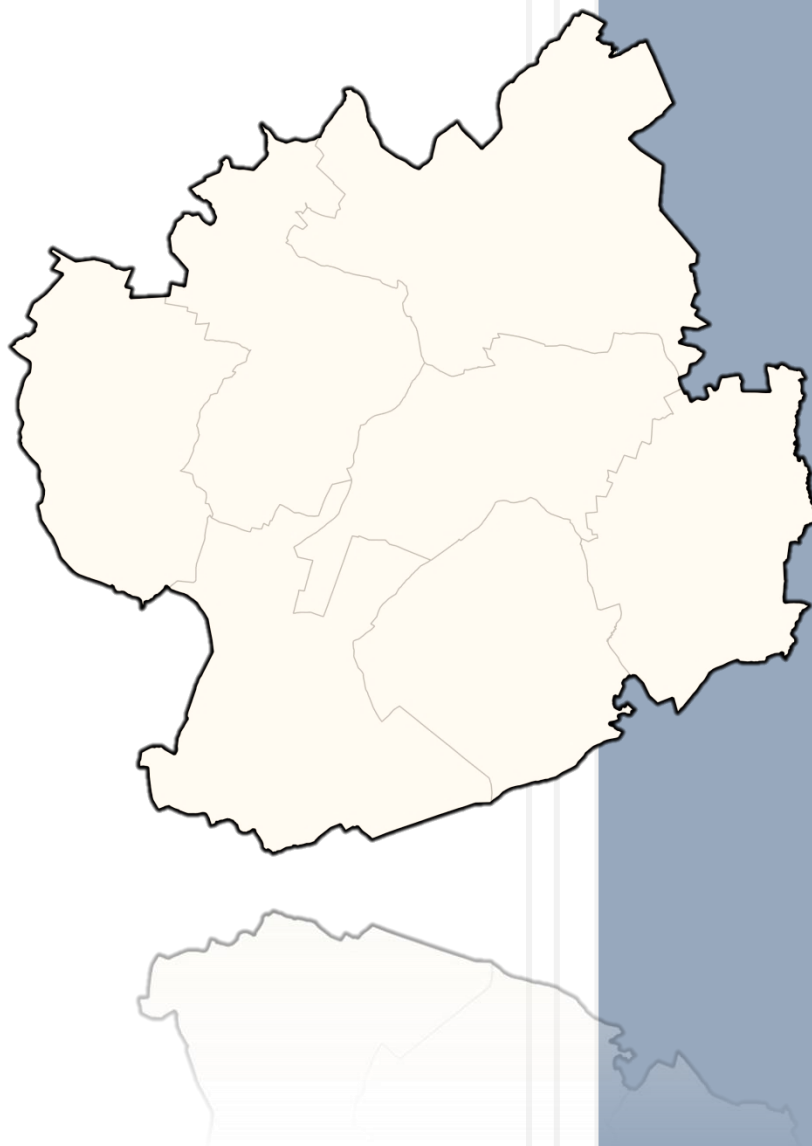
Tabela 11. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie kepińskim

Obszar	Elementy	Standard minimalny	Standard optymalny
Oznaczenie przystanku	Tabliczka D-15 „przystanek autobusowy” Znak drogowy umieszczony na słupku lub stanowiący element wiaty przystankowej	X	X
	Nazwa przystanku i numer słupka Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku, nad znakiem D-15	X	X
	Oznaczenie statusu przystanku („dla wysiadających”, „na żądanie”) Tabliczka informująca o statusie przystanku	X	X
	Piktogram informujący o zakazie palenia	X	X
	Informacja o zarządcy przystanku Informacja umieszczona na odwrocie znaku D-15 albo na tablicy informacyjnej	X	X
Informacja pasażerska	Tabliczka z rozkładem jazdy	X	X
	Schemat sieci połączeń	X (przystanki węzłowe)	X (wszystkie przystanki)
	Skrócona taryfa przewozowa	X (przystanki węzłowe)	X (wszystkie przystanki)
Miejsce oczekiwania	Ławka	X (przystanki wyposażone w wiaty)	X
	Wiata przystankowa Z przezroczystymi ścianami	X (nowe przystanki)	X
Peron	Utwardzona nawierzchnia peronu	X	X
	Wysokość peronu ponad nawierzchnią drogi Minimum 18 cm		X
	Płyty wskaźnikowe i prowadzące Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami		X
Inne	Stojak rowerowy	-	X
	Słup ogłoszeniowy	-	X
	Śmietnik	X	X

Źródło: opracowanie własne

# 9

## Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera





Jednym z zadań sprawnego systemu informacji dla pasażerów jest podwyższanie jakości oferty transportu zbiorowego i integrowanie sieci komunikacyjnej. Kompleksowy i rozbudowany system informacji pasażerskiej sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako przemyślany, spójny oraz łatwo dostępny. Przygotowany nieodpowiednio uważany jest za chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany, oraz nieuwzględniający potrzeb przewoźnych mieszkańców.

Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów może stać się przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i szeroko dostępne informacje dla podróżnych.

### 9.1 Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Zapewnienie systemu informacji dla pasażera jest zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada obowiązki:

- podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy na wszystkich przystankach oraz dworcach,
- podawania cennika opłat w pojazdach i na dworcach wraz z uprawnieniami do przejazdów ulgowych,
- podawania regulaminów przewozu na dworcach i wyciągu z regulaminu w pojazdach.

Ponadto kwestie związane z informacją pasażerską porusza także Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy. Uszczegóławia ono informacje rozkładowe jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych oraz reguluje kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. W myśl zapisów w/w rozporządzenia przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób zobowiązany jest podać rozkład jazdy do publicznej wiadomości poprzez:

- zamieszczenie go na swojej stronie internetowej;
- przekazanie rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera;
- przekazanie rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie;
- zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na wszystkich przystankach komunikacyjnych lub dworcach wymienionych w rozkładzie jazdy.

W przypadku, kiedy powiat kępiński rozpocznie pełnienie funkcji organizatorskich, planowane jest podjęcie działań mających na celu rozpoczęcie współpracy z województwem wielkopolskim oraz miastem Kępno w zakresie integracji informacji pasażerskiej, w szczególności we wspólnych węzłach przesiadkowych.

## 9.2 Planowany system informacji pasażerskiej

Informacja pasażerska będzie dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się, tj.:

- w momencie wystąpienia potrzeby przewozowej,
- w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej,
- w czasie odbywania podróży środkami transportu zbiorowego.

Informacje istotne z punktu widzenia podróżnego należy publikować:

- w pojazdach komunikacji powiatowej,
- na przystankach,
- w Internecie,
- w przyszłości poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom.

W poniższej tabeli zestawiono planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji.

Tabela 12. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji

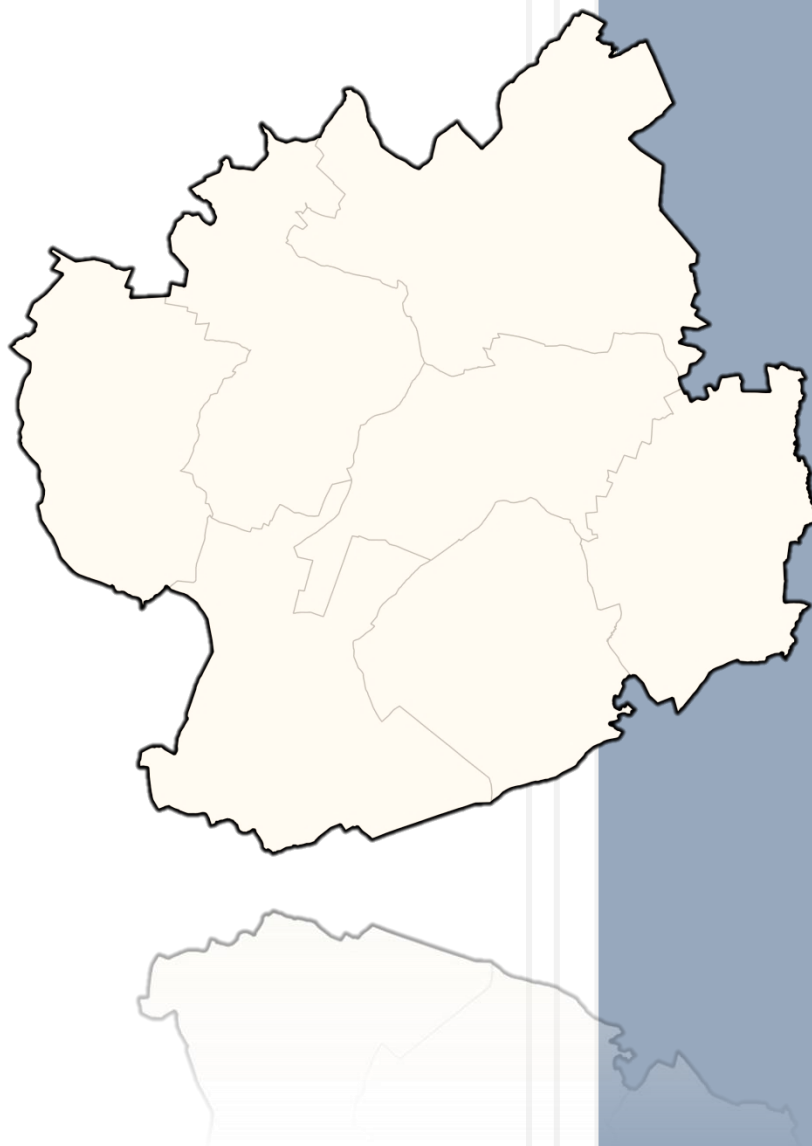
Miejsce publikacji	Zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Numer linii i/lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi ważniejszymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu).</li> <li>• Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).</li> <li>• Regulamin przewozów.</li> </ul>
Przystanki komunikacyjne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nazwa przystanku i numer słupka.</li> <li>• Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie).</li> <li>• Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku albo informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy.</li> <li>• Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim.</li> <li>• Rozkład jazdy zawierający: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ numer linii komunikacyjnej i/lub kierunek jazdy autobusów,</li> <li>○ wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiodzie dalsza część trasy,</li> <li>○ godziny odjazdów autobusów,</li> <li>○ nazwę przewoźnika/operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację i obsługę linii,</li> <li>○ okres obowiązywania rozkładu jazdy,</li> <li>○ legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia.</li> </ul> </li> <li>• Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.</li> </ul>

Miejsce publikacji	Zakres informacji
<b>Węzeł przesiadkowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych.</li> <li>• Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących powiat kępiński.</li> <li>• Schemat węzła przesiadkowego wraz z zaznaczeniem kierunków odjazdów autobusów w zależności od peronu - ułatwienie przesiadek.</li> <li>• Tablica ze zbiorczym rozkładem jazdy - zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń.</li> </ul>
<b>Internet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).</li> <li>• Informacje o zarządcach przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nimi.</li> <li>• Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie.</li> <li>• Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.</li> </ul>
<b>Aplikacje mobilne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży.</li> <li>• Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.</li> </ul>

*Źródło: opracowanie własne*

# 10

## Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu kępińskiego



Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu kepińskiego powinna być integracja na różnych szczeblach organizatorów. Z jednej strony chodzi o integrację ze szczeblem wojewódzkim (przewozy kolejowe i autobusowe, jeśli zostaną uruchomione), a z drugiej - z bardziej lokalnym - przewozy wewnątrzgminne, miejskie, podmiejskie oraz międzypowiatowe. Aspektami integracji powinny być rozkłady jazdy koordynowane w węzłach przesiadkowych i na głównych przystankach, ujednoczone standardy wyposażenia i oznakowania pojazdów, a w przyszłości także taryfy i bilety.

Kierunkiem rozwoju jest także zwiększanie zasięgu oddziaływania transportu publicznego poprzez:

- zwiększanie liczby kursów (warunkowane stosownym finansowaniem),
- zwiększanie liczby tras,
- organizacji systemów dowozowych: Park&Ride oraz Bike&Ride,
- promocji usług transportu publicznego (w tym między innymi poprzez wykonywanie planów mobilności).

Zaleca się po uruchomieniu połączeń użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym okresowo (np. co 3 lata) wykonać kompleksowe pomiary napętnień na liniach oraz ankietowanie podróżnych (w celu ustalenia zachowań komunikacyjnych - źródeł i celów podróży, środka transportu, satysfakcji z usług itp.).

Badania cykliczne należy prowadzić na podstawie ustandaryzowanych procedur (precyzujących zakres i czas badań), tak aby możliwe było porównywanie uzyskanych danych.

Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne czy kongestię. Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny.

Do osiągnięcia powyższych celów konieczny jest racjonalny podział zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Na terenach o niskiej gęstości zaludnienia niemożliwe jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty powiatowego transportu publicznego, dlatego tam dominującą rolę będzie pełnić transport indywidualny, głównie samochodowy, a transport zbiorowy będzie pełnić jedynie funkcję uzupełniającą. Osoby niemające możliwości skorzystania z transportu indywidualnego (ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn) muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej. Obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu.

Kreowanie oferty transportowej na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, a w szczególności na głównych ciągach komunikacyjnych, na których można uzyskać satysfakcjonujący bilans ekonomiczny, będzie się opierać na innych zasadach. To właśnie tu do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia i wpływu na środowisko naturalne. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu oraz do zajmowania przestrzeni przez parkingi. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom powiatu atrakcyjną komunikację publiczną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego

oraz zapewnić odpowiedni standard usług. Uatrakcyjnienie oferty może się odbyć poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu.

W celu zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu kępińskiego, jak i poszczególnych gmin możliwe jest zawieranie przez powiat kępiński porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

### 10.1 Modernizacja i budowa nowych przystanków

Jednym z czynników mających wpływ na rozwój publicznego transportu zbiorowego jest modernizacja już istniejących i budowa nowych przystanków.

Przystanek komunikacyjny jest punktem styku przestrzeni ogólnodostępnej z siecią transportu zbiorowego.

Pierwszym elementem jest dojście do przystanku. Przystanek powinien być łatwo dostępny, czyli pomijając kwestię odległości, droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych a pokonanie jezdni powinno być bezpieczne, w razie potrzeby wyznaczone.

Dotarcie do przystanku może się odbyć również w inny sposób, np. rowerem. Dlatego też główne nowo budowane jak i modernizowane przystanki powinny być wyposażane w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride.

Wszystkie przystanki, z których będzie w przyszłości korzystał wybrany operator powinny posiadać widoczną nazwę. Nazwa ta powinna być zawarta na rozkładzie jazdy (daje to pewność, że to prawidłowy rozkład) oraz w sposób widoczny dla pasażerów wysiadających - na słupku bądź na wiacie.

Modernizowane i nowo budowane przystanki powinny zostać wyposażone w miejsca siedzące oraz chroniącą przed warunkami atmosferycznymi wiatę. Wiata powinna mieć trzy pełne ściany, dach i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne dni. Zaleca się aby obie boczne ściany były przezroczyste, wolne od reklam i plakatów, aby oczekujący mógł zauważyć zbliżający się pojazd.

Wiata powinna zostać wyposażona w miejsca siedzące oraz miejsce dla osoby na wózku inwalidzkim bądź na postawienie wózka z dzieckiem. W pobliżu przystanku powinna znajdować się latarnia uliczna bądź inne oświetlenie. Na każdym przystanku obowiązkowo powinien znajdować się śmietnik.

Wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza. W przypadku zróżnicowanego taboru tak dedykowane rozwiązanie jest niemożliwe, należy więc przyjąć najodpowiedniejszą, nie stwarzającą zagrożenia wysokość peronu. Przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barier, drzew, śmietników itp.). Warto poprzez inny rodzaj nawierzchni, rowki i wypustki wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatą.

Infrastrukturę należy dostosować do roli, jaką pełni przystanek. W przypadku dużej popularności, a szczególnie na węzłach przesiadkowych, wiaty i ławki powinny być odpowiednio większe.

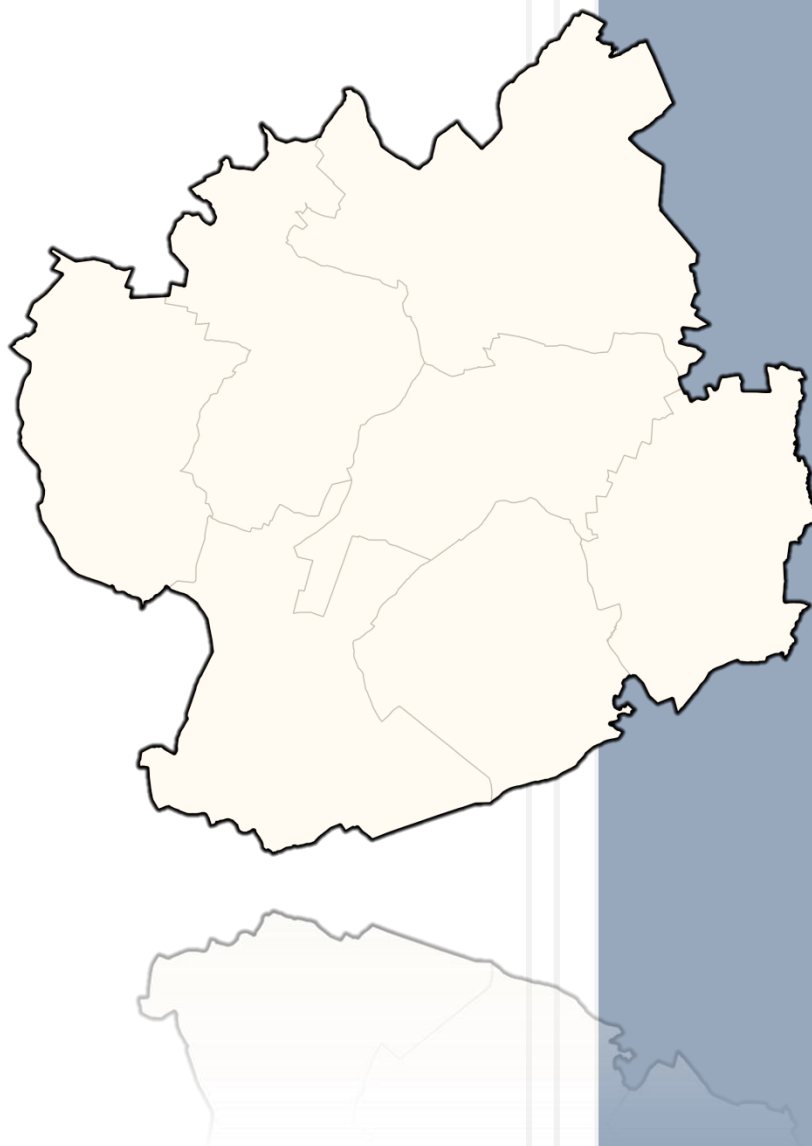
## 10.2 Tabor wykorzystywany w powiatowych przewozach użyteczności publicznej

W przyszłości w miarę możliwości finansowych powiat kępiński będzie wymagał od operatora świadczenia usług transportowych pojazdami posiadającymi jednolite barwy (ustalone przez powiat kępiński), spełniającymi najwyższe normy spalin oraz wyposażonymi w elementy poprawiające komfort podróżowania takie jak:

- niskie wejście,
- klimatyzację,
- udogodnienia dla osób z ograniczoną mobilnością i niepełnosprawnością wzrokową w tym: zewnętrzna zapowiedź głosowa, odpowiednia kolorystyka elementów i uchwytów stosowanych w pojazdach.

# 11

## Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kępińskiego



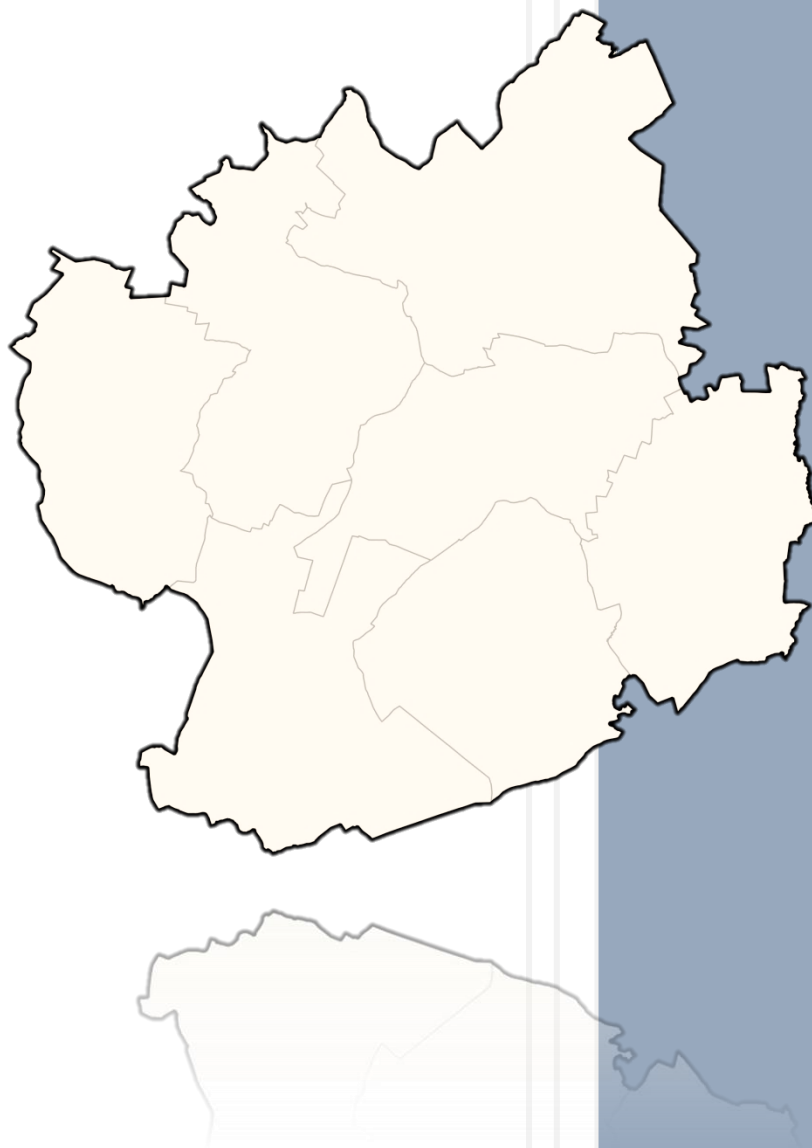


Artykuł 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kępińskiego.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Kępińskiego.

# 12

Część graficzna Planu  
zrównoważonego rozwoju publicznego  
transportu zbiorowego dla powiatu  
kępińskiego



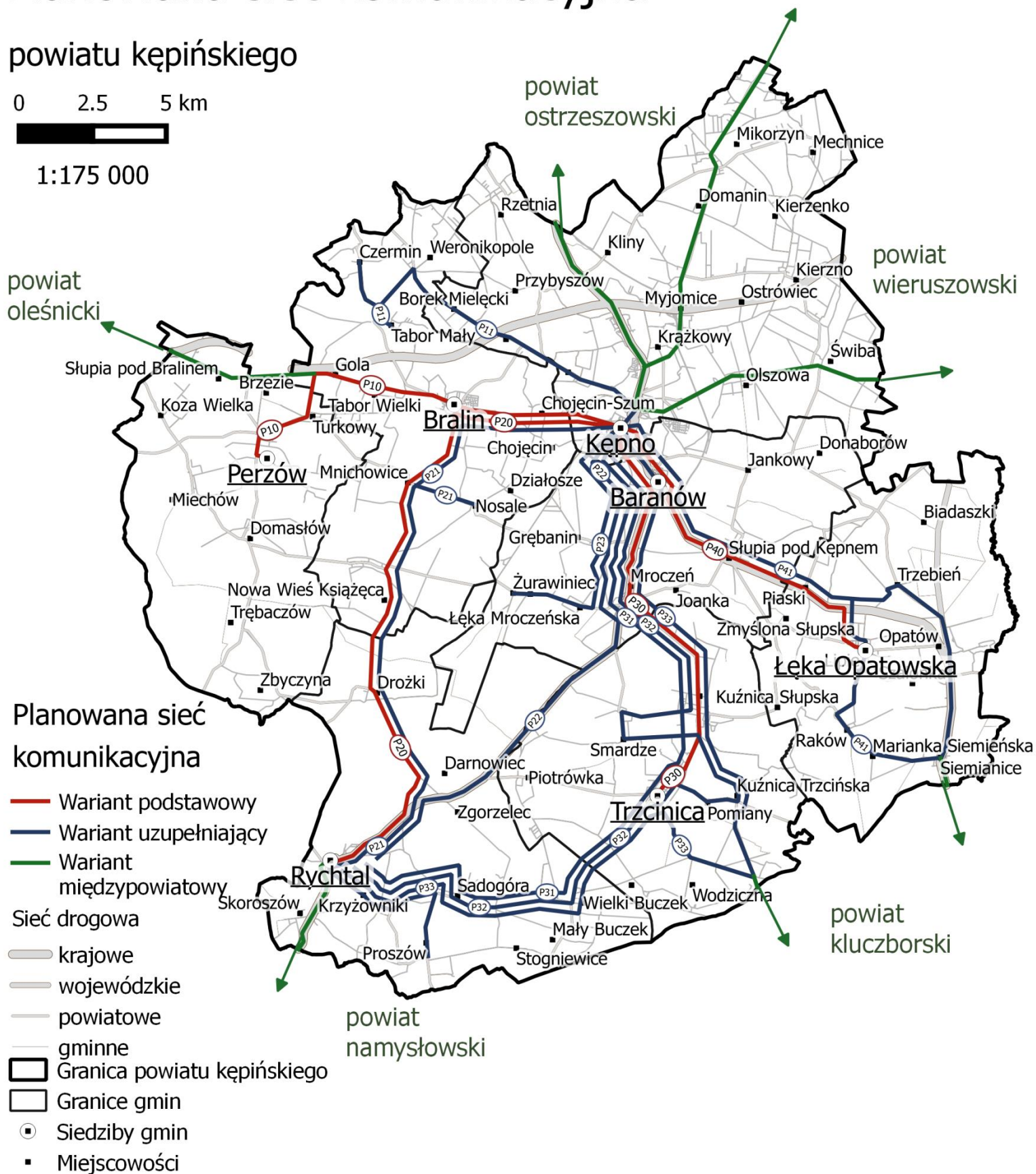
# Planowana sieć komunikacyjna

powiatu kępińskiego

0 2.5 5 km

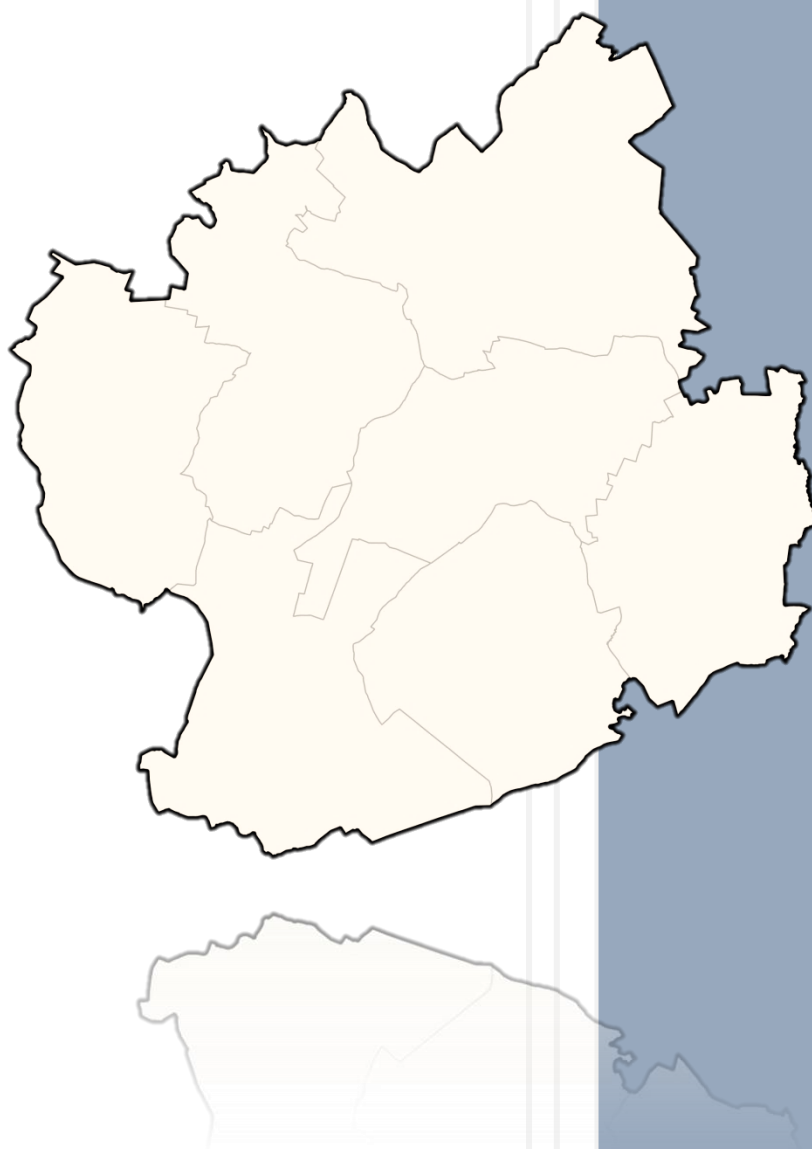


1:175 000



# 13

Spis map, tabel i wykresów



### 13.1 Spis map

Mapa 1. Podział administracyjny powiatu kępińskiego i jego położenie na tle kraju .....	9
Mapa 2. Układ drogowy i kolejowy powiatu kępińskiego .....	15
Mapa 3. Obecna sieć komunikacyjna - linie regularne .....	20
Mapa 4. Planowana sieć komunikacyjna - wariant podstawowy .....	25
Mapa 5. Planowana sieć komunikacyjna - wariant podstawowy i uzupełniający.....	26
Mapa 6. Zakłady pracy powyżej 50 pracowników w gminach powiatu kępińskiego.....	30
Mapa 7. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu kępińskiego .....	31

### 13.2 Spis tabel

Tabela 1. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Kępińskiego.....	19
Tabela 2. Pojazdy wykorzystywane do wykonywania powiatowych przewozów pasażerskich ...	21
Tabela 3. Planowana sieć komunikacyjna - wariant podstawowy .....	24
Tabela 4. Planowana sieć komunikacyjna - wariant uzupełniający .....	25
Tabela 5. Wykaz urzędów i instytucji publicznych w powiecie kępińskim.....	28
Tabela 6. Placówki oświatowe w powiecie kępińskim.....	29
Tabela 7. Obiekty kultury, rekreacji i sportu w powiecie kępińskim .....	29
Tabela 8. Przedstawienie kosztów, z jakimi może wiązać się uruchomienie publicznych przewozów .....	37
Tabela 9. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.....	51
Tabela 10. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym .....	53
Tabela 11. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie kępińskim.....	55
Tabela 12. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji.....	58

### 13.3 Spis wykresów

Wykres 1. Zmiany liczby ludności w gminach powiatu kępińskiego w latach 2010 - 2014.....	11
Wykres 2. Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach powiatu kępińskiego w 2014 roku ..	12
Wykres 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w ludności ogółem w powiecie kępińskim.....	13
Wykres 4. Stopa bezrobocia w powiecie, województwie oraz w Polsce w latach 2010 - 2014 ..	13
Wykres 5. Prognozowana liczba ludności powiatu kępińskiego do roku 2030 .....	14
Wykres 6. Prognoza udziału ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie kępińskim w latach 2020, 2025 i 2030.....	14
Wykres 7. Wiek pojazdów wykorzystywanych do świadczenia usług w powiatowych przewozach pasażerskich.....	22
Wykres 8. Normy emisji spalin spełniane przez pojazdy wykorzystywane w powiatowych przewozach pasażerskich .....	22
Wykres 9. Wskaźnik motoryzacji powiatu kępińskiego, woj. wielkopolskiego oraz Polski w latach 2010 - 2014 .....	41
Wykres 10. Porównanie wskaźnika motoryzacji powiatu kępińskiego z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności .....	42