

**UCHWAŁA NR LXII/725/23  
RADY MIASTA KĘDZIERZYN-KOŹLE**

z dnia 28 września 2023 r.

**w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Kędzierzyn- Koźle na lata 2023-2032”**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 w związku z art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40, z późn. zm.<sup>1)</sup>) oraz art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. a i b i ust. 3, art. 12 i art. 13 ust 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, z późn. zm.<sup>2)</sup>), Rada Miasta Kędzierzyn-Koźle uchwała, co następuje:

**§ 1.** Uchwała się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Kędzierzyn- Koźle na lata 2023-2032”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

**§ 2.** Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Kędzierzyn-Koźle.

**§ 3.** 1. Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Opolskiego.

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

Przewodniczący Rady Miasta  
Kędzierzyn-Koźle

**Ireneusz Wiśniewski**

---

<sup>1)</sup> zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2023 r. poz. 572, 1463 i 1688.

<sup>2)</sup> zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 2666 oraz z 2023 r. poz. 1003, 1234, 1688 i 1720.

Załącznik do uchwały Nr LXII/725/23  
Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle  
z dnia 28 września 2023 r.



## **Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego miasta Kędzierzyn-Koźle na lata 2023-2032**



Kędzierzyn-Koźle  
CZERWIEC 2023 r.

Autorami „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Kędzierzyn-Koźle na lata 2023 – 2032” są członkowie zespołu specjalistów ds. transportu zbiorowego spółki REFUNDA z siedzibą we Wrocławiu



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

## Spis treści

UŻYTE SKRÓTY I AKRONIMY .....	6
1. WSTĘP .....	9
1.1. Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....	9
1.2. Przedmiot i cel opracowania .....	9
1.3. Zakres Planu transportowego .....	10
1.4. Metodologia tworzenia Planu transportowego .....	11
1.5. Konsultacje społeczne .....	12
2. CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM 13	
2.1. Informacje ogólne o obszarze .....	13
2.2. Demografia .....	14
2.2.1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia .....	14
2.2.2. Struktura funkcjonalna ludności .....	15
2.2.3. Prognozy liczby ludności .....	16
2.2.4. Ruch naturalny i wędrownicy .....	18
2.2.5. Podsumowanie .....	18
2.3. Gospodarka .....	19
2.4. Potencjał przyrodniczy. Wpływ transportu na środowisko .....	20
3. ANALIZA PODSTAWOWEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO .....	23
3.1. Transport indywidualny .....	23
3.1.1. Transport samochodowy .....	23
3.1.2. Transport rowerowy i pieszy .....	25
3.1.3. Infrastruktura integrująca transport indywidualny z transportem zbiorowym .....	27
4. SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ REALIZOWANE SĄ PRZEWOZY O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ .....	28
4.1. Transport zbiorowy .....	28
4.1.1. Charakterystyka ilościowa i jakościowa .....	28
4.1.2. Infrastruktura wykorzystywana w PTZ .....	39
4.1.3. Przewoźnicy wykonujący przewozy komercyjne .....	41
4.1.4. Przewozy kolejowe .....	41
4.2. Transport wodny .....	45
5. ANALIZA WYTYCZNYCH, PREFERENCJI I ZALECEŃ DOTYCZĄCYCH SYSTEMU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO .....	46
5.1. Strategia Rozwoju Miasta Kędzierzyn-Koźle do 2030 r. ....	46
5.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kędzierzyn-Koźle .....	47
5.3. Analiza Kosztów i Korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w mieście Kędzierzyn-Koźle, autobusów zeroemisyjnych .....	50

5.4. Zadania uwzględniające zakup taboru autobusowego oraz rozbudowę i modernizację infrastruktury służącej publicznemu transportowi zbiorowemu.....	51
5.5. Strategia Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do 2035 r.....	51
5.6. Dokumenty strategiczne Subregionu Kędzierzyńsko-Strzeleckiego.....	53
5.7. Strategia Młodzieżowa Gminy Kędzierzyn-Koźle .....	53
5.8. Plan zagospodarowania przestrzennego.....	54
6. ANALIZA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA ORAZ PLANOWANYCH DO ROKU 2032 ZMIAN DOTYCZĄCYCH LOKALIZACJI LUB INTENSYWNOŚCI GŁÓWNYCH GENERATORÓW RUCHU.....	57
7. ANALIZA SWOT SYSTEMU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO .....	66
8. PODSUMOWANIE I WNIOSKI Z ISTNIEJĄCYCH UWARUNKOWAŃ .....	68
9. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH.....	73
10. PREFEROWANE CECHY KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ OKREŚLONE NA PODSTAWIE BADAŃ ANKIETOWYCH	78
10.1. Metryka respondentów .....	78
10.2. Analiza wyników badań .....	80
11. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH .....	86
11.1. Możliwe formy i źródła finansowania usług przewozowych .....	86
11.2. Sposób finansowania systemu publicznego transportu zbiorowego w Gminie Kędzierzyn-Koźle.....	87
11.3. Rentowność systemu transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Gmina Kędzierzyn-Koźle .....	90
12. SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ JEST PLANOWANE WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	91
12.1. Charakterystyka planowanej sieci .....	91
12.2. Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych .....	92
13. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW.....	93
14. POŻĄDANY STANDARD W PRZEWOZACH PASAŻERSKICH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	96
14.1. Informacje ogólne.....	96
14.2. Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska — rozwój elektromobilności w zakresie podwyższania standardu świadczenia usług publicznych.....	98
14.3. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej.....	101
14.4. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego .....	103
14.4.1. Standard w zakresie taboru.....	104
14.4.2. Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych.....	104
14.4.3. Standard w zakresie informacji pasażerskiej .....	105
15. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERÓW .....	106
16. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO .....	108
17. WERYFIKACJA I AKTUALIZACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO .....	112
18. SPIS TABEL, RYSUNKÓW, WYKRESÓW I MAP .....	115
Załącznik nr 1 Raport z Konsultacji Społecznych.....	122

Załącznik nr 2 Raport z fakultatywnych Konsultacji Społecznych.....125

**Analiza kosztów i korzyści / AKK** – Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej Miasta Kędzierzyn—Koźle.

**Autobus niskopodłogowy (Low Floor)** – autobus, który posiada 100% niskiej podłogi, tj. nie posiada stopni wejściowych.

**Autobus niskowejsiowy (Low Entry)** – autobus częściowo niskopodłogowy, gdzie najczęściej przednia część autobusu (I i II wejście) jest niskopodłogowa, tj. bez stopni wejściowych, a kolejne wejścia posiadają stopnie.

**Autobus zeroemisyjny** – zgodnie z art. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych - autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 tej ustawy, wykorzystujące do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniwach paliwowych, lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2022 r. poz. 673).

**B&R** – parking w systemie Zostaw Rower i Jedź, w tłumaczeniu z angielskiego Bike&Ride.

**CNG** – sprężony gaz ziemny, stosowany do napędu pojazdów silnikowych.

**GUS** – Główny Urząd Statystyczny.

**K&R** – parking „Kiss&Ride” (z ang. pocałuj i jedź). Są to wyznaczone miejsca, służące do krótkiego postoju (ok. 1-2 min), które mają ułatwić szybką przesiadkę pasażera pojazdu na inny rodzaj transportu.

**Komunikacja miejska** – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: a) miasta i gminy, b) miast albo c) miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego

transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie.

**KOBiZE** – Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami.

**Miasto / Miasto Kędzierzyn-Koźle / Kędzierzyn-Koźle / Gmina / Gmina Kędzierzyn-Koźle** – Gmina Miasto Kędzierzyn-Koźle.

**ON** – olej napędowy stanowiący paliwo do silników wysokoprężnych.

**Operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

**Organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

**PKP Intercity** – polski przewoźnik kolejowy należący do grupy PKP, który obsługuje kolejowe dalekobieżne przewozy pasażerskie.

**PKP PLK** – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., spółka odpowiadająca za zarządzanie państwową siecią linii kolejowych w Polsce.

**Plan / Plan transportowy** – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Kędzierzyn-Koźle na lata 2023-2032.

**PTZ / publiczny transport zbiorowy** – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

**Przewozy regionalne POLREGIO** – POLREGIO S.A.- polskie przedsiębiorstwo transportowe, prowadzące

działalność w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych,

**Przewoźnik** – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

**Przystanek komunikacyjny** – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

**P&R** - parking „Park&Ride” (z ang. parkuj i jedź). Parking zlokalizowany w pobliżu przystanków przeznaczony dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego. Kierowcy pozostawiają swoje pojazdy w wyznaczonych miejscach, przesiadają się do komunikacji zbiorowej i w ten sposób kontynuują drogę do centrum miasta.

**PM2.5** – pył zwieszony o średnicy nie większej niż 2.5 µm, który według Światowej Organizacji Zdrowia jest najbardziej szkodliwy spośród wszystkich zanieczyszczeń występujących w powietrzu, gdyż jego niewielki rozmiar sprawia, że może trafić bezpośrednio do krwioobiegu.

**PM10** – mieszanina zawieszonych w powietrzu cząsteczek, których średnica nie przekracza 10 mikrometrów. PM10 wpływa negatywnie przede wszystkim na układ oddechowy, a szczególnie niebezpieczny jest dla osób z chorobami takimi jak astma (wywołuje ataki kaszlu i świszczący oddech). Obciążenie organizmu pyłem zawieszonym zwiększa również ryzyko udaru mózgu oraz zawału serca.

**Rekompensata** - rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych zgodnie z art. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oznacza każdą korzyść, zwłaszcza

finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem.

**Rozporządzenie 1370/2007** - Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

**Rozporządzenie / Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu transportowego** – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684 z późn. zm.).

**Sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru.

**„Starzenie się” społeczeństwa** – proces polegający na wzroście liczby osób w wieku poprodukcyjnym przy jednoczesnym spadku liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym.

**SUIKZP** - uchwała nr XIII/144/19 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 26 września 2019 roku - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kędzierzyn-Koźle.

**System dynamicznej informacji pasażerski (SDIP)** – zintegrowany system informacyjny umożliwiający lokalizowanie pojazdów transportu publicznego na sieci oraz agregowanie, analizowanie oraz udostępnianie tych danych. Główną funkcjonalnością systemu jest dostarczanie pasażerom informacji o rzeczywistym czasie przyjazdu pojazdu na określony przystanek. Informacje te mogą być dystrybuowane m.in. poprzez aplikacje mobilne oraz system tablic informacyjnych (LED/LCD).

**Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych/ UoEiPA/ Ustawa** - ustawa z dnia 11



stycznia o 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U.2022 poz. 1083 t.j.).

**Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym** – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2022 poz. 1343).

**Ustawa o samorządzie gminnym** – ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U.2023 poz. 40 t.j.).

**Ustawa o transporcie drogowym** – ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U.2022 poz.2201 t.j.)

**Ustawa Prawo przewozowe** - Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz.U.2020.8 t.j.)

**WHO** - Światowa Organizacja Zdrowia.

**Wiek przedprodukcyjny** – wiek, w którym ludność nie osiągnęła jeszcze zdolności do pracy, tj. grupa wieku 0 - 17 lat.

**Wiek produkcyjny** – wiek zdolności do pracy, tj. dla mężczyzn grupa wieku 18-64 lat, dla kobiet - 18-59 lat.

**Wiek poprodukcyjny** – wiek, w którym osoby zazwyczaj kończą pracę zawodową, tj. dla mężczyzn - 65 lat i więcej, dla kobiet - 60 lat i więcej.

**Wiek mobilny** – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku 18-44 lat.

**Wiek niemobilny** – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku: mężczyźni - 45-64 lat, kobiety - 45-59 lat.

**WWA** - Wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne.

**Wzkm** – wozokilometr.

## 1. WSTĘP

### 1.1. Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego

**Nowoczesny i ekologiczny publiczny transport zbiorowy spełniający oczekiwania pasażerów, w celu minimalizacji wykluczenia transportowego mieszkańców miasta Kędzierzyn – Koźle.**

### 1.2. Przedmiot i cel opracowania

Głównym celem opracowania „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Kędzierzyn-Koźle” jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Kędzierzyn-Koźle oraz określenie zasad jego funkcjonowania i kierunków jego zrównoważonego rozwoju, aby w jak największym stopniu ograniczyć uciążliwość dla środowiska poprzez bardziej optymalny podział zadań, tj. poprzez zwiększenie udziału środków transportu publicznego na obszarze Miasta.

Rozwój transportu zbiorowego będzie prowadzony zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, która stanowi fundamentalną zasadę wdrażania „Strategii Rozwoju Miasta Kędzierzyn-Koźle do 2030 r.”, gdzie następuje integracja działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi oraz podstawowych procesów przyrodniczych.

Podstawowe zasady w dążeniu do racjonalizacji zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy:

- zapewnienie ilości i jakości usług świadczonych przez publiczny transport zbiorowy w dostosowaniu do preferencji i oczekiwań pasażerów,
- zapewnienie usług publicznego transportu zbiorowego dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- zapewnienie wysokiej jakości usług publicznego transportu zbiorowego, w celu utworzenia realnej alternatywy dla podróży własnym samochodem osobowym,

- konieczność koordynacji Planu transportowego z planami krajowymi i regionalnymi oraz z planami rozwoju przestrzennego Gminy,
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (z poszanowaniem zasobów ze względu na ich ograniczoność),
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Wdrożenie Planu transportowego wpłynie dodatkowo na racjonalne kształtowanie środków publicznych przeznaczanych na transport zbiorowy poprzez optymalne dopasowanie oferty przewozowej i kierunków rozwoju do aktualnych i przyszłych oczekiwań pasażerów w oparciu o dostępne możliwości finansowe (wewnętrzne i zewnętrzne).

Wskazane w przedmiotowym dokumencie kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle będą prowadziły do poprawy dostępności do publicznego transportu, co w konsekwencji może przełożyć się na wzrost konkurencyjności gospodarki obszaru objętego Planem transportowym oraz na jakość warunków życia mieszkańców tego obszaru.

Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniac będzie potrzeby osób o ograniczonej mobilności (zarówno niepełnosprawnych i z dysfunkcjami ruchowymi jak i osób zagrożonych wykluczeniem społecznym) oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

### 1.3. Zakres Planu transportowego

Zakres Planu transportowego jest zgodny z art. 12 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Zakres Planu obejmuje obszarowo teren Gminy Kędzierzyn-Koźle.

Plan transportowy obejmuje<sup>1</sup>:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- ocenę i prognozę potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- organizację systemu informacji dla pasażera,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego,
- linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.

---

<sup>1</sup> Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym

#### 1.4. Metodologia tworzenia Planu transportowego

Przy opracowywaniu Planu transportowego dla Gminy Kędzierzyn-Koźle wykorzystano dane i materiały, które były w dyspozycji m.in. Urzędu Miasta Kędzierzyn-Koźle oraz dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny. Wykorzystano również dane oraz informacje pochodzące z publikacji branżowych i zbiorów gospodarczych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Plan transportowy dla Gminy Kędzierzyn-Koźle jest dokumentem składającym się z:

- **części diagnostycznej**, która obejmuje charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego Planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
  - **części planistycznej**, która obejmuje przewidywane finansowanie wdrożenia transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądaną standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
- Podczas przygotowywania Planu transportowego uwzględniono:
- plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego ogłoszone przez Starostę Powiatu Kędzierzyńsko-Kozielskiego<sup>2</sup> i Marszałka Województwa Opolskiego<sup>3</sup>,
  - przewozy pasażerskie,
  - studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Kędzierzyn-Koźle,
  - miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego Gminy Kędzierzyn-Koźle,
  - sytuację społeczno-gospodarczą,
  - wpływ transportu na środowisko,
  - potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności:
    - potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
    - potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich.

<sup>2</sup> Dziennik Urzędowy Województwa Opolskiego, Uchwała nr LIII/393/2014 Rady Powiatu Kędzierzyńsko-Kozielskiego z dnia 29 kwietnia 2014r. w sprawie uchwalenia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kędzierzyńsko - Kozielskiego". Opole dnia 21 maja 2014 r. poz. 1351.

<sup>3</sup> Dziennik Urzędowy Województwa Opolskiego, Uchwała nr XLIV/505/2014 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 22 lipca 2014r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego”. Opole dnia 1 sierpnia 2014 r. poz. 1848.

## 1.5. Konsultacje społeczne

Niniejszy „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego miasta Kędzierzyn-Koźle na lata 2023-2032” jako akt prawa miejscowego, poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym, które trwały od 11.07.2023 r. do 04.08.2023 r.

W okresie poprzedzającym obligatoryjne wyłożenie, o którym mowa wyżej, projekt Planu transportowego poddano w okresie od 6 do 27 czerwca 2023 r. fakultatywnym konsultacjom z mieszkańcami miasta Kędzierzyn-Koźle, w trybie określonym w uchwale nr XLIV/513/22 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 31 marca 2022 r w przedmiocie określania zasad i trybu konsultacji z mieszkańcami miasta Kędzierzyn-Koźle (Dz. Urz. Woj. Opolskiego z 2022 r. poz. 1097).

Celem konsultacji społecznych było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach Planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom Gminy możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania preferowanych rozwiązań.

Informacja o opracowanym projekcie niniejszego Planu transportowego została ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia

projektu Planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

Dokument poddany konsultacjom wraz z formularzem konsultacyjnym dostępny był:

- w miejscowej prasie,
- na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Kędzierzyn-Koźle pod adresem: <https://bip.kedzierzynkozle.pl/>,
- w sposób zwyczajowo przyjęty (na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Kędzierzyn-Koźle).

Uwagi do projektu dokumentu można było zgłaszać za pomocą formularza konsultacyjnego w nieprzekraczalnym terminie do dnia 4 sierpnia 2023 r.:

- drogą elektroniczną bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym na adres: [dg@kedzierzynkozle.pl](mailto:dg@kedzierzynkozle.pl);
- pocztą w formie pisemnej na wskazany adres korespondencyjny: Urząd Miasta Kędzierzyn-Koźle, Biuro Działalności Gospodarczej, ul. Grzegorza Piramowicza 32, 47-200 Kędzierzyn-Koźle.

W ramach przeprowadzonych konsultacji społecznych nie wpłynęły żadne uwagi do projektu Planu transportowego.

## 2. CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM

### 2.1. Informacje ogólne o obszarze

Gmina Kędzierzyn – Koźle jest gminą miejską oraz siedzibą władz powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego położoną w południowo – wschodniej części województwa opolskiego.

Gmina graniczy z trzema gminami powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego: **Reńska Wieś**, **Cisek** oraz **Bierawa**, z dwoma gminami powiatu strzeleckiego: Ujazd i Leńnica oraz z jedną gminą powiatu krapkowickiego – Zdzieszowice i jedną gminą powiatu gliwickiego – Rudziniec.

Miasto Kędzierzyn-Koźle powstało z połączenia 7 sąsiadujących ze sobą miejscowości: 4 miast (Koźla, Kędzierzyna, Kłodnicy i Sławęcic) oraz 3 wsi (Lenartowic, Miejsca Kłodnickiego i Cisowej), co czyni je rozległym obszarowo.

Ponadto na obszarze objętym planem transportowym, występują przeszkody naturalne. Przez Kędzierzyn - Koźle przepływają dwie rzeki: Odra i Kłodnica, a prawie połowę powierzchni Gminy zajmują lasy. Powyższe czynniki w znaczący sposób wpływają na kształtowanie sieci transportowej i komunikacyjnej.

**Powierzchnia:**  
**124 km<sup>2</sup>**  
(GUS, 2021 r.)

**Liczba ludności:**  
**56 033**  
(GUS, 2021 r.)

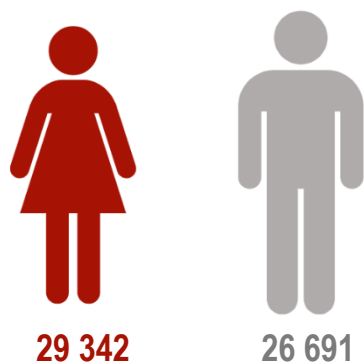


Rysunek 1 Położenie Gminy Kędzierzyn-Koźle

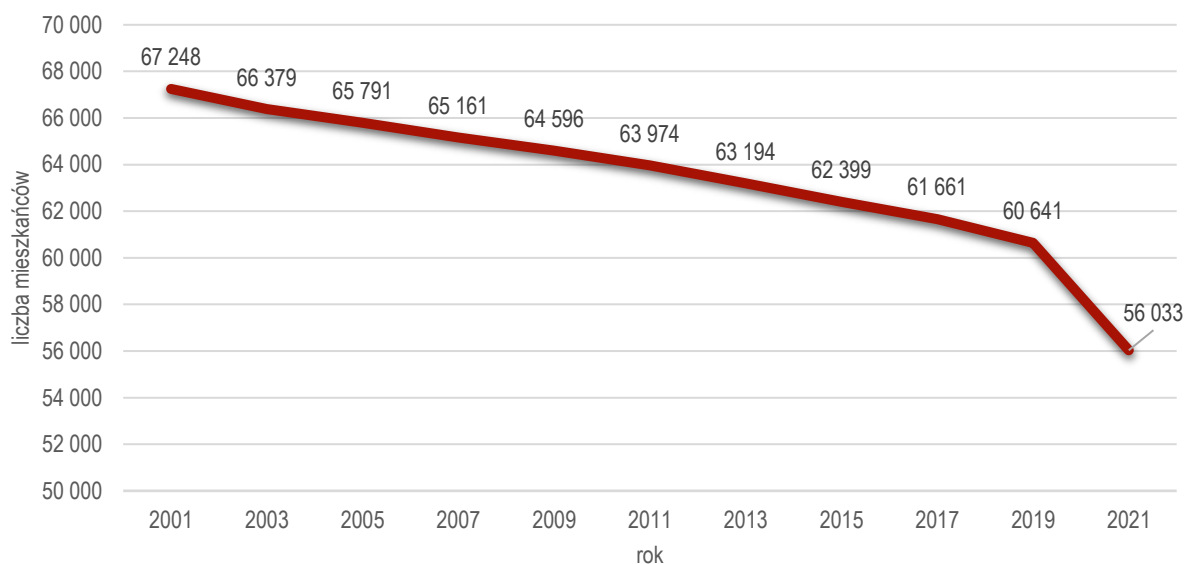
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

## 2.2. Demografia

### 2.2.1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia



Gmina Kędzierzyn-Koźle jest zamieszkiwana przez 56 033 mieszkańców<sup>4</sup>. Od 2001 roku zaobserwowano spadek liczby mieszkańców Gminy o 11 215 osób, a więc o 16,68 %. Gęstość zaludnienia w Gminie kształtuje się na poziomie 453 os/km<sup>2</sup>.

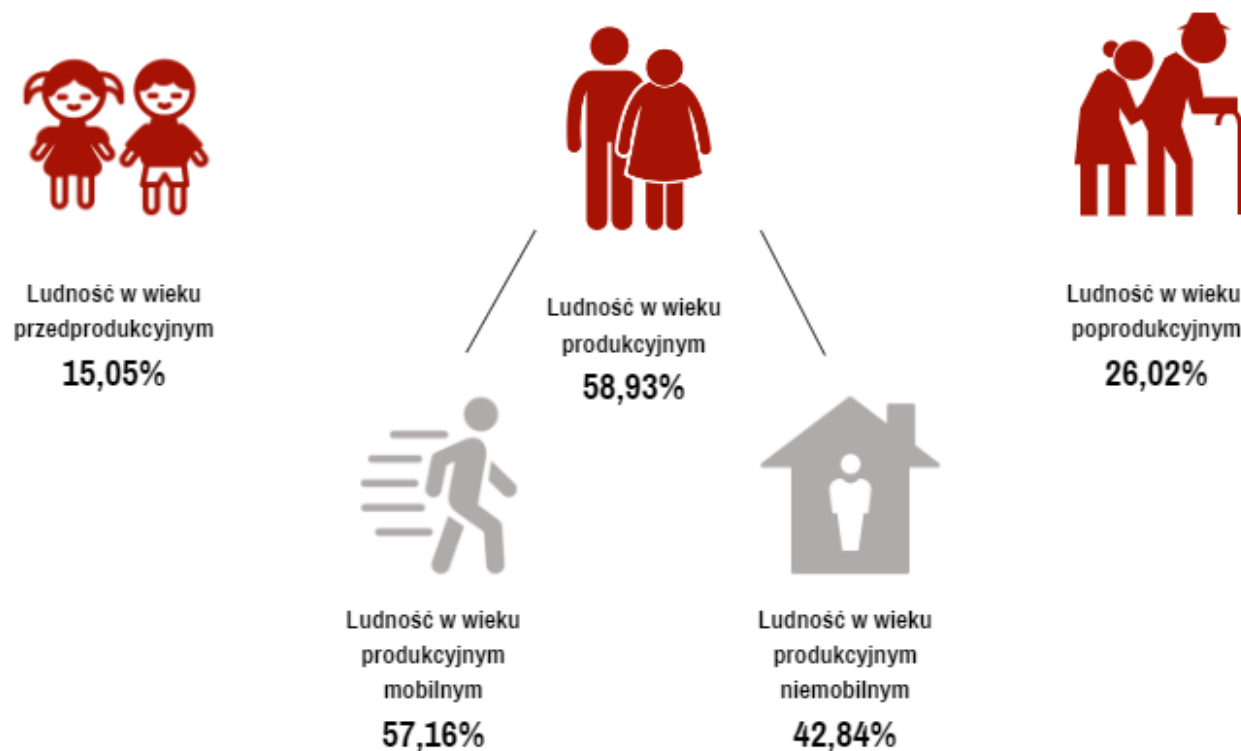


Wykres 1 Zmiany w liczbie ludności Gminy Kędzierzyn-Koźle w latach 2001- 2021

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

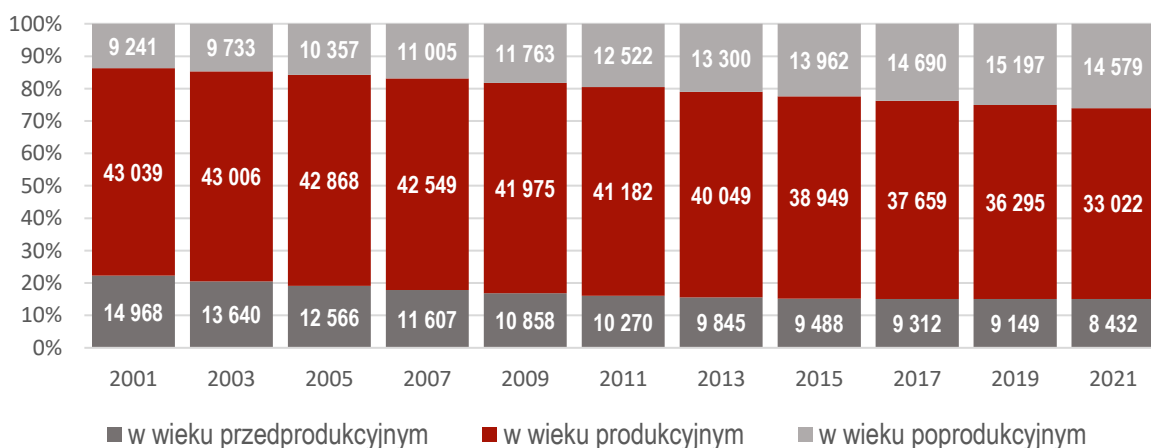
<sup>4</sup> Źródło: GUS. Według stanu na dzień 31 grudnia 2021 r.

## 2.2.2. Struktura funkcjonalna ludności



Wśród czynników demograficznych, mających istotny wpływ na rozwój transportu miejskiego, szczególne znaczenie ma poziom aktywności zawodowej mieszkańców. Analiza struktury ekonomicznej ludności Gminy wykazuje zdecydowaną

dominację osób w wieku produkcyjnym. Na koniec 2021 roku udział ludności w wieku przedprodukcyjnym wyniósł 15,05% w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców, w wieku produkcyjnym 58,93%, zaś w wieku poprodukcyjnym 26,02%<sup>5</sup>.



Wykres 2 Zmiany struktury ludności w Gminie Kędzierzyn-Koźle w latach 2001-2021

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

<sup>5</sup> GUS. Stan na 31.12.2021 r.



W ostatnich latach odnotowywany jest przyrost liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym, przy rocznym spadku liczby osób w wieku przedprodukcyjnym. Opisane powyżej zjawisko powoduje wzrost wskaźnika obciążenia demograficznego, co potencjalnie stanowi zagrożenie dla rozwoju transportu miejskiego. W konsekwencji może to doprowadzić do spadku liczby uczniów i osób w wieku mobilnym, co bezpośrednio przełoży się na spadek zapotrzebowania na usługi przewozowe. Tendencje te

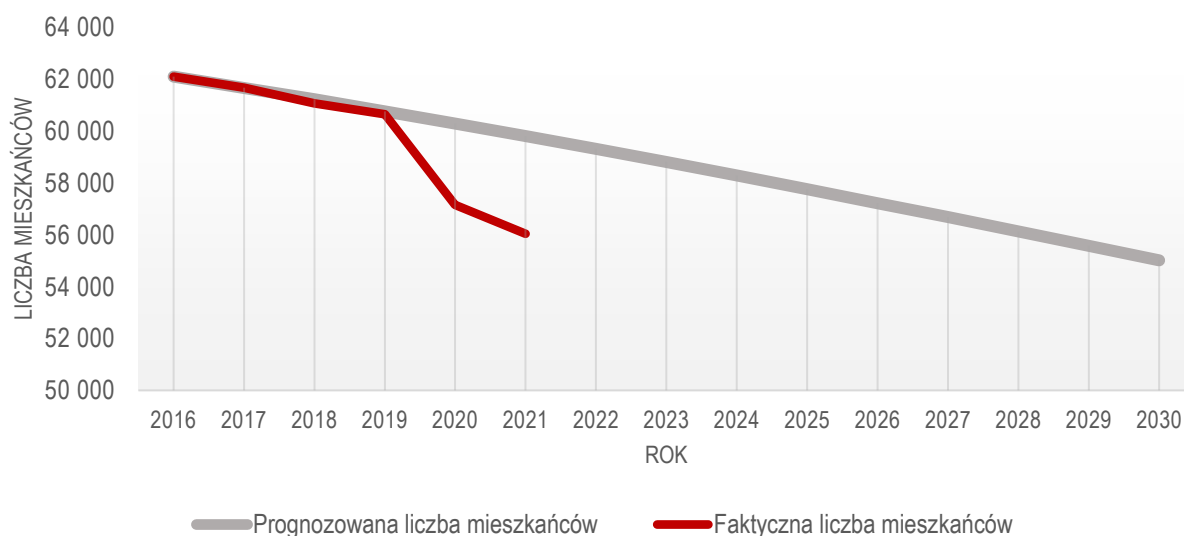
wskazują na potrzebę zmian w układzie komunikacyjnym Miasta i w ofercie przewozowej, w szczególności w zakresie tras i częstotliwości kursowania.

Zauważyć jednak należy, iż struktura wiekowa ludności zamieszkującej Kędzierzyn-Koźle nie odbiega od ogólnej tendencji demograficznej związanej ze „starzeniem się” społeczeństwa województwa i kraju, co wpływa na zmiany w potrzebach transportowych mieszkańców.

### 2.2.3. Prognozy liczby ludności

Przygotowana przez GUS *Prognoza ludności dla gmin na lata 2017 - 2030* wskazuje na kontynuację zjawiska zmniejszania się liczby ludności na obszarze Gminy Kędzierzyn-Koźle. Jednakże w rzeczywistości liczba mieszkańców spada w szybszym tempie niż zakładała to

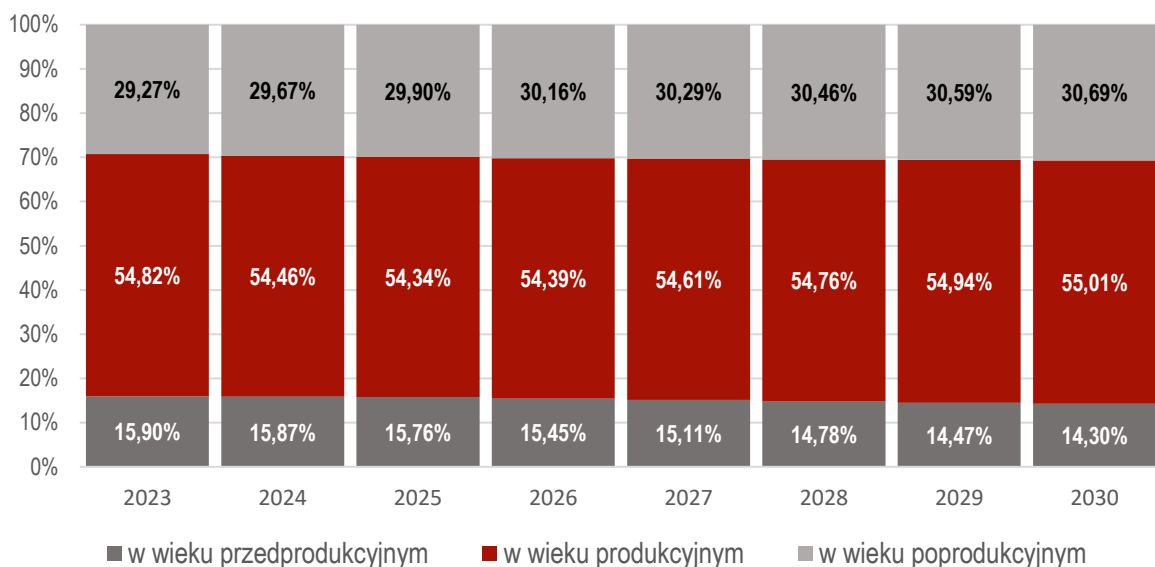
Prognoza i obecnie Gminę zamieszkuje liczba osób na przewidywanym poziomie z 2028 r. Jest to sytuacja mocno niepokojąca zarówno dla transportu publicznego jak i dla potencjału społecznego i rozwojowego całej Gminy Kędzierzyn-Koźle.



Wykres 3 Zestawienie prognozowanej liczby ludności wg Prognozy GUS ludności dla gmin na lata 2017-2030 z rzeczywistą liczbą ludności. Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Przywołana wyżej Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030 przewiduje, iż w Gminie Kędzierzyn-Koźle liczba osób w wieku przedprodukcyjnym w 2030 r. będzie stanowić 14,30 % ogółu ludności, natomiast osoby w najstarszej grupie wiekowej będą stanowiły 30,69% wszystkich mieszkańców Gminy. Pomimo procentowego wzrostu liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym ich liczba będzie maleć. W konsekwencji przewidywanych

zmian w strukturze demograficznej mieszkańców gmin objętych Planem transportowym, należy liczyć się ze zmniejszeniem do 2030 r. liczby pasażerów nabywających w komunikacji miejskiej bilety normalne (pełnopłatne), z jednoczesnym znaczącym zwiększeniem się liczby osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych lub ulgowych.



Wykres 4 Prognozowana struktura ludności w Gminie Kędzierzyn-Koźle w latach 2023-2030

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030, GUS, 2017 r.

Prognozuje się, iż liczba urodzeń będzie z roku na rok maleć przy wzroście liczby zgonów, co będzie skutkowało co raz bardziej spadającym przyrostem naturalnym. Saldo migracji wewnętrznych przez najbliższe lata będzie

utrzymywało się w dalszym ciągu na ujemnym poziomie, przeciwnie do salda migracji zewnętrznych (zagranicznych).

Tabela 1 Prognoza ruchu naturalnego i wędrownego.

Rok	Urodzenia	Zgony	Przyrost naturalny	Napływ wewnętrzny	Odływ wewnętrzny	Saldo wewnętrzne	Imigracje zagraniczne	Emigracje zagraniczne
2023	404	693	-289	274	456	-182	53	89
2024	391	696	-305	271	449	-178	55	89
2025	379	699	-320	266	443	-177	54	89
2026	368	701	-333	265	436	-171	57	89
2027	359	702	-343	265	431	-166	59	89
2028	347	703	-356	260	425	-165	60	89
2029	342	704	-362	258	420	-162	60	89
2030	334	705	-371	251	414	-163	62	89

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030, GUS, 2017 r.

#### 2.2.4. Ruch naturalny i wędrownicy

Na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle dostrzega się stale malejący przyrost naturalny. Zarówno w przypadku salda migracji wewnętrznych (krajowych) jak i zewnętrznych (zagranicznych) dostrzegalna jest negatywna tendencja charakteryzująca się sumarycznym odpływem mieszkańców z Gminy.

Tabela 2 Ruch naturalny i wędrownicy na obszarze Gminy Kędzierzyn-Koźle w latach 2016-2021.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
urodzenia żywe	470	487	458	437	423	374
zgony	649	643	707	650	805	834
przyrost naturalny	-179	-156	-249	-213	-382	-460
zameldowania w ruchu wewnętrznym	270	328	328	343	279	271
wymeldowania w ruchu wewnętrznym	452	462	561	547	441	563
saldo migracji wewnętrznych	-182	-134	-233	-204	-162	-292
zameldowania z zagranicy	17	25	24	25	29	13
wymeldowania za granicę	96	108	121	117	106	126
saldo migracji zagranicznych	-79	-83	-97	-92	-77	-113

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

#### 2.2.5. Podsumowanie

Sytuacja demograficzna Gminy Kędzierzyn-Koźle oraz prognozowane zmiany w strukturze demograficznej są istotnymi czynnikami wpływającymi na kształtowanie sieci publicznego transportu publicznego. Wśród demograficznych czynników determinujących popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego wyróżnić należy przede wszystkim:

- liczbę mieszkańców Gminy,
- strukturę wiekową mieszkańców Gminy,
- wielkość i kierunki migracji ludności.

Jak wskazują przywołane w rozdziale 2.2.3. prognozy liczby ludności stan zaludnienia Gminy będzie stale

maleł, szczególną uwagę należy zwrócić na prognozowany proces „starzenia się” społeczeństwa. Takie zjawisko może spowodować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obowiązkowe (dom – szkoła – dom oraz dom – praca – dom), natomiast większa liczba mieszkańców będzie odbywała podróże incydentalne, np. do placówek służby zdrowia. Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim. Istotna z punktu widzenia planowania sieci publicznego transportu zbiorowego jest także gęstość zaludnienia i rozmieszczenie mieszkańców na terenie objętym Planem, a jak wskazują dane i prognozy liczba mieszkańców będzie się zmniejszała.

### 2.3. Gospodarka

Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar, ponieważ osoby pozostające bez pracy rzadziej odbywają podróże obywatelskie. Z tego też powodu **zmiany współczynnika bezrobocia mogą pośrednio wpłynąć na popyt w publicznym transporcie zbiorowym.**

Na koniec 2021 r. liczba bezrobotnych w Gminie Kędzierzyn-Koźle wyniosła 1 642 osoby, co stanowiło 5,0% udziału w liczbie ludności w wieku produkcyjnym.

Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców Kędzierzyna-Koźla 1 849 osób wyjeżdża do pracy do innych miast,<sup>6</sup>

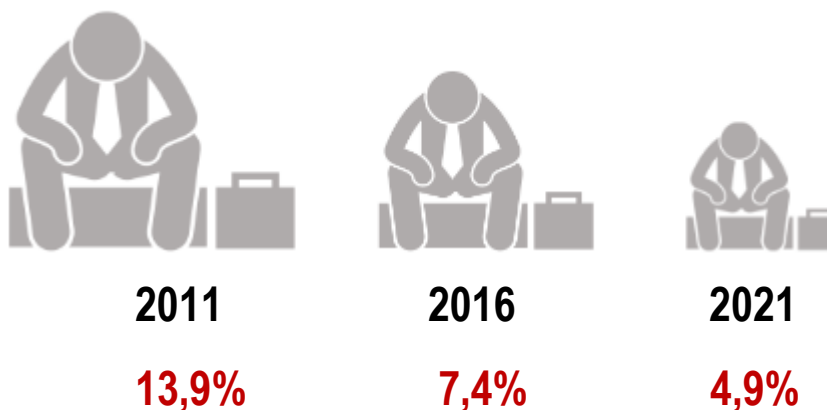
a 1 999 pracujących przyjeżdża do pracy spoza gminy - tak więc saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi 150.

15,1% aktywnych zawodowo mieszkańców Kędzierzyna-Koźla pracuje w sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo), 37,9% w przemyśle i budownictwie, a 20,1% w sektorze usługowym (handel, naprawa pojazdów, transport, zakwaterowanie i gastronomia, informacja i komunikacja) oraz 1,5% pracuje w sektorze finansowym (działalność finansowa i ubezpieczeniowa, obsługa rynku nieruchomości).

Tabela 3 Zmiana bezrobocia rejestrowanego na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle.

rok	2011	2013	2015	2017	2019	2021
Liczba zarejestrowanych bezrobotnych	3 199	3 547	2 705	2 066	1 628	1 642

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rysunek 2 Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

<sup>6</sup> [https://www.polskawliczbach.pl/Kedzierzyn\\_Kozle#infoPrac1k](https://www.polskawliczbach.pl/Kedzierzyn_Kozle#infoPrac1k)

## 2.4. Potencjał przyrodniczy. Wpływ transportu na środowisko

Spośród form ochrony przyrody na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle wyróżnić można 52 pomniki przyrody:

- Drzewa rosnące przy drodze wjazdowej na teren Zamku Kozielskiego,
- Dąb i Wiąz w parku podworskim w Sławięcicach, przy alejce parkowej,
- Głaz narzutowy przed budynkiem internatu, ul. Sławięcicka 83,
- Dąb szypułkowy przy ul. Sławięcickiej 3,
- Aleja 21 dębów pozostała po zadrzewionej drodze do Bierawy przy ul. Zwycięstwa na Osiedlu Blachownia,
- Dąb szypułkowy przy ulicy Sławięcickiej 77,
- Buk pospolity przy ulicy Planetorza 2,
- Sosna zwyczajna na terenie oddziału obozu Auschwitz w Sławięcicach,
- Klon Jawor porośnięty kwitnącym bluszczem, od północnej strony starego cmentarza przy ul. Raciborskiej,
- Dęby szypułkowe porośnięte kwitnącym bluszczem, po stronie wschodniej starego cmentarza przy ul. Raciborskiej,
- Grab zwyczajny w parku podworskim w Sławięcicach,
- Klon polny na Plantach za dawnym magazynem prochu przy ul. Konopnickiej,
- Platan klonolistny za budynkiem Urzędu Miasta, obok Straży Miejskiej,
- Dąb szypułkowy na bulwarze nad Odrą, obok zabytkowej Śluzy Koźle,
- Wybrane Buki pospolite, Jesiony wyniosłe, Klony pospolite, Lipy drobnolistne, Wiązy szypułkowe, Graby zwyczajne, Dęby szypułkowe, Jesiony pensylwańskie w Nadleśnictwie Kędzierzyn,
- Dąb szypułkowy w Sławięcicach, przy drodze nieutwardzonej biegnącej równolegle 100m od rzeki Kłodnica,
- Dąb szypułkowy w Sławięcicach, na posesji przy ulicy J.von Eichendorffa 3b,
- Jesion pensylwański Sławięcice, za zabudowaniami gospodarskimi przy ulicy Filipa Powstańca Pielu 37,
- Zadrzewienie przy parkingu nad Odrą,
- Dąb szypułkowy przy Domu Św. Karola, ul. I. Łukasiewicza 9,
- Jesion pensylwański i Dąb szypułkowy w Zabytkowym Park Miejski,
- Tulipanowce amerykańskie i Dąb szypułkowy w Parku w Sławięcicach,
- Dąb szypułkowy pomiędzy zakładem fryzjerskim a dawnym kinem "Marzanna",
- Głaz narzutowy Nadleśnictwo: Kędzierzyn,
- Dąb szypułkowy przy ul. Sławięcickiej 3,
- Lipa drobnolistna w parku, przy ścieżce spacerowej, między kościołem a rzeką Młynówką.

Na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle występują również inne formy ochrony przyrody takie jak:

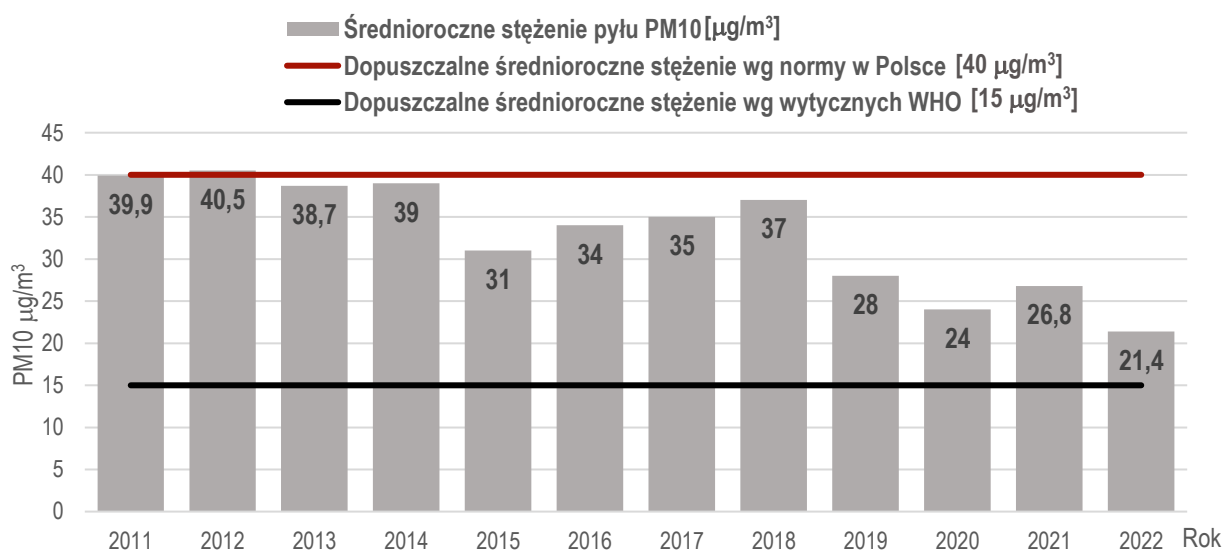
- Obszar Natura 2000 – mały fragment Łęgu Zdieszowickiego,
- Użytki ekologiczne:
  - Oczko za składnicą (miejsce wylęgu i przebywania ptactwa wodno – błotnego) – Sławięcice,
  - Ostożnik (Eutroficzny zbiornik wodny, bagno, miejsce lęgowe ptactwa wodno – błotnego) – Blachownia,
  - Kaczy Dół (Śródleśne bagno z oczkami wodnymi, miejsce lęgowe ptactwa wodno – błotnego) – Kędzierzyn,
  - Żabi Dół – Kędzierzyn
  - Stara Odra (Teren użytku ekologicznego obejmuje obszar starorzecza Odry. W granicach użytku ekologicznego występuje szereg rzadkich i zagrożonych siedlisk).

Obszary prawnie chronione obejmują zaledwie 0,2% powierzchni Gminy. Jednakże podkreślić należy, iż cechą charakterystyczną Gminy jest wysoka lesistość. **Powierzchnia lasów** w Gminie Kędzierzyn - Koźle w 2021 r. wyniosła 5 550,98 ha, co stanowiło prawie **45 %** całego obszaru Gminy.

Pomiary jakości powietrza realizowane są w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, na stacji

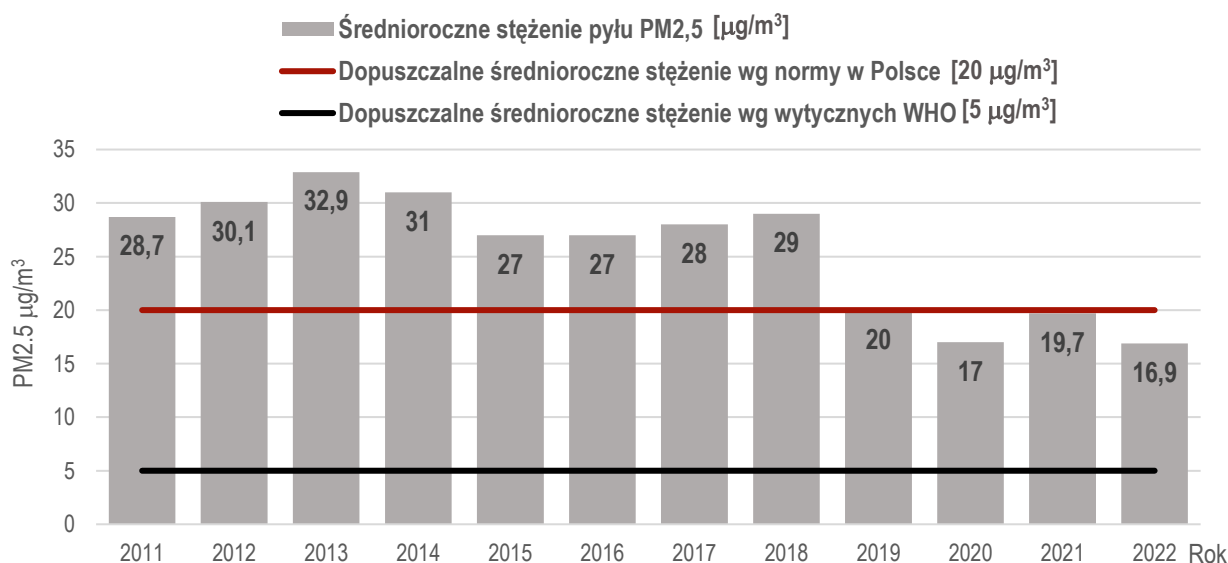
automatycznej, zlokalizowanej na Os. Piastów, przy ul. Bolesława Śmiałego. Obecnie na stacji w Kędzierzynie-Koźlu badane są następujące zanieczyszczenia: pył zawieszony PM10 i PM2,5, benzen, tlenek węgla, tlenek azotu, tlenki azotu, dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, ozon, arsen w PM10, kadm w PM10, nikiel w PM10, ołów w PM10,

benzo(a)piren w PM10, etylobenzen, m,p-ksylen, toluen. Dodatkowo na terenie Gminy funkcjonuje system 27 pyłomierzy znajdujących się na każdym osiedlu, który w trybie ciągłym dokonuje pomiarów pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5 zaś wyniki udostępniane są na bieżąco za pośrednictwem strony internetowej miasta.



Wykres 5 Stężenia pyłu PM10 w Gminie Kędzierzyn-Koźle w latach 2011-2022

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych pomiarowych Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska.



Wykres 6 Wykres 5 Stężenia pyłu PM2,5 w Gminie Kędzierzyn-Koźle w latach 2011-2022

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych pomiarowych Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska.

## Źródła emisji pyłu PM 2.5



78 %

**GOSPODARSTWA  
DOMOWE**



13%

**PRZEMYSŁ**



4 %

**TRANSPORT**



2 %

**INNE**



1 %

**ROLNICTWO**



1 %

**ENERGETYKA**

Rysunek 3 Źródła emisji pyłu PM 2.5

Źródło: opracowanie własne na podstawie KOBiZE, Krajowy bilans emisji, udział poszczególnych sektorów w emisji pyłu PM2.5 w roku 2020.

Normy jakości powietrza, a w szczególności pyłu PM 2.5 w Gminie Kędzierzyn-Koźle są często przekraczane, zwłaszcza biorąc pod uwagę wytyczne WHO. Oddychanie złym powietrzem zwiększa ryzyko występowania wielu chorób i negatywnie wpływa na stan organizmu człowieka. Poważnym źródłem zanieczyszczeń jest transport, czyli pojazdy spalinowe. W 2019 r. na 1000 mieszkańców Gminy przypadło 574

zarejestrowanych pojazdów, co stanowi wynik większy niż w wielu miastach Europy Zachodniej. Najbardziej uciążliwe są pojazdy z silnikami diesla, odpowiadają one za znaczną część całkowitej emisji pyłu zawieszonego, a także za pewną część emisji WWA. Pozytywną zmianą jest trend zmierzający w kierunku zwiększania udziału pojazdów o napędzie hybrydowych i elektrycznym zarówno w transporcie indywidualnym jak i zbiorowym.

### 3. ANALIZA PODSTAWOWEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

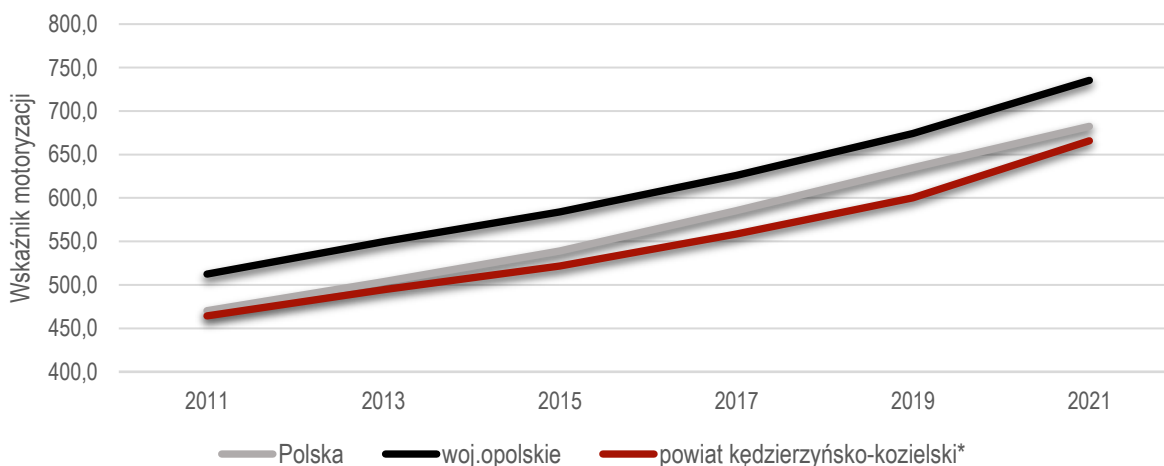
#### 3.1. Transport indywidualny

##### 3.1.1. Transport samochodowy

Obciążenie sieci drogowej ruchem zależy od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napełnienia i wskaźnika motoryzacji. Ten ostatni obliczany jest jako liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców i determinuje on takie prowadzenie polityki parkingowej w Gminie, aby uwzględniać postulaty związane ze zrównoważonym rozwojem transportu publicznego. Na poniższym wykresie przedstawione zostały zmiany wartości wskaźnika motoryzacji w Polsce, w województwie opolskim i powiecie kędzierzyńsko-kozielskim (ze względu na brak opublikowanych danych dla Gminy Kędzierzyn-Koźle). Należy zauważyć, że w ostatniej dekadzie wyraźnie wzrosła liczba samochodów poruszających się po drogach powiatu, przy jednoczesnym spadku liczby mieszkańców. W powiecie kędzierzyńsko-kozielskim wskaźnik motoryzacji wzrósł od 2011 roku o 43,40%. Rosnący wskaźnik motoryzacji oznacza, że na terenie powiatu kędzierzyńsko-

kozielskiego rokrocznie przybywa samochodów osobowych, co może świadczyć o utrzymującej się długofalowej zmianie preferencji, wybieranego przez mieszkańców środka transportu, jednakże wraz ze wzrostem liczby pojazdów samochodowych maleje przepustowość dróg miejskich, co przekłada się na wydłużenie czasu oraz komfortu podróżowania komunikacją indywidualną. Brak działań mających na celu zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców, nie tylko Gminy Kędzierzyn-Koźle, ale i pozostałych gmin powiatu, będzie prowadził do dalszego pogorszenia sytuacji drogowej zarówno w transporcie indywidualnym jak i zbiorowym. Istotnym jest zatem dążenie do zmiany preferencji komunikacyjnych mieszkańców poprzez podejmowania działań, które doprowadzą do ograniczenia wykorzystania samochodu do codziennych podróży i zagwarantują popularność komunikacji miejskiej, jej priorytetyzację w ruchu drogowym oraz konkurencyjność wobec komunikacji samochodowej.

$$\text{wskaźnik motoryzacji} = \frac{\text{liczba samochodów osobowych}}{\text{liczba ludności}} * 1000$$



\*Brak opublikowanych danych dla Gminy Kędzierzyn-Koźle.

Wykres 7 Wartość wskaźnika motoryzacji w Polsce, województwie opolskim oraz powiecie kędzierzyńsko-kozielskim w latach 2011-2021  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



## Układ drogowy

Gmina położona jest na skrzyżowaniu szlaków komunikacyjnych Górnego i Dolnego Śląska oraz przy autostradzie A4 Jędrzychowice – Korczowa.

Na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle zlokalizowanych jest 326 odcinków dróg gminnych, o łącznej długości 87,838 km.

Sieć dróg powiatowych tworzy:

- droga powiatowa nr 2041 O ulica 1-Maja,
- droga powiatowa nr 2053 O Aleja Ignacego Lisa,
- droga powiatowa nr 2042 O ulica Józefa Bema,
- droga powiatowa nr 2052 O ulica Bolesława Krzywoustego,
- droga powiatowa nr 1435 O ulica Jana Brzechwy, ulica Grunwaldzka,
- droga powiatowa nr 2043 O ulica Konstantego Damrota,
- droga powiatowa nr 1434 O ulica Aleksandra Fredry, ulica Szpaków,
- droga powiatowa nr 2045 O ulica Główna,
- droga powiatowa nr 2046 O ulica Harcerska,
- droga powiatowa nr 2047 O ulica Jagiellońska,
- droga powiatowa nr 2055 O ulica Karola Miarki,
- droga powiatowa nr 2048 O ulica Jana Kochanowskiego,
- droga powiatowa nr 1805 O ulica Kłodnicka,
- droga powiatowa nr 2050 O ulica Ignacego Krasickiego,
- droga powiatowa nr 2051 O ulica Królowej Jadwigi,
- droga powiatowa nr 2054 O ulica Ignacego Łukasiewicza,
- droga powiatowa nr 2058 O ulica Nowowiejska,
- droga powiatowa nr 2057 O ulica Zofii Nałkowskiej,
- droga powiatowa nr 2059 O ulica Partyzantów,
- droga powiatowa nr 2060 O ulica Piastowska,
- droga powiatowa nr 2061 O ulica Pionierów,
- droga powiatowa nr 2066 O ulica Piotra Skargi,
- droga powiatowa nr 2062 O ulica Pocztowa,
- droga powiatowa nr 2063 O ulica Portowa,
- droga powiatowa nr 2064 O ulica Powstańców,
- droga powiatowa nr 2065 O ulica Mikołaja Reja,
- droga powiatowa nr 1402 O ulica Spacerowa,
- droga powiatowa nr 2068 O ulica Stoczniovców,
- droga powiatowa nr 2068 O ulica Pawła Stalmacha,
- droga powiatowa nr 2069 O ulica Karola Szymanowskiego,
- droga powiatowa nr 1458 O ulica Stefana Batorego,
- droga powiatowa nr 1477 O ulica Waryńskiego, ulica Mostowa,
- droga powiatowa nr 2056 O ulica Mostowa,
- droga powiatowa nr 2044 O ulica Gazowa,
- droga powiatowa nr 2070 O ulica Towarowa,
- droga powiatowa nr 2049 O ulica Kosmonautów.

Ponadto przez teren Gminy Kędzierzyn-Koźle przebiega pięć dróg wojewódzkich oraz jedna droga krajowa, tj.:

- droga krajowa nr 40 relacji Gluchołazy – Pyskowice,
- droga wojewódzka nr 410 relacji Kędzierzyn-Koźle - Brzeźce,
- droga wojewódzka nr 418 relacji Kędzierzyn-Koźle - Reńska Wieś,
- droga wojewódzka nr 408 relacji Kędzierzyn Koźle – Gliwice,
- droga wojewódzka nr 423 relacji Kędzierzyn-Koźle - Opole,
- droga wojewódzka nr 426 relacji Kędzierzyn-Koźle – Zawadzkie.

### 3.1.2. Transport rowerowy i pieszy

Istotnymi elementami infrastruktury w Kędzierzynie-Koźlu jest infrastruktura rowerowa. Kędzierzyn-Koźle leży na trasie Odrzańskiej Drogi Rowerowej – szlaku wzdłuż Odry, łączącego granicę polsko-czeską ze Szczecinem.

Rower jako środek transportu służący w codziennych podróżach gwarantuje znacznie mniejsze nakłady finansowe na utrzymanie infrastruktury, mniejsze zatłoczenia na ulicach oraz zmniejszenie emisji substancji szkodliwych emitowanych podczas spalania paliw kopalnych w silnikach spalinowych.

Strategia Rozwoju Miasta Kędzierzyn-Koźle do 2030 r. zakłada rozwijanie infrastruktury systemu ścieżek rowerowych i pieszo - rowerowych, w tym wytyczenie wygodnych i bezpiecznych tras rowerowych łączących poszczególne osiedla, co będzie sprzyjać integracji poszczególnych części Miasta. Strategia zakłada również w strefie staromiejskiej uczynienie ruchu pieszego oraz rowerowego równorzędnymi z ruchem samochodowym. Na terenie Kędzierzyna-Koźle funkcjonuje również miejski system rowerów - OK bike! Mieszkańcy mają do dyspozycji 14 stacji i 70 rowerów.

**2012**

**2022**



Rysunek 4 Długość dróg rowerowych w Gminie Kędzierzyn-Koźle w latach 2012-2022.

Źródło: Dane GUS oraz dane przekazane przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

Tabela 4 Wykaz ścieżek rowerowych na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle - stan na 2022 r.

Odcinek	Długość [m]
na wale od ul. Stanisława Wyspiańskiego do ul. Xawerego Dunikowskiego	1 778,00
od ul. Przyjaźni do ul. Zwycięstwa	180,00
od ul. Przyjaźni do ul. Zwycięstwa	332,00
od. Al. Ignacego Lisa do ul. Harcerskiej (w parku)	255,00
wzdłuż ul. Jana Pawła II od ul. Aleksandra Głowackiego do ul. Wojska Polskiego	675,00
wzdłuż ul. Gliwickiej	207,00
wzdłuż ul. Głubczyckiej	720,00
od ul. Wojska Polskiego wzdłuż ul. Alei Ignacego Lisa do ul. Jana Pawła II	935,00
od ul. Janusza Meissnera do Wojska Polskiego (przez las)	590,00
od ul. Jagodowej do pływalni	250,00
wzdłuż ul. Jana Pawła II od wiaduktu PKP do ul. Aleksandra Głowackiego	215,00
od ul. Bolesława Krzywoustego wzdłuż ul. Królowej Jadwigi do ul. Jana Pawła II	471,00
wzdłuż ul. Mostowej i ul. Wojska Polskiego	6 527,00
ul. Mostowa od bramy do PKP	2 825,00

od ul. Partyzantów do ul. Mostowej	2 577,00
wzdłuż ul. Jana Pawła II od Wojska Polskiego do Al. Ignacego Lisa	765,00
wzdłuż ul. Xawerego Dunikowskiego kier. Koźle	850,00
wzdłuż ul. Xawerego Dunikowskiego kier. Kędzierzyn	850,00
od. ul. Agrestowej do obwodnicy	690,00
wzdłuż ul. Elewatorowej	300,00
wzdłuż ul. Bolesława Krzywoustego	775,00
wzdłuż ul. Energetyków, ul. Przyjaźni, ul. Strzeleckiej do ul. Zielnej	2 409,00
wzdłuż ul. Grunwaldzkiej	353,00
wzdłuż ul. Królowej Jadwigi od ul. Bolesława Krzywoustego do ul. Juliusza Meissnera	785,00
rondo Grunwaldzkie	92,00
ul. Pawła Stalmacha	290,00
ul. Grunwaldzka – Jana Brzechwy	5 900,00
wzdłuż ul. Kozielskiej	3 500,00
wzdłuż ul. Miłej	763,00
wzdłuż ul. Spokojnej	470,00
wzdłuż ul. Karola Szymanowskiego	700,00
wzdłuż ul. Stanisława Wyspiańskiego	250,00
na Plantach Miejskich	761,50
na Plantach Miejskich - ul. Gabrieli Zapolskiej	200,00
na Plantach Miejskich	1 546,50
<b>RAZEM</b>	<b>40 787,00</b>

Źródło: Dane przekazane przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

### 3.1.3. Infrastruktura integrująca transport indywidualny z transportem zbiorowym

Na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle od 16 lutego 2012 r. funkcjonuje strefa płatnego parkowania. 6 września 2022 r. Rada Miejska podjęła uchwałę wprowadzającą podwyżkę opłat za parkowanie. Zmiana stawek została wprowadzona w celu zmniejszenia czasu postoju pojazdów a co za tym idzie większej rotacji samochodów. Wynikało to z bardzo słabej sytuacji dotyczącej dostępności miejsc parkingowych w Kędzierzynie-Koźlu. Obecnie w strefie płatnego parkowania opłaty pobierane są od poniedziałku do piątku w godzinach od 08:00 do 17:00. W Gminie działa system opłat mobilnych. Opłatę można wnieść przy pomocy smartfonu, poprzez aplikację moBilet.

Strefa płatnego parkowania składa się z około 540 miejsc parkingowych zlokalizowanych w trzech oddzielnych częściach Kędzierzyna-Koźla - w rejonie Starego Miasta, w okolicach stacji kolejowej Kędzierzyn-Koźle oraz przy ul. Wojska Polskiego.

Obecnie na terenie Gminy Kędzierzyn Koźle funkcjonują ogólnodostępne parkingi miejskie na obszarze:

- ul. Romualda Traugutta (przy skrzyżowaniu z ul. Jana Pawła II),
- przy ul. Jana Pawła II (wjazd od ul. Kosmonautów),
- przy ul. Józefa Kraszewskiego (podzamcze),
- przy kościele Ducha Świętego wjazd od Karola Chodkiewicza.

Poza ww. parkingami na terenie całej Gminy znajdują się zorganizowane parkingi powierzchniowe, które obsługują głównie centra handlowe, obiekty oświatowe, obiekty kultu religijnego, zakłady pracy lub obszary osiedli wielorodzinnych. Ich największe skupiska występują na osiedlach: **Śródmieście, Piastów, Pogorzelec, Stare Miasto i Zachód.**

W Gminie Kędzierzyn-Koźle w zakresie infrastruktury integrującej systemy komunikacji publicznej ze środkami komunikacji indywidualnej wchodzi parkingi typu Park&Ride, Bike&Ride i Kiss&Ride zlokalizowane przy Dworcu PKP. Częściowo funkcję infrastruktury integrującej transport indywidualny z transportem zbiorowym spełnia również system roweru miejskiego.

## 4. SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ REALIZOWANE SĄ PRZEWOZY O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

---

### 4.1. Transport zbiorowy

#### 4.1.1. Charakterystyka ilościowa i jakościowa

Gmina Kędzierzyn-Koźle jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na swoim terenie, natomiast jego Operatorem jest Miejski Zakład Komunikacyjny w Kędzierzynie-Koźlu Sp. z o.o. Łącznie do obsługi linii autobusowych przeznaczonych jest 48 pojazdów.

Sieć połączeń kędzierzyńskiej komunikacji miejskiej tworzy **11 linii** oznaczonych numerami: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 12, 13 i 15,

Przedsiębiorstwo posiada jedną zajezdnię, zlokalizowaną na osiedlu Pogorzelec, przy ul. Kozielskiej.

Komunikacją miejską objęte są wszystkie osiedla. Komunikacja do poszczególnych osiedli Miasta jest znacznie zróżnicowana pod względem częstotliwości kursowania autobusów. Najlepiej obsługiwane są osiedla o dużej gęstości zaludnienia, z nagromadzeniem generatorów ruchu – Stare Miasto, Pogorzelec, Śródmieście, Azoty, Blachownia. Niższą regularnością połączeń charakteryzują się osiedla: Rogi, Kuźniczka,

Cisowa, Miejsce Kłodnickie, Lenartowice. Największe potoki pasażerskie odnotowywane są w rejonie dworca autobusowego na Starym Mieście oraz w rejonie dworca kolejowego na os. Śródmieście.

Wszystkie linie funkcjonują całorocznie i są połączeniami miejskimi, o trasach w całości zawierających się w granicach administracyjnych miasta Kędzierzyna-Koźla. Jedynie wybrane szczytowe kursy linii nr 1 docierają do miejscowości Bierawa, do zlokalizowanej przy granicy Miasta pętli ETP, w celu obsługi zlokalizowanego obok zakładu przemysłowego. Wieś Bierawa jest siedzibą gminy **Bierawa**, z którą Gmina Kędzierzyn Koźle 14 lutego 2023 r. podpisała porozumienie międzygminne w sprawie organizacji publicznego transportu zbiorowego obowiązujące do 31 grudnia 2023 r.

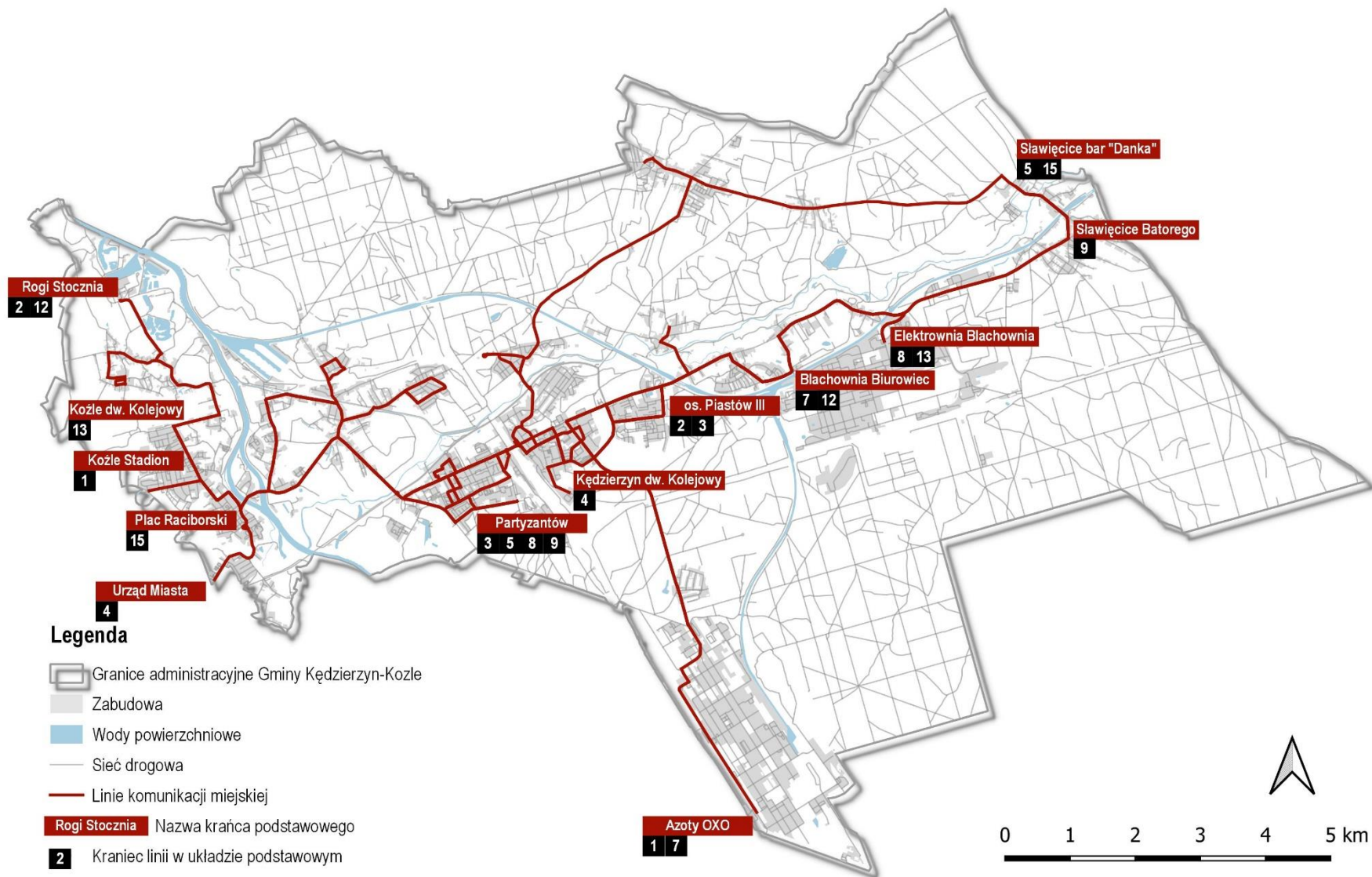
Trasy wszystkich linii komunikacji miejskiej w Kędzierzynie-Koźlu, obowiązujące w 2022 r., przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 5 Przebieg linii komunikacji miejskiej w Gminie Kędzierzyn-Koźle. Stan na 31.03.2023 r.

<b>Linia</b>	<b>Przebieg trasy podstawowej (ulice)</b>
<b>1</b>	<b>Bolesława Chrobrego</b> – Piastowska – Stefana Żeromskiego – Ignacego Łukasiewicza – Raclawicka – Antoniego Czechowa – 24 Kwietnia – Raclawicka – Wyspa – Xawerego Dunikowskiego – Stanisława Wyspiańskiego – Gliwicka – Piotra Skargi – Józefa Bema – Mikołaja Reja – Kozielska – al. Jana Pawła II – KĘDZIERZYN DWORZEC KOLEJOWY – Karola Miarki – Konstantego Damrota – Pionierów – 1 Maja – Pawła Stalmacha – Harcerska – Wojska Polskiego – Ludwika Waryńskiego – <b>Mostowa</b>
<b>2</b>	<b>Energetyków</b> – Przyjaźni – Szkolna – Zwycięstwa – Juliana Tuwima – Przyjaźni – al. Jana Pawła II – Królowej Jadwigi – Bolesława Krzywoustego – al. Ignacego Lisa – al. Jana Pawła II – Wojska Polskiego – Pionierów – 1 Maja – al. Jana Pawła II – KĘDZIERZYN DWORZEC KOLEJOWY – al. Jana Pawła II – Kozielska – Gliwicka – Stanisława Wyspiańskiego – Kłodnicka – Karola Szymanowskiego – Portowa – Xawerego Dunikowskiego – Wyspa – Raclawicka – Antoniego Czechowa – 24 Kwietnia – Raclawicka – Ignacego Łukasiewicza – Stefana Żeromskiego – Piastowska – Jana Kochanowskiego – Główna – Stoczniovców – <b>Lasoki</b>
<b>3</b>	<b>al. Partyzantów</b> – Bławatków – Piotra Skargi – Józefa Elsnera – Tadeusza Kościuszki – Stanisława Moniuszki – Kozielska – al. Armii Krajowej – Odrzańskie Ogrody – Kozielska – al. Jana Pawła II – KĘDZIERZYN DWORZEC KOLEJOWY – Karola Miarki – Konstantego Damrota (wybrane kursy: Grunwaldzka – al. Spokojna – KUŹNICZKA CMENTARZ – al. Spokojna – Grunwaldzka – Doktora Judyma – pl. Wolności – Konstantego Damrota) 1 Maja – Pawła Stalmacha – Harcerska – Kosmonautów – Pionierów – Wojska Polskiego – al. Ignacego Lisa – Bolesława Krzywoustego – <b>Królowej Jadwigi</b> <<< <b>Królowej Jadwigi</b> – Bolesława Krzywoustego – al. Ignacego Lisa – Wojska Polskiego – Pionierów – Kosmonautów – Harcerska – Pawła Stalmacha – 1 Maja – Pionierów – Konstantego Damrota – Karola Miarki – KĘDZIERZYN DWORZEC KOLEJOWY – (wybrane kursy: Grunwaldzka – Doktora Judyma – al. Jana Pawła II – Grunwaldzka – Kościelna – Grunwaldzka – al. Spokojna – KUŹNICZKA CMENTARZ – al. Spokojna – Grunwaldzka – Judyma – al. Jana Pawła II) – al. Jana Pawła II – Kozielska – al. Armii Krajowej – Odrzańskie Ogrody – Kozielska – Jana Kilińskiego – Tadeusza Kościuszki – Żwirki i Wigury – Piotra Skargi – Bławatków – <b>al. Partyzantów</b>
<b>4</b>	<b>Al. Jana Pawła II</b> – Kozielska – Gliwicka – Stanisława Wyspiańskiego – Kłodnicka – Ignacego Krasickiego – Jagiellońska – Marcina Helwiga – Leśna – Agrestowa – Jagiellońska – Ignacego Krasickiego – Kłodnicka (wybrane kursy: Kłodnicka – Kasztanowa – Sportowa – Kłodnicka) – Karola Szymanowskiego – Portowa – Xawerego Dunikowskiego – Wyspa – Raclawicka – Antoniego Czechowa – 24 Kwietnia – <b>Głubczycka</b>
<b>5</b>	<b>al. Partyzantów</b> – Krokusów – Gliwicka – Piotra Skargi – Józefa Bema – Mikołaja Reja – Kozielska – al. Jana Pawła II – KĘDZIERZYN DWORZEC KOLEJOWY – Karola Miarki – Konstantego Damrota – Pionierów – Wojska Polskiego – al. Jana Pawła II – Przyjaźni – Juliana Tuwima – Zwycięstwa – Szkolna – Przyjaźni – Strzelecka – <b>Sławięcicka</b>
<b>7</b>	<b>Szkolna</b> – Zwycięstwa – Juliana Tuwima – Przyjaźni – al. Jana Pawła II – Królowej Jadwigi – Bolesława Krzywoustego – al. Ignacego Lisa – al. Jana Pawła II – Wojska Polskiego – Pionierów – 1 Maja – Pawła Stalmacha – Harcerska – Wojska Polskiego – Ludwika Waryńskiego – <b>Mostowa</b>
<b>8</b>	<b>al. Partyzantów</b> – Krokusów – Gliwicka – Piotra Skargi – Józefa Bema – Mikołaja Reja – Kozielska – al. Jana Pawła II – KĘDZIERZYN DWORZEC KOLEJOWY – Karola Miarki – Konstantego Damrota – Pionierów – Wojska Polskiego – al. Jana Pawła II – al. Ignacego Lisa – Bolesława Krzywoustego –

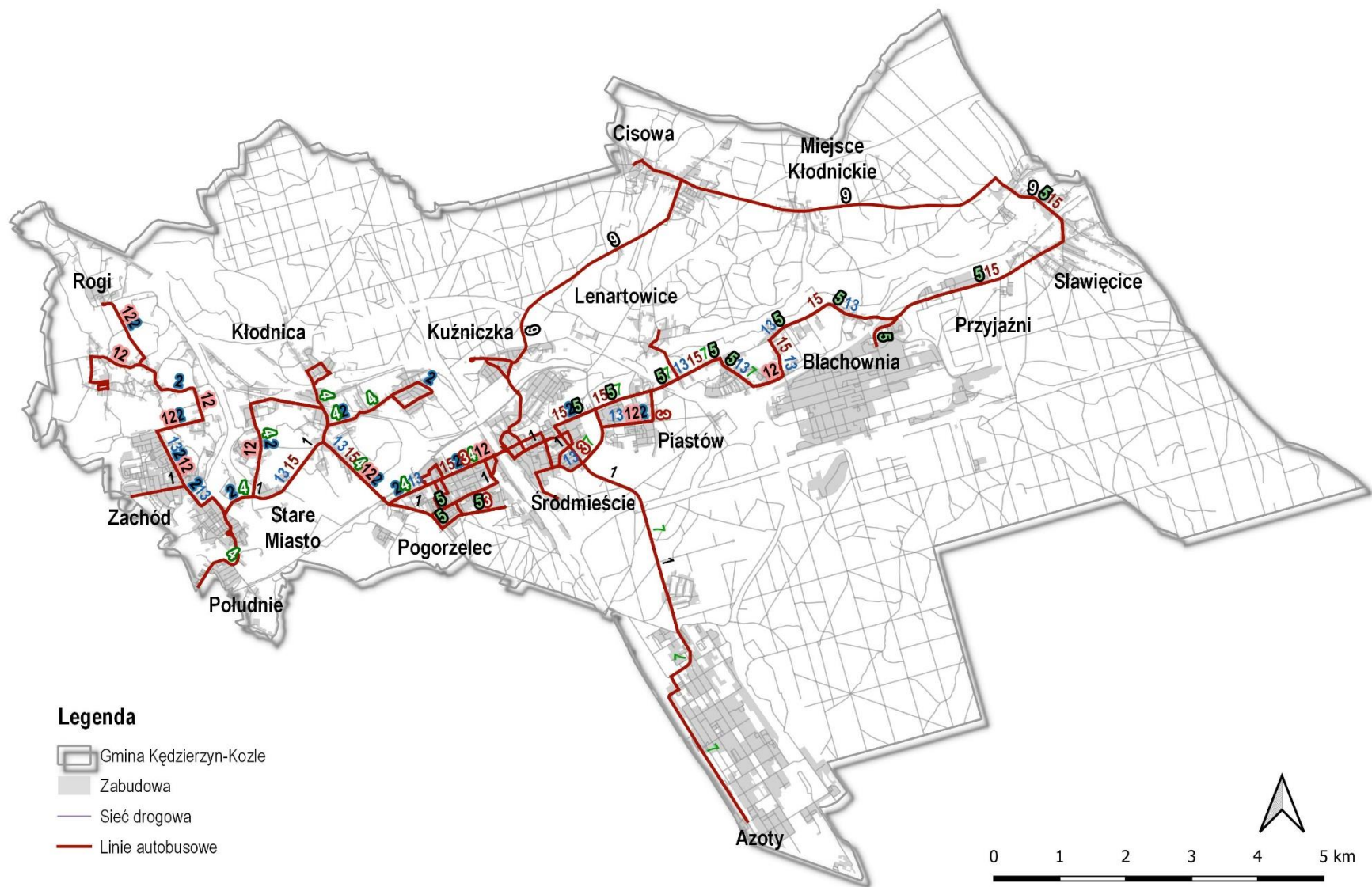
	Królowej Jadwigi – al. Jana Pawła II – Przyjaźni – Nowowiejska – Nałkowskiej – Nowowiejska – Przyjaźni – Juliana Tuwima – Zwycięstwa – Szkolna — Przyjaźni – <b>Energetyków</b>
<b>9</b>	<b>Józefa Bema</b> – Piotra Skargi – Gliwicka – Kozielska (wybrane kursy: Kozielska – al. Armii Krajowej – Kozielska) – Kozielska – al. Jana Pawła II – KĘDZIERZYN DWORZEC KOLEJOWY – Grunwaldzka – (wybrane kursy: al. Spokojna – Kuźniczka Cmentarz – al. Spokojna) – Grunwaldzka – Jana Brzechwy (wybrane kursy: Aleksandra Fredry – Piesza – Aleksandra Fredry) – Aleksandra Fredry – Barbary – Aleksandra Fredry – Szpaków – Sławięcicka – Stefana Batorego – <b>Sławięcicka</b>
<b>12</b>	<b>Szkolna</b> – Zwycięstwa – Juliana Tuwima – Przyjaźni – al. Jana Pawła II – Królowej Jadwigi – Bolesława Krzywoustego – al. Ignacego Lisa – al. Jana Pawła II – Wojska Polskiego – Pionierów – 1 Maja – al. Jana Pawła II – KĘDZIERZYN DWORZEC KOLEJOWY – al. Jana Pawła II – Kozielska – al. Armii Krajowej – Ogrody Odrzańskie – Kozielska – Gliwicka – Stanisława Wyspiańskiego – Kłodnicka – Karola Szymanowskiego – Portowa – Xawerego Dunikowskiego – Wyspa – Raclawicka – Antoniego Czechowa – 24 Kwietnia – Raclawicka – Ignacego Łukasiewicza – Stefana Żeromskiego – Piastowska – Jana Kochanowskiego – Główna – Stoczniowców – <b>Lasoki</b>
<b>13</b>	<b>Piastowska</b> – Stefana Żeromskiego – Ignacego Łukasiewicza – Raclawicka – Antoniego Czechowa – 24 Kwietnia – Raclawicka – Wyspa – Xawerego Dunikowskiego – Stanisława Wyspiańskiego – Gliwicka – Kozielska – al. Jana Pawła II – KĘDZIERZYN DWORZEC KOLEJOWY – Karola Miarki – Konstantego Damrota – Pionierów – 1 Maja – Pawła Stalmacha – Harcerska – Wojska Polskiego – al. Ignacego Lisa – Bolesława Krzywoustego – Królowej Jadwigi – al. Jana Pawła II – Przyjaźni – Zwycięstwa – Szkolna – Przyjaźni – <b>Energetyków</b>
<b>15</b>	<b>24 Kwietnia</b> – Raclawicka – Wyspa – Xawerego Dunikowskiego – Stanisława Wyspiańskiego – Gliwicka – Piotra Skargi – Józefa Bema – Mikołaja Reja – Kozielska – al. Jana Pawła II – KĘDZIERZYN DWORZEC KOLEJOWY – Karola Miarki – Konstantego Damrota – Pionierów – Wojska Polskiego – al. Jana Pawła II – Przyjaźni – Strzelecka – <b>Sławięcicka</b>

Źródło: Dane przekazane przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.



Rysunek 5 Krańce podstawowego układu linii komunikacyjnych  
 Źródło: opracowanie własne, stan na marzec 2023 r.





Rysunek 6 Schemat linii komunikacji miejskiej w Gminie Kędzierzyn-Koźle  
 Źródło: opracowanie własne, stan na marzec 2023 r.

Cechą charakterystyczną komunikacji miejskiej w Gminie Kędzierzyn-Koźle, wynikającą również z uwarunkowań funkcjonalno – przestrzennych, jest występowanie wielu podwariantów tras, co nijako uniemożliwia skoordynowanie rozkładów jazdy, lecz poprawia dostępność przestrzenną mieszkańców do komunikacji miejskiej. Na wielowariantowość tras linii kędzierzyńsko-kozielskiej komunikacji miejskiej największy wpływ miał proces optymalizacji przebiegu kursów i skracania ich relacji lub likwidacji zajazdów na wybrane przystanki – w wyniku ograniczonego zainteresowania pasażerów.

Kryterium zakresu kursowania dzieli linie kędzierzyńsko-kozielskiej komunikacji miejskiej na trzy kategorie, obejmujące odpowiednio:

- dziewięć linii **całotygodniowych** – 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 12 i 13,
- dwie linie funkcjonujące tylko w dni powszednie **od poniedziałku do piątku** – 4 i 15,

Tabela 6 Liczba wariantów tras na poszczególnych liniach komunikacji miejskiej w Gminie Kędzierzyn-Koźle.

**Linia**                      **Liczba wariantów tras w każdym z kierunków**

	kierunek A	kierunek B
<b>1</b>	9	9
<b>2</b>	6	6
<b>3</b>	6	6
<b>4</b>	3	4
<b>5</b>	3	3
<b>7</b>	4	4
<b>8</b>	3	7
<b>9</b>	8	9
<b>12</b>	7	8
<b>13</b>	8	8
<b>15</b>	2	1

Źródło: Dane przekazane przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

Tabela 7 Liczba kursów wykonywanych na liniach komunikacji miejskiej w Gminie Kędzierzyn-Koźle.

**Linia**                                      **Liczba kursów wykonywanych w poszczególne dni tygodnia**

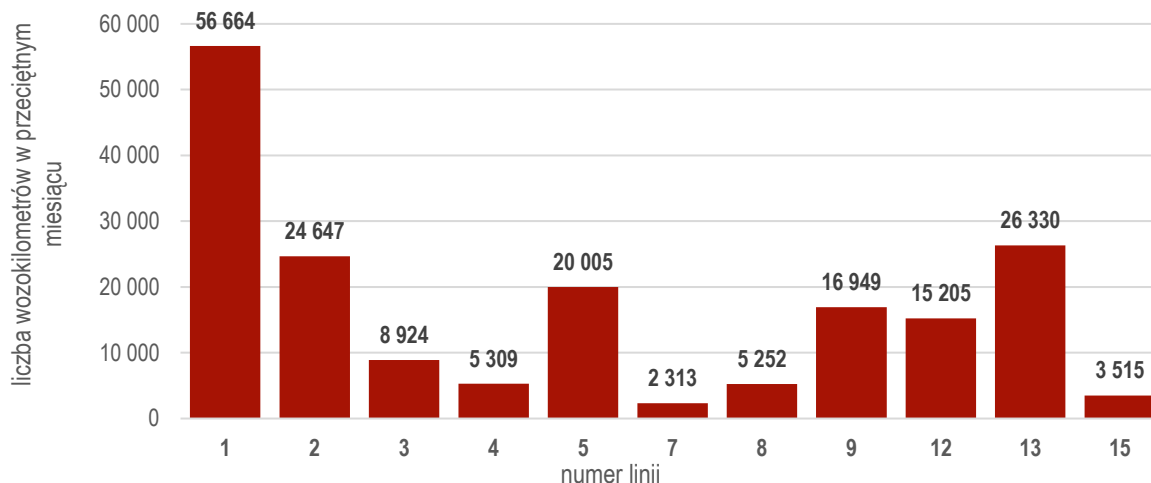
	Dzień powszedni		Sobota		Niedziela	
	kierunek A	kierunek B	kierunek A	kierunek B	kierunek A	kierunek B
<b>1</b>	78	78	37	36	37	36
<b>2</b>	31	30	21	20	10	12
<b>3</b>	15	14	13	13	13	13
<b>4</b>	10	9	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	
<b>5</b>	26	26	11	11	11	11
<b>7</b>	6	5	1	1	1	1
<b>8</b>	12	12	3	3	3	3
<b>9</b>	20	20	11	11	11	11
<b>12</b>	15	16	15	15	10	9
<b>13</b>	35	32	17	17	22	23
<b>15</b>	5	4	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	
<b>Razem sieć</b>	253	246	129	127	118	119
	<b>499</b>		<b>256</b>		<b>237</b>	

Źródło: Dane przekazane przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

W dni powszednie najwięcej kursów realizowanych jest na linii nr 1, 2 i 13. Kolejną pod względem liczby wykonywanych kursów w dzień roboczy są linie nr 5 i 9, zatem linie te są trzonem komunikacji miejskiej

w Kędzierzynie-Koźlu. Najmniej kursów w dzień roboczy realizowanych jest na liniach nr 4, 7 i 15. Natomiast w soboty oraz niedziele i święta najwięcej kursów jest realizowanych na liniach nr 1, 2 i 13.

#### Liczba wykonanych wozokilometrów na poszczególnych liniach<sup>7</sup>



Rysunek 7 Liczba wozokilometrów wykonywanych na poszczególnych liniach komunikacji miejskiej w Gminie Kędzierzyn-Koźle w uśrednieniu miesięcznym

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

Tabela 8 Liczba wozokilometrów wykonywanych na poszczególnych liniach komunikacji miejskiej w Gminie Kędzierzyn-Koźle.

Linia	Liczba wozokilometrów w poszczególnych przekrojach		
	Dzień powszedni (nauki szkolnej)	sobota	niedziela
1	2 241,736	1 065,084	1 065,460
2	977,175	619,178	329,882
3	306,917	275,419	275,419
4	252,811	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
5	803,951	346,906	346,906
7	102,825	17,093	17,093
8	228,629	50,085	50,085
9	656,966	350,330	350,330
12	536,241	524,164	369,459
13	997,259	500,858	676,785
15	167,376	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
<b>Razem sieć</b>	<b>7 271,886</b>	<b>3 749,117</b>	<b>3 481,419</b>

<sup>7</sup> Koncepcja Optymalizacji Oferty Przewozowej Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Kędzierzynie-Koźlu Sp. z o.o.

Źródło: Dane przekazane przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

W dniu powszednim (nauki szkolnej) największa liczba kilometrów realizowana jest na linii nr 1. Kolejną pod tym względem linią, z ponad dwukrotnie mniejszą pracą eksploatacyjną jest linia nr 13. Nieznacznie mniej wozokilometrów realizowanych jest na linii nr 2. Najmniej kilometrów w dniu powszednim realizowanych jest na liniach 7 i 15.

W sobotę, analogicznie, jak w dniu powszednim, największa praca eksploatacyjna realizowana jest na linii nr 1, kolejno na linii nr 2 i 12. Najmniej kilometrów realizowanych jest na liniach 7 i 8.

W niedzielę najwięcej kilometrów realizowanych jest także na linii 1, następnie na linii nr 13 km. Najmniej kilometrów, podobnie, jak w sobotę, wykonywanych jest na liniach 7 i 8.

W okresie badania tj. w kwietniu 2022 r., w powszednim dniu nauki szkolnej, pojazdy kędzierzyńskiej komunikacji miejskiej wykonywały łącznie na liniach komunikacyjnych 7 271,886 km. W sobotę w całej sieci komunikacyjnej wykonywano 3 862,094 km (53,1% wielkości pracy eksploatacyjnej w dniu powszednim, a w niedzielę – 3 594,396 km (odpowiednio 93,1 i 49,4% liczby kilometrów wykonywanych w sobotę i w dniu powszednim).

Największy udział w liczbie kilometrów zaplanowanych do wykonania w przeciętnym miesiącu ma linia nr 1, na której przewidziano wykonanie aż 30,4% kilometrów, tj. prawie 1/3 wszystkich kilometrów zaplanowanych w sieci obsługiwanej przez MZK w Kędzierzynie-Koźlu sp. z o.o. Kolejną pod względem liczby wykonywanych kilometrów jest linia nr 13, z udziałem w całkowitej miesięcznej liczbie kilometrów na poziomie 14,1%. Za znaczący można też uznać udział pracy eksploatacyjnej na liniach 2 i 5 (odpowiednio 13,2 i 10,7%). Na czterech liniach o największej liczbie kilometrów, tj. 1, 2, 5 oraz 13, wykonuje się ponad 2/3 wszystkich kilometrów liniowych zaplanowanych w sieci kędzierzyńskiej komunikacji miejskiej. Najmniejszy udział w całkowitej liczbie kilometrów mają linie 7 i 15.

Tabela 9 Liczba pojazdów na liniach komunikacji miejskiej w poszczególnych godzinach przekrojowych w dniu powszednim (nauki szkolnej), w sobotę i w niedzielę.

Przekrojowa godzina	Liczba pojazdów na trasie o danej godzinie w poszczególne dni		
	dzień powszedni (nauki szkolnej)	sobota	niedziela
5:00	13	7	5
5:45	25	11	9
6:30	29	13	11
7:15	28		
8:00	23	12	10
8:45	16		
9:30	15		
10:15	18		
11:00	24		
11:45	26	14	12
12:30	29	13	11
13:15	25	12	10
14:00	21		
14:45	17		
15:30	16		
16:15	14		
17:00	13	12	10
17:45	11	10	8
18:30	8	7	6

Źródło: Dane przekazane przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

Maksymalna liczba pojazdów, niezbędna do wykonania wszystkich zadań przewozowych zaplanowanych w rozkładach jazdy MZK w Kędzierzynie-Koźlu Sp. z o.o., wyniosła 29 dla dnia powszedniego (nauki szkolnej) oraz 14 dla soboty i 12 dla niedzieli. Kulminacja wykorzystania taboru w dniu powszednim miała miejsce w porach tradycyjnych szczytów przewozowych, przypadających w przekrojowych godzinach 6:30 i 7:15 oraz 14:45 i 15:30. W dniu powszednim w porze międzyszczytowej od 9:30 do 12:30 na trasach było od 15 do 18 autobusów (od 52

do 62% maksymalnej liczby w ruchu), najmniej pojazdów było użytkowanych w przekrojowych godzinach 11:00 i 11:45.

Powyższa tabela świadczy o rozwiniętej ofercie przewozowej w porach dojazdu i powrotów z zakładów pracy, co w połączeniu z dużą rozległością miasta, przekłada się na relatywnie niskie wykorzystanie pojazdów, wynikające z jednokierunkowości popytu w godzinach wczesnoporannych i późnowieczornych.

Tabela 10 Wielkość przewozów ogółem i w przeliczeniu na 1 wozokilometr oraz praca eksploatacyjna na poszczególnych liniach komunikacji miejskiej w przeciętnym miesiącu.

<i>Linia</i>	Miesięczna liczba pasażerów	Udział w przewozach pasażerów [%]	Miesięczna praca eksploatacyjna [km]	Udział w pracy eksploatacyjnej [%]	Liczba pasażerów na 1 km
1	105 649	36,8	56 664,092	30,6	1,9
2	33 018	11,5	24 646,797	13,3	1,3
3	6 959	2,4	8 924,028	4,8	0,8
4	2 184	0,8	5 309,031	2,9	0,4
5	30 447	10,6	20 005,125	10,8	1,5
7	2 070	0,7	2 313,162	1,2	0,9
8	4 838	1,7	5 251,974	2,8	0,9
9	12 524	4,4	16 949,256	9,2	0,7
12	33 562	11,7	15 205,012	8,2	2,2
13	46 514	16,2	26 329,796	14,2	1,8
15	8 988	3,1	3 514,896	1,9	2,6
<b>Sieć</b>	<b>286 753</b>	<b>100,00</b>	<b>185 113,169</b>	<b>100,00</b>	<b>1,5</b>

Źródło: Dane przekazane przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

**Największy udział** w przewozach w skali miesiąca uzyskała linia nr 1, z której usług skorzystało łącznie 36,8% ogółu pasażerów w skali całej sieci komunikacyjnej. Kolejną pod tym względem okazała się linia nr 13, na której jednak osiągnięto przewozy o ponad połowę mniejsze niż zarejestrowane na linii nr 1. **Najmniejszą liczbę pasażerów** w skali miesiąca odnotowano na liniach 7 i 4.

**Najlepiej wykorzystane** w skali miesiąca były autobusy linii nr 15, przewożąc 2,6 pasażerów w przeliczeniu na kilometr. Niewiele gorszy wynik, na poziomie 2,2 pasażerów w przeliczeniu na kilometr, osiągnięty został na linii 12. Na żadnej z pozostałych analizowanych linii nie osiągnięto pułapu 2,0 pasażerów na kilometr. **Najslabiej** w skali miesiąca wykorzystana była linia 4, na której zarejestrowano 0,4 pasażera na kilometr.

Przeciętne dla całej sieci komunikacyjnej średniomiesięczne wykorzystanie pojazdów wyniosło **1,5 pasażera na kilometr**, co jest bardzo niską wartością porównując inne miasta o podobnej liczbie mieszkańców.

Tabela 11 Wykorzystanie zdolności przewozowej na poszczególnych liniach komunikacji miejskiej.

<b>Dzień tygodnia</b>	<b>Linie przydzielone do poszczególnej grupy ze względu na zdolność przewozową w przeliczeniu na 1 wozokilometr</b>		
	<b>większych od wartości przeciętnej</b>	<b>równych wartości przeciętnej</b>	<b>mniejszych od wartości przeciętnej</b>
<b>Powszedni (nauki szkolnej)</b>	1, 12, 13, 15	5	2, 3, 4, 7, 8, 9
<b>Sobota</b>	12, 13	1, 5	2, 3, 7, 8, 9
<b>Niedziela</b>	1, 12, 13	5	2, 3, 7, 8, 9

Źródło: Dane przekazane przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

Powyżej w tabeli przedstawiono wykorzystanie zdolności przewozowej na poszczególnych liniach, mierzone według kryterium przewożenia większej, równej lub mniejszej od przeciętnej liczby pasażerów na 1 wozokilometr. Zdolnością przewozową, określa się największą liczbę pasażerów, jaką jest w stanie przewieźć tabor na danej linii w określonej jednostce czasu.

Linie 12 i 13 we wszystkich dniach tygodnia charakteryzowało wykorzystanie pojazdów wyższe od przeciętne, na linii 5 uzyskiwane było wykorzystanie równe wartości przeciętnej dla danego rodzaju dnia, natomiast linie: 2, 3, 7, 8 i 9 – wykorzystanie niższe od przeciętne.

#### 4.1.2. Infrastruktura wykorzystywana w PTZ

##### Sieć dróg podstawowych dostępnych dla komunikacji autobusowej

Publiczny transport zbiorowy w Gminie Kędzierzyn-Koźle do obsługi tras komunikacyjnych wykorzystuje taką infrastrukturę drogową jak:

- droga powiatowa nr 2041 O ulica 1-Maja,
- droga powiatowa nr 2053 O Aleja Ignacego Lisa,
- droga powiatowa nr 2042 O ulica Józefa Bema,
- droga powiatowa nr 2052 O ulica Bolesława Krzywoustego,
- droga powiatowa nr 1435 O ulica Jana Brzechwy, ulica Grunwaldzka,
- droga powiatowa nr 2043 O ulica Konstantego Damrota,
- droga powiatowa nr 1434 O ulica Aleksandra Fredry, ulica Szpaków,
- droga powiatowa nr 2045 O ulica Główna,
- droga powiatowa nr 2046 O ulica Harcerska,
- droga powiatowa nr 2047 O ulica Jagiellońska,
- droga powiatowa nr 2055 O ulica Karola Miarki,
- droga powiatowa nr 2048 O ulica Jana Kochanowskiego,
- droga powiatowa nr 1805 O ulica Kłodnicka,
- droga powiatowa nr 2050 O ulica Ignacego Krasickiego,
- droga powiatowa nr 2051 O ulica Królowej Jadwigi,
- droga powiatowa nr 2054 O ulica Ignacego Łukasiewicza,
- droga powiatowa nr 2058 O ulica Nowowiejska,
- droga powiatowa nr 2057 O ulica Zofii Nałkowskiej,
- droga powiatowa nr 2059 O ulica Partyzantów,
- droga powiatowa nr 2060 O ulica Piastowska,
- droga powiatowa nr 2061 O ulica Pionierów,
- droga powiatowa nr 2066 O ulica Piotra Skargi,
- droga powiatowa nr 2063 O ulica Portowa,
- droga powiatowa nr 2064 O ulica Powstańców,
- droga powiatowa nr 2065 O ulica Mikołaja Reja,
- droga powiatowa nr 2068 O ulica Stoczniovców,
- droga powiatowa nr 2068 O ulica Pawła Stalmacha,
- droga powiatowa nr 2069 O ulica Karola Szymanowskiego,
- droga powiatowa nr 1477 O ulica Waryńskiego, ulica Mostowa,
- droga powiatowa nr 2056 O ulica Mostowa,
- droga powiatowa nr 2049 O ulica Kosmonautów,
- droga wojewódzka nr 418 relacji Kędzierzyn-Koźle - Reńska Wieś,
- droga wojewódzka nr 408 relacji Kędzierzyn Koźle – Gliwice,
- droga wojewódzka nr 423 relacji Kędzierzyn-Koźle - Opole,
- droga wojewódzka nr 426 relacji Kędzierzyn-Koźle – Zawadzkie.

W celu poprawy jakości ruchu w Kędzierzynie-Koźlu a tym samym szybkości przejazdów pojazdów komunikacji miejskiej dąży się do wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza tereny zabudowy. Znaczącym krokiem do osiągnięcia tego celu było oddanie do użytku pod koniec 2022 r. północnej obwodnicy Kędzierzyna-Koźla w ciągu drogi krajowej nr 40.



## Przystanki komunikacyjne

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, udostępnienie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury. Zgodnie z art. 2 ust. 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 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.

Zgodnie z Uchwałą nr XLIX/577/22 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 30 sierpnia 2022 r. zmieniająca uchwałę nr X/122/11 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 29 czerwca 2011 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych na terenie miasta Kędzierzyn-Koźle, których właścicielem albo zarządzającym jest Gmina Kędzierzyn-Koźle oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle znajduje się 97 przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Kędzierzyn-Koźle.

Na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle znajdują się również przystanki, których właścicielem lub zarządcą są inne podmioty:

- 1 przystanek należący do firmy Berger Polska Sp. z o.o.,
- 2 przystanki należące do GRUPA AZOTY S.A.,
- 1 przystanek należący do GTV BUS,
- 2 przystanki należące do sklepu KAUF LAND,
- 1 przystanek należący do sklepu NETTO,
- 94 przystanki znajdujące się w zarządzie powiatu,
- 14 przystanków znajdujących się w zarządzie województwa.

Wykaz przystanków zawiera załącznik nr 1.

Analiza przestrzenna dostępności do przystanków została przedstawiona w rozdziale 14.3 niniejszego dokumentu.

#### 4.1.3. Przewoźnicy wykonujący przewozy komercyjne

Ponadto przewoźnicy prywatni, w tym GTVBUS Polska O/Kędzierzyn-Koźle, PKS Strzelce Opolskie i PKS Głubczyce oferują autobusowe połączenia o zasięgu lokalnym i regionalnym m.in. do Strzelec Opolskich,

Krapkowic, Kobylic, Głogówka, Głubczyc, Głucholaz, Zdieszowic, Kuźni Raciborskiej i Reńskiej Wsi. Dworzec autobusowy znajduje się na osiedlu Stare Miasto, przy ul. 24 Kwietnia.

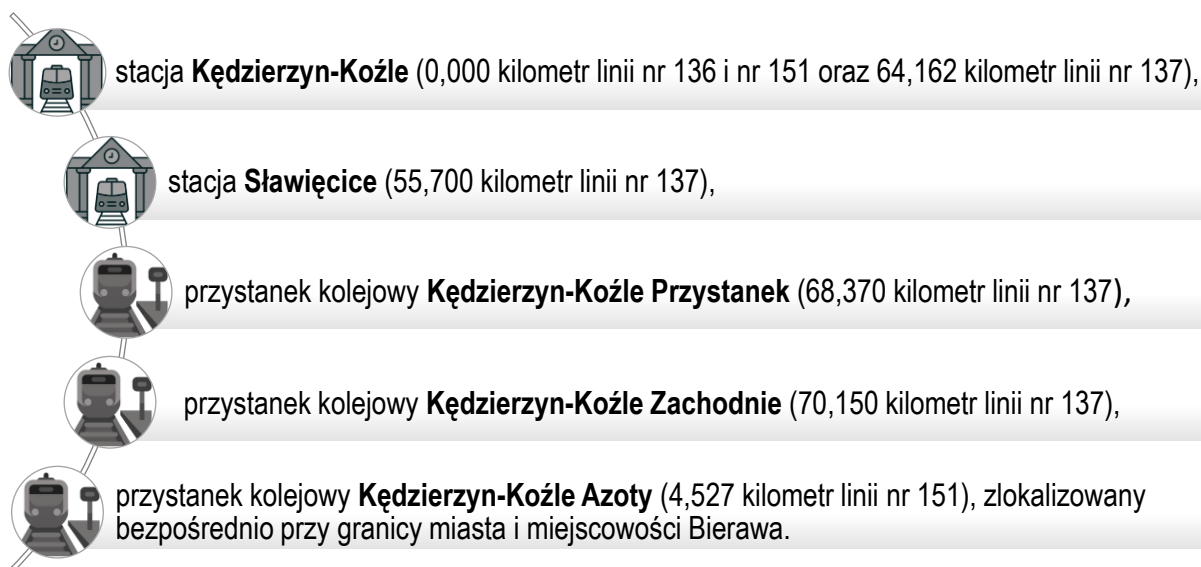
#### 4.1.4. Przewozy kolejowe

Kędzierzyn-Koźle to stacja węzłowa o dużym znaczeniu regionalnym. Przez Kędzierzyn-Koźle prowadzi 11 linii kolejowych, w tym trzy linie kolejowe z ruchem pasażerskim oraz linie kolejowe, wykorzystywane wyłącznie w ruchu towarowym. Linie kolejowe mają znaczenie zarówno krajowe jak i międzynarodowe, służące zarówno ruchowi pasażerskiemu jak również towarowemu. Węzeł kolejowy Kędzierzyna-Koźle jest ważnym elementem Europejskiego Szlaku Kolejowego E-30 łączącego Niemcy, Polskę i Ukrainę, dzięki magistralnej, dwutorowej linii kolejowej nr 136.

Analizując ruch krajowy - linie pasażerskie umożliwiają bezpośrednie podróże koleją zarówno do miast położonych w województwie opolskim jak i dalsze destynacje do miast położonych w województwie: dolnośląskim, śląskim, łódzkim, warmińsko-mazurskim,

podkarpackim, lubuskim, zachodnio-pomorskim, małopolskim, wielkopolskim, pomorskim, kujawsko-pomorskim.

Kędzierzyn-Koźle posiada bezpośrednie połączenia kolejowe z ośmioma spośród trzynastu polskich miast, mających ponad 200 tysięcy mieszkańców: Warszawą, Krakowem, Wrocławiem, Poznaniem, Szczecinem, Bydgoszczą, Katowicami, Częstochową. Częstotliwość połączeń bezpośrednich w ww. kierunkach jest jednak mocno ograniczona. Do Warszawy Zachodniej, Poznania, Częstochowy, Bydgoszczy i Szczecina pociąg odjeżdża tylko raz dziennie. Odpowiednio trzy i cztery bezpośrednie połączenia są w kierunku Krakowa i Katowic oraz ponad dwadzieścia bezpośrednich połączeń wykonywanych jest do Wrocławia.



Główny dworzec kolejowy znajduje się w ścisłym centrum Kędzierzyna-Koźła i jest drugim największym w województwie pod względem liczby przesiadek. Rozbudowane układy torowe znajdują się przy stacji Kędzierzyn-Koźle oraz Kędzierzyn-Koźle Port. Sieć bocznic kolejowych zlokalizowana jest także na terenie zakładów przemysłowych.

Połączenia kolejowe obsługują dwaj przewoźnicy:

- Przewozy Regionalne POLREGIO,
- PKP Intercity.

Największa częstotliwość połączeń kolejowych występuje na trasie: Kędzierzyn-Koźle - Wrocław i Kędzierzyn-Koźle – Opole. Pociągi na stacji Kędzierzyn-Koźle zatrzymują się równomiernie przez cały dzień.



## Ruch pasażerski

- nr 136 Kędzierzyn-Koźle – Opole Groszowice, na całej długości zelektryfikowana, dwutorowa,
- nr 137 Katowice – Legnica, częściowo zelektryfikowana, na poszczególnych odcinkach jedno- lub dwutorowa,
- nr 151 Kędzierzyn-Koźle – Chałupki, na całej długości zelektryfikowana, dwutorowa.



## Ruch towarowy

- nr 174 Kędzierzyn-Koźle – Żabieniec, dwutorowa, zelektryfikowana, dawniej prowadząca do stacji Kędzierzyn-Koźle Port,
- nr 199 Kędzierzyn-Koźle – Rudziniec Gliwicki, jednotorowa, zelektryfikowana, poprowadzona równolegle do linii kolejowej nr 137,
- nr 680 Kędzierzyn-Koźle – Kłodnica, dwutorowa, zelektryfikowana, umożliwiająca ominięcie stacji Kędzierzyn-Koźle,
- nr 682 Nowa Wieś – Kędzierzyn-Koźle, jednotorowa, zelektryfikowana, łącząca linie kolejowe nr 137 i nr 151, umożliwiającą ominięcie stacji Kędzierzyn-Koźle,
- nr 709 Kędzierzyn-Koźle – Stare Koźle, jednotorowa, zelektryfikowana, równoległa do linii kolejowej nr 151,
- nr 872 Nowa Wieś – Kędzierzyn-Koźle, jednotorowa, zelektryfikowana
- nr 890 Bierawa – Zakłady Azotowe Kędzierzyn, jednotorowa, zelektryfikowana,
- nr 956 Kędzierzyn-Koźle – Kędzierzyn-Koźle, jednotorowa, zelektryfikowana.

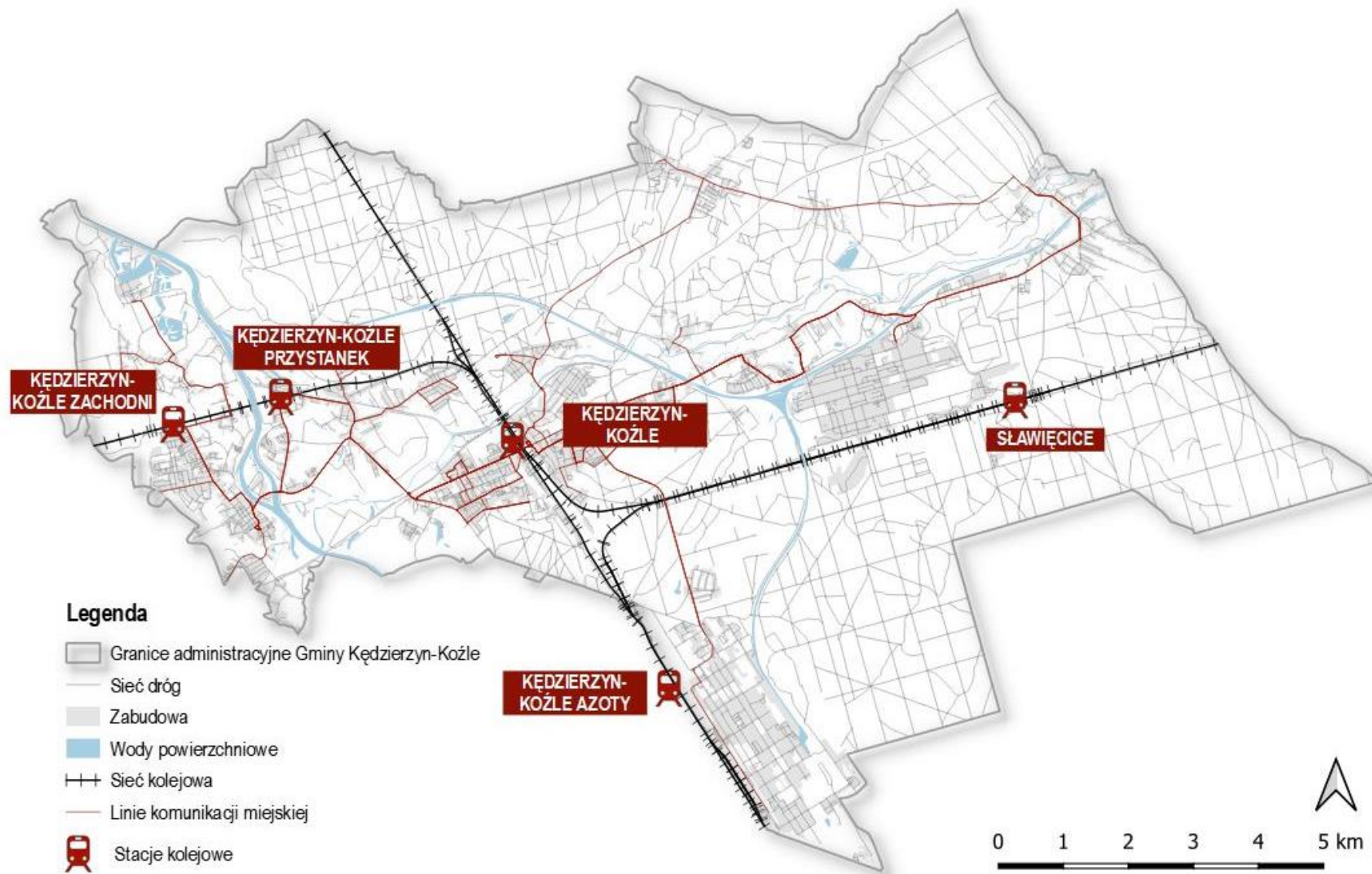
## **Integracja komunikacji autobusowej z komunikacją kolejową**

Obecnie istniejąca zajezdnia autobusowa znajduje się w sąsiedztwie dworca kolejowego, przez co większość kursów rozpoczynających się wcześnie rano oraz kończących późnym wieczorem, obejmuje przystanek przy stacji kolejowej Kędzierzyn-Koźle, umożliwiając korzystanie z komunikacji miejskiej w dojeździe lub powrocie ze stacji, także w skrajnych godzinach funkcjonowania komunikacji miejskiej w Kędzierzynie-Koźlu.

Przystanek kolejowy Kędzierzyn-Koźle Zachodnie położony jest w odległości około 100 metrów od przystanku autobusowego Koźle Dworzec Kolejowy.

Przystanek kolejowy Kędzierzyn-Koźle Przystanek nie tworzy z przystankami komunikacji miejskiej węzła przesiadkowego. Dojście do tego przystanku kolejowego, zlokalizowane jest pomiędzy przystankami komunikacji miejskiej KOFAMA i Koźle Port Przedszkole.

Stacja Sławięcice oraz przystanek kolejowy Kędzierzyn-Koźle Azoty położone są w znacznej odległości od przystanków komunikacji miejskiej i w założeniu dedykowane one były obsłudze pracowników pobliskich zakładów przemysłowych – Zakładom Chemicznym Błachownia Holding S.A. zlokalizowanym na terenie JPM HOLDING S.A. oraz Grupy Azoty Zakłady Azotowe Kędzierzyn S.A.



Rysunek 8 Sieć kolejowa na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle  
 Źródło: opracowanie własne

## 4.2. Transport wodny<sup>8</sup>

Dzięki obecności rzeki Odry, Kanału Gliwickiego oraz Kanału Kędzierzyńskiego, które stanowią szlaki żeglugi śródlądowej, miasto Kędzierzyn-Koźle jest ważnym miejscem w systemie transportu wodnego województwa i kraju. Odra oraz Kanał Gliwicki stanowią część Międzynarodowej Drogi Wodnej E3078, która obecnie łączy Śląsk z portami w Szczecinie i Świnoujściu.

Odcinki na terenie Kędzierzyna-Koźla posiadają następujące klasy żeglowności:

### **Odra:**

- od Raciborza do śluzy Koźle – klasa Ia,
- od śluzy Koźle do Brzegu Dolnego – klasa III,

**Kanał Gliwicki** – klasa III,

**Kanał Kędzierzyński** – klasa II.

Na terenie Miasta znajdują się dwa obiekty portowe, lecz nie są one obecnie eksploatowane:

- Port Kędzierzyn-Koźle, u ujścia Kanału Gliwickiego do Odry,
- Port Azoty, port przykładowy, na zakończeniu Kanału Kędzierzyńskiego. (Przewiduje się możliwość przywrócenia wykorzystywania i transportu produkowanych w pobliskim zakładzie nawozów).

Ponadto na osiedlu Rogi funkcjonują dwie stocznie rzeczne.

---

<sup>8</sup> Uchwała Nr XIII/144/19 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 26 Września 2019 R. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kędzierzyn-Koźle.

## 5. ANALIZA WYTYCZNYCH, PREFERENCJI I ZALECEŃ DOTYCZĄCYCH SYSTEMU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

### 5.1. Strategia Rozwoju Miasta Kędzierzyn-Koźle do 2030 r.

*Strategia Rozwoju Miasta Kędzierzyn-Koźle do 2030 r.* (dalej: Strategia) jest dokumentem strategicznym gminy, wyznaczającym kierunki działań, które sukcesywnie powinny być wdrażane. Jest dokumentem komplementarnym do Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego - Opolskie 2030.

**Celem nadrzędnym wskazanym w Strategii jest zbudowanie pozytywnego wizerunku Miasta jako ośrodka ponadlokalnego, w oparciu o konstruktywny dialog wszystkich grup działających na rzecz jego zrównoważonego rozwoju.**

Do szczególnych wyzwań rozwoju w Strategii zaliczane są kwestie demograficzne, które zdeterminowały koncepcje rozwoju Gminy dla perspektywy do 2030 roku. Miasto dąży do odwrócenia negatywnego trendu związanego z depopulacją ze świadomością trudności tego zadania.

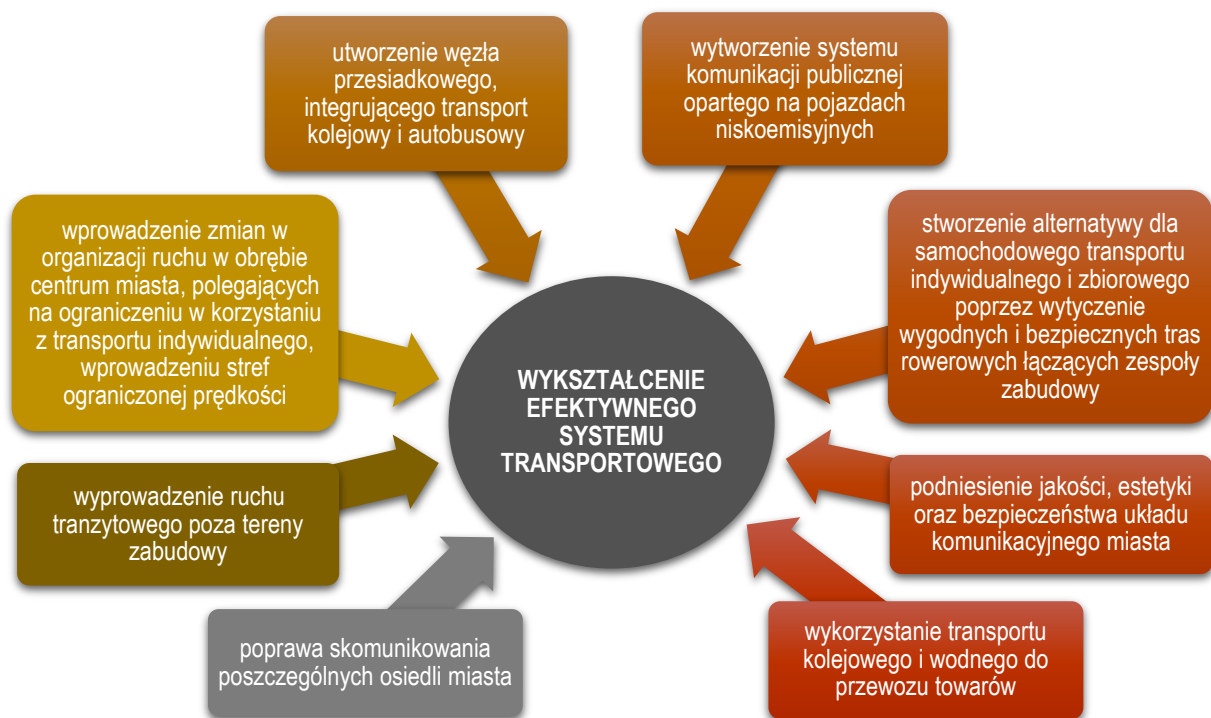
W Strategii wskazano największe zmiany jakie dokonały się na przestrzeni ostatnich lat w Kędzierzynie-Koźlu, które odnoszą się do przestrzeni funkcjonalnej Miasta, w tym do infrastruktury transportowej i komunikacyjnej. Miasto inwestuje w rozwiązania sprzyjające ochronie środowiska, próbując zmienić swój negatywny wizerunek w tym poprzez inwestycje w rozwój ekologicznych środków komunikacji.

Strategia podkreśla istotne atuty dla kreowania rozwoju gospodarczego Kędzierzyna-Koźla, którymi przede wszystkim jest lokalizacja Gminy, w tym względem ważnych szlaków komunikacyjnych regionu, kraju oraz Europy oraz dostępność różnych środków komunikacji, w tym położenie na szlaku żegludowym Odry.

Jako jeden z kierunków działań Strategia wskazuje **rozwój połączeń komunikacyjnych z otoczeniem funkcjonalnym oraz w regionie** w celu zwiększenia dostępu do oferty rynku pracy, usług na terenie Kędzierzyna-Koźla oraz dostępności do ośrodków akademickich w regionie, przy ścisłej współpracy ponadlokalnej, regionalnej. Proponowanym wskaźnikiem realizacji działań będzie pomiar liczby i czasu przejazdu komunikacją publiczną do Opola oraz liczba i czas przejazdu komunikacją publiczną do sąsiednich gmin i miast.

Główne kierunki zmian w strukturze przestrzennej Gminy przedstawione w Strategii prezentuje poniższy graf.

Strategia przywołała zapisy *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kędzierzyn-Koźle*, które dla strefy śródmiejskiej rekomendują przeniesienie zajezdni autobusowej.



## 5.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kędzierzyn-Koźle

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kędzierzyn-Koźle (dalej: SUIKZP) przedstawia m.in. kierunki rozwoju polityki przestrzennej dotyczącej transportu i komunikacji.

SUIKZP jak podstawowy cel polityki transportowej Miasta określa **stworzenie dogodnych warunków do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania się osób oraz towarów w relacjach zewnętrznych jak i wewnętrznych. Rozwój systemu powinien opierać się na wykorzystaniu wielu metod transportu – samochodowego, kolejowego, wodnego, rowerowego oraz pieszego.**

Celami szczegółowymi polityki transportowej są:

- zapewnienie powiązań z ponadlokalnymi systemami transportowymi,
- zapewnienie powiązań wewnętrznych pomiędzy poszczególnymi osiedlami Kędzierzyna-Koźla,
- zróżnicowanie udziału poszczególnych form transportu, w uwzględnieniu ograniczenia wykorzystania komunikacji samochodowej,
- zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego,
- zapewnienie dogodnych warunków ruchu pieszego i rowerowego,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie w przypadku niechronionych uczestników ruchu,
- ograniczenie wpływu transportu na środowisko naturalne i kulturowe oraz warunki życia mieszkańców przez redukcję emisji zanieczyszczeń i oddziaływania hałasu, a także łagodzenie efektów rozcięcia przestrzeni przez trasy komunikacyjne,
- usprawnienie systemu zarządzania drogami i ruchem drogowym,
- wzrost znaczenia transportu kolejowego oraz wodnego w transporcie towarów.



SUiKZP postuluje również o podział Miasta na obszary różniące się:

- poziomem uprzywilejowania transportu publicznego,
- stopniem ograniczenia ruchu samochodów osobowych i ciężarowych,
- wymaganiami dotyczącymi liczby miejsc postojowych.

Jest to wynikiem dążenia do coraz większego uprzywilejowania komunikacji zbiorowej, zwiększającego się zatłoczenie ulic oraz popytu na miejsca parkingowe.

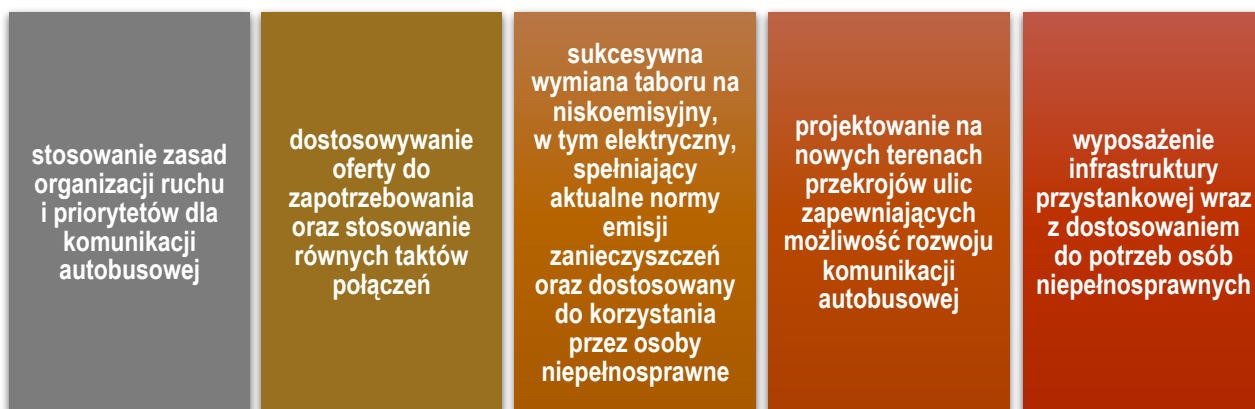
W celu rozwiązania powyższych kwestii SUiKZP proponuje również ograniczenie dostępności układu ulicznego w obszarze śródmiejskim poprzez limitowanie podaży miejsc parkingowych, które pozwoli na uporządkowanie parkowania w pasach ulic stwarzając warunki dla podnoszenia standardów komunikacji zbiorowej, rowerowej oraz zapewnienie przestrzeni publicznej dla ruchu pieszego.

SUiKZP stawia również na kształtowanie funkcjonalnych powiązań komunikacyjnych pieszych i rowerowych wzbogaconych zielenią urządzoną, głównie nasadzeniami rzędów drzew m.in. dla ograniczania negatywnych skutków już występujących zanieczyszczeń powietrza.

SUiKZP wskazuje jako główne źródło hałasu w Kędzierzynie-Koźlu ruch pojazdów – tranzytowy oraz ruch wewnętrzny pomiędzy poszczególnymi jednostkami Miasta. W celu poprawy środowiska akustycznego SUiKZP stawia zadania: eliminacji ruchu tranzytowego

z centrum miasta, a docelowo poza obszar zwartej zabudowy poprzez budowę obwodnic, rozwój systemu komunikacji publicznej, szczególnie opartej o pojazdy elektryczne, w celu zmniejszenia ogólnej liczby pojazdów, rozwój systemu dróg rowerowych w miejskich systemach zieleni i ciągach ulicznych, modernizację pozostałych dróg publicznych, poprawę stanu nawierzchni, utrzymanie istniejących i tworzenie nowych pasów zieleni izolacyjnej w sąsiedztwie głównych szlaków komunikacyjnych.

Zgodnie z polityką transportową przedstawioną w SUiKZP opartą na zasadach zrównoważonego rozwoju, transport zbiorowy powinien odgrywać priorytetową rolę w systemie transportowym Miasta. Podstawową kwestią w zakresie usprawnienia systemu transportu zbiorowego powinny być działania zmierzające do rozwoju zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej. Efektywna sieć miejskich linii autobusowych, dworce autobusowe, przystanki kolejowe prowadzące ruch lokalny, a także indywidualny ruch samochodowy bądź rowerowy spotykać się powinny w węzłach przesiadkowych, które pozwolą na sprawne przemieszczanie się po terenie Miasta. Wskazuje się możliwość przeniesienia istniejącej zajezdni autobusowej. W szerszej perspektywie należy rozważyć możliwość wprowadzenia ruchu trolejbusowego. Rozwój i poprawa standardów funkcjonowania miejskiej komunikacji autobusowej powinien być realizowany w następujących kierunkach:



W kwestiach związanych z transportem kolejowym w SUIKZP planowana była modernizacja linii kolejowych nr 136, 151, 199 oraz 709. W ramach prac zaplanowano również powstanie systemu radiokomunikacyjnego oraz podniesienie prędkości poruszania się pociągów. W SUIKZP postulowano również o podniesienie standardu obsługi dojazdów regionalnych i podmiejskich komunikacją kolejową poprzez lokalizację parkingów oraz wyposażenie przystanków w system informacji pasażerskiej i dostosowanie do wymagań osób niepełnosprawnych.

W zakresie transportu wodnego Kędzierzyn-Koźle SUIKZP stwierdza, że Gmina powinna bardziej wykorzystać swoje strategiczne położenie w miejscu przecięcia się systemu drogowego i kolejowego z wodami śródlądowymi, które stanowią część Międzynarodowej Drogi Wodnej E30. Planowanych jest szereg inwestycji na szczeblu krajowym, który zwiększyć ma wykorzystanie transportu wodnego w przewozie towarów. Istniejące drogi wodne mają zostać dostosowane do IV klasy żeglowności, powstać ma kanał Odra – Dunaj (analizowane są warianty przebiegu). Wskazano również możliwość przedłużenia Kanału Kędzierzyńskiego. Alternatywnym rozwiązaniem jest realizacja tzw. „Kanału Ulgi” na zachodnim pograniczu Kędzierzyna-Koźła (osiedle Rogi), który zapewni bezpieczeństwo przeciwpowodziowe i będzie pełnił funkcję transportową. Będzie to inwestycja celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, uzależniona od finansowania na poziomie krajowym. SUIKZP wskazuje również na powinność reaktywacji Portu Kędzierzyn-Koźle, który docelowo stać się ma centrum transportu intermodalnego (dogodny dostęp do sieci drogowej oraz kolejowej). Również port przyzakładowy w Azotach wskazany został do wznowienia działalności.

System infrastruktury rowerowej, na który składają się drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe, pasy rowerowe, kontrapasy zgodnie z zapisami w SUIKZP powinny stanowić spójny układ, który umożliwi poruszanie się pomiędzy poszczególnymi osiedlami Kędzierzyna-Koźła i stanowić będzie realną alternatywę

dla krótkodystansowych podróży samochodami. SUIKZP wskazuje na potrzebę lokalizowania stojaków dla rowerów w rejonach koncentracji usług. Wskazany jest również dalszy rozwój systemu rowerowego wzdłuż istniejących i projektowanych dróg, a także niezależnie od układu drogowego m.in. na wałach powodziowych, wzdłuż cieków w śladzie nieużytkowanych linii kolejowych. Zgodnie ze SUIKZP wymagane jest opracowanie jednolitych standardów infrastruktury rowerowej.

Dla wzrostu wykorzystania rowerów duże znaczenie ma mieć również tworzenie stref ruchu uspokojonego na terenach zabudowy śródmiejskiej z ograniczeniem ruchu pojazdów indywidualnych i zakazem ruchu ciężarowego (poza wjazdami docelowymi), natomiast w obszarze staromiejskim do maksymalnego ograniczenia ruchu zmotoryzowanego i nadanie priorytetu pieszym i rowerzystom. W strefie ruchu uspokojonego w największą uwagę powinno się przywiązywać do bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu – pieszych, rowerzystów, osób jeżdżących na hulajnogach. Na terenach strefy dopuszczalna prędkość ma zostać ograniczona jest do 30 km/h (możliwe zwiększenie na ciągach, po których porusza się komunikacja publiczna), stosowane mają być przewężenia, esowania jezdni, progi zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych i przejazdów rowerowych. Nastąpić ma również zmiana organizacji ruchu (skrzyżowania równorzędne), brak stosowania zatok autobusowych, wprowadzanie ruchu jednokierunkowego oraz stosowanie ułatwień dla rowerzystów. Zmiana sposobu jazdy ma pozwolić uzyskać nadrzędny cel, którym jest wzrost bezpieczeństwa w aspekcie ruchu drogowego oraz możliwość kształtowania przyjaznej przestrzeni publicznej w aspekcie urbanistycznym oraz redukcja emitowanego hałasu. Strefy ruchu uspokojonego powinny zostać utworzone również na osiedlach domów jednorodzinnych a także w okolicy placówek oświatowych.

### 5.3. Analiza Kosztów i Korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w mieście Kędzierzyn-Koźle, autobusów zeroemisyjnych.

Zgodnie z art. 36 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, jednostka samorządu terytorialnego, której liczba ludności przekracza 50 000, zobowiązana jest do sporządzenia co 36 miesięcy analiz kosztów i korzyści, których zadaniem jest rozstrzygnięcie zasadności wdrożenia do floty pojazdów komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych. Pierwsza analiza kosztów i korzyści dla Kędzierzyna-Koźla przygotowana została w 2018 r. i w związku z dobrym stanem komunikacji miejskiej w Kędzierzynie-Koźlu nie wskazywała na potrzebę zakupu taboru niskoemisyjnego, a jedynie opcjonalnie poddawała w rozważenie w najbliższej przyszłości wprowadzenie autobusów niskoemisyjnych na linii nr 3. W 2021 sporządzono następną analizę kosztów i korzyści. Przeanalizowano wdrożenie dwóch wariantów zmian wyposażenia taborowego komunikacji miejskiej w Kędzierzynie-Koźlu, tj.:

**Wariant bazowy W0** - zakładał przeprowadzanie wymiany taboru zgodnie z przyjętym założeniami inwestycyjnymi. Nabywane pojazdy miały być pojazdami zasilanymi ON, spełniającymi normę EURO 6, dodatkowo planowanym było, w terminie do 2026 roku, zredukowanie liczby pojazdów do 42.

**Wariant elektryczny W1** - zgodny zapisami Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych w zakresie wdrażania do eksploatacji autobusów zeroemisyjnych. Osiągnięcie udziału na poziomie 30% miało być osiągnięte

etapowo, tj.: 5% od 1 stycznia 2021, 10 % od 1 stycznia 2023, 20% od 1 stycznia 2025. W wariantcie tym zakładano zakup w okresie do 2023 r. trzech autobusów elektrycznych.

Analizie nie poddano wariantów rozpatrywanych w roku 2018, a więc zasilania pojazdów CNG czy ogniwami wodorowymi. Głównym powodem takiej decyzji był brak stacji ładowania zarówno CNG, jak i wodoru na terenie Kędzierzyna-Koźla.

Przeprowadzona analiza finansowo-ekonomiczna wykazała, że realizacja wariantu W1 realizowana czy to przez Organizatora, czy też Operatora lub wspólnie jest nieefektywna bez wsparcia ze środków zewnętrznych. Szczególny wpływ na taki stan rzeczy mają inwestycje infrastrukturalne (budowa stacji ładowania), jak i ciągle wysokie nakłady odtworzeniowe w odniesieniu do magazynów energii. W horyzoncie czasowym do roku 2024, dla którego sporządzona została analiza, zlecono prowadzenie stałego monitoringu technologii oraz cen poszczególnych rozwiązań celem ich wdrożenia w niedalekiej przyszłości.

Negatywny wynik AKK wskazał, że Gmina Kędzierzyn-Koźle nie jest zobligowana do posiadania ustawowo określonej liczby autobusów zeroemisyjnych we flocie obsługującej komunikację publiczną przez najbliższe 36 miesięcy, tj. do sporządzenia następnej AKK.

**Gmina Kędzierzyn-Koźle, pomimo uzyskania wyników wskazujących na brak korzyści z wykorzystywania autobusów zeroemisyjnych, planuje realizować projekty pozwalające na osiągnięcie zakładanych ustawowo poziomów udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie obsługującej publiczny transport zbiorowy.**

#### 5.4. Zadania uwzględniające zakup taboru autobusowego oraz rozbudowę i modernizację infrastruktury służącej publicznemu transportowi zbiorowemu

W celu ochrony środowiska naturalnego i rozwoju elektromobilności w zakresie podwyższania standardu świadczenia usług publicznych Gmina pozyskała środki na rozwój transportu publicznego z projektu „Zielony Transport Publiczny” realizowanego przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Gmina Kędzierzyn-Koźle w ramach II fazy programu pozyskała dofinansowanie na 2 autobusy z napędem elektrycznym wraz z zakupem dwóch ładowarek pantografowych oraz jednej ładowarki plug-in. Głównym celem programu „Zielony Transport Publiczny” jest poprawa jakości środowiska dzięki dofinansowaniu zakupu zeroemisyjnych autobusów. Intencją programu jest obniżenie wykorzystania energii i paliw emisyjnych w miejskim transporcie zbiorowy oraz budowanie szerokiej świadomości społecznej na temat korzyści z upowszechniania elektromobilności. Program ten jest wsparciem dla mniejszych samorządów, którym trudniej samodzielnie sfinansować zakup taboru zeroemisyjnego, daje szansę dla organizatorów transportu na uzyskanie dofinansowania na zakup lub leasing nowych autobusów wykorzystujących zeroemisyjne źródła zasilania. W ramach programu istnieje również możliwość uzyskania dofinansowania na modernizację lub budowę infrastruktury pozwalającej na obsługę i prawidłowe użytkowanie nabytych pojazdów, w szczególności punktów ładowania lub tankowania wodoru wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą. Stopień

dofinansowania wynosi 80% lub 90% kosztów kwalifikowalnych w zależności od napędu autobusu oraz od charakteru beneficjenta. W programie premiowane były miasta takie jak Kędzierzyn-Koźle, które na skutek wyludnienia tracą funkcje społeczno-gospodarcze.

Zadania uwzględniające zakup taboru autobusowego oraz rozbudowę i modernizację infrastruktury służącej publicznemu transportowi zbiorowemu zostały również zawarte w *Miejskim Planie Adaptacji do Zmian Klimatu dla Gminy Kędzierzyn-Koźle do 2030 r.* Plan ten zawiera działania z horyzontem czasowym do 2035 r. polegające na zakupie oraz modernizacji niskoemisyjnego taboru autobusowego dla połączeń miejskich i podmiejskich z niezbędną infrastrukturą (stacje ładowania pojazdów elektrycznych, stacje tankowania paliw alternatywnych), w tym dostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Efektem działania będzie wdrożenie nowych rozwiązań eliminujących negatywny wpływ na środowisko. W perspektywie długoterminowej efektem realizacji będzie poprawa jakości powietrza i redukcja odczuwania przez mieszkańców Gminy negatywnego wpływu zanieczyszczeń powietrza spowodowanego przez pojazdy transportu publicznego. W *Miejskim Planie Adaptacji do Zmian Klimatu* jako możliwe źródło finansowania powyższych działań został wskazany obecnie wykorzystywany program „Zielony Transport Publiczny”.

#### 5.5. Strategia Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do 2035 r.

*Strategia rozwoju elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do 2035 r.* stanowi odpowiedź na potrzebę zrównoważonego rozwoju rynku mobilności nastawionej na wykorzystanie pojazdów zeroemisyjnych w Polsce, a także prowadzoną politykę klimatyczno-transportową. Wdrożenie przyjętej w 2020 roku Strategii rozwoju elektromobilności pozwoli m.in. obok usprawnienia ruchu miejskiego na ograniczenie niskiej emisji i poziomu generowanego hałasu. Celem opracowania dokumentu było przeprowadzenie oceny możliwości, określenie planu działań oraz analiza możliwych do realizacji

inwestycji jakie należy podjąć, aby w pełni wykorzystać potencjał rozwoju elektromobilności w mieście Kędzierzyn-Koźle. Ponadto w Strategii przedstawiono wprowadzenie w sposób zintegrowany nowych elementów Smart City w zakresie transportu do działań rozwojowych Miasta.

Cel główny Strategii rozwoju elektromobilności stanowi stopniowe wdrożenie elektromobilności oraz ograniczenie szkodliwej emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu. W Strategii rozwoju

elektromobilności przedstawiono po analizie, że wybór autobusów z napędem elektrycznym z uwagi na koszt początkowy oraz ograniczoną żywotność baterii powinien

mieć charakter uzupełniający, realizowany przy wsparciu ze strony środków (funduszy) zewnętrznych.



### **I CEL STRATEGICZNY - ZEROEMISYJNA KOMUNIKACJA MIEJSKA**

Wprowadzenia do komunikacji miejskiej pojazdów zero i niskoemisyjnych do obsługi zbiorowego transportu publicznego przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Kędzierzynie-Koźlu oraz budowa niezbędnej infrastruktury obsługującej takiego typu autobusy. Działania zmierzały będą do rozpropagowania i popularyzacji komunikacji zbiorowej do poruszania się po Mieście.



### **II CEL STRATEGICZNY - ELEKTROMOBILNY SAMORZĄD**

Obsługa samorządu (tj. Urzędu Miasta oraz jednostek pomocniczych) flotą pojazdów z co najmniej 30% udziałem pojazdów elektrycznych oraz budowa sieci ogólnodostępnych ładowarek dla samochodów osobowych, wyposażonych w standardowe wtyczki w pobliżu budynków użyteczności publicznej. Pozwoli to na zagęszczenie liczby punktów ładowania w Mieście co przyczyni się do zwiększenia wygody korzystania z pojazdów zeroemisyjnych oraz samej promocji elektromobilności w Mieście.



### **III CEL STRATEGICZNY - EKOMOBILNY I ŚWIADOMY MIESZKANIEC**

Organizowanie wydarzeń oraz szkoleń z tematyki zrównoważonego transportu w Mieście adresowanych głównie do uczniów szkół (w formie prelekcji, zajęć na godzinach wychowawczych, warsztatów oraz konkursów), co ma przyczynić się do świadomego wyboru środków transportu przez najmłodszych mieszkańców Kędzierzyna-Koźla oraz budowania w nich postaw elektromobilności. Ważnym elementem realizacji tego celu będzie również prowadzenie kampanii informacyjnej adresowanej do szerokiego grona odbiorców, w tym w zakresie możliwości pozyskania wsparcia finansowego na zakup samochodów elektrycznych.



### **IV CEL STRATEGICZNY INTELIGENTNIE ZARZĄDZANY KĘDZIERZYN-KOŹLE**

Wprowadzenie Systemu Zarządzania Energią oraz Inteligentnego Sytemu Transportowego w Mieście, poprzez m.in. wykorzystanie elektronicznych tablic przystankowych, rozwój sytemu elektronicznego biletu oraz czytelnego systemu zarządzania miejscami parkingowymi. W ramach tego celu przewiduje się również realizację działań integrujących różne formy komunikacji, ze szczególnym uwzględnieniem transportu zeroemisyjnego (m.in. współdzielonej mikromobilności). Wdrożone zostaną również inne elementy SMART CITY dla Miasta, w tym w szczególności te odpowiadające na potrzeby osób niepełnosprawnych.

## 5.6. Dokumenty strategiczne Subregionu Kędzierzyńsko-Strzeleckiego

Gmina Kędzierzyn-Koźle jest częścią Subregionu Kędzierzyńsko-Strzeleckiego. W skład jednostki funkcjonalnej wchodzi również: Gmina Bierawa, Gmina Cisek, Gmina Leśnica, Gmina Pawłowiczki, Gmina Polska Cerekiew, Gmina Reńska Wieś, Gmina Ujazd, Gmina Strzelce Opolskie, Gmina Zawadzkie, Gmina Jemielnica, Gmina Kolonowskie, Powiat Kędzierzyńsko-Kozielski, Powiat Strzelecki. Gmina Kędzierzyn-Koźle była Beneficjentem projektu pn. "Zintegrowane podejście terytorialne szansą rozwoju Kędzierzyńsko-Kozielskiego Subregionalnego Obszaru Funkcjonalnego", który dał początek funkcjonowania dzisiejszego Subregionu Kędzierzyńsko-Strzeleckiego. Celem strategicznym projektu było wzmocnienie zdolności Kędzierzyńsko-Kozielskiego Subregionalnego Obszaru Funkcjonalnego do kreowania wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy oraz poprawy jakości życia mieszkańców a celem głównym projektu jest delimitacja granic kędzierzyńsko-kozielskiego obszaru funkcjonalnego oraz określenie kierunków rozwoju tego obszaru w oparciu o posiadany potencjał podmiotów znajdujących się w jego granicach.

Subregion został również objęty projektem „Wsparcie dla polskich miast/obszarów miejskich/obszarów metropolitalnych w przygotowaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej”.

## 5.7. Strategia Młodzieżowa Gminy Kędzierzyn-Koźle

W październiku 2022r. została opracowany dokument pn. „Strategia Młodzieżowa Gminy Kędzierzyn-Koźle. Dokument ten nie jest dokumentem wiążącym dla Gminy, jednakże pozwala dostrzec perspektywę, potrzeby i oczekiwania ludzi młodych, będących istotną społecznością oraz przyszłością Gminy. Dokument stanowi inspirację do działania i określa kierunki, które warto podjąć w Gminie. W obszarze komunikacji zbiorowej młodzież wskazała na takie problematyczne kwestie jak:

- brak połączeń autobusowych z części miejscowości, z których młodzież dojeżdża do szkół w Kędzierzynie-Koźlu,

Wśród istotniejszych dokumentów Subregionu można wyróżnić Strategię Rozwoju Subregionu Kędzierzyńsko-Strzeleckiego na lata 2021-2030 (obecnie trwają prace nad przyjęciem dokumentu). W kontekście Planu transportowego opracowane dokumenty dla Subregionu wskazują na brak integracji systemu transportowego wewnątrz Subregionu jak i potrzebę bardziej optymalnego wykorzystania transportu kolejowego, w celu zmniejszenia szkodliwego wpływu na środowisko naturalne ruchu samochodowego. Dokumenty zaznaczają również niezadowalający stan infrastruktury drogowej jako jedną z barier w efektywnym rozwoju transportu publicznego, w związku z czym niezbędna jest zatem budowa nowych szlaków komunikacyjnych i remont tych istniejących, ale także rozwój ekologicznego taboru i ogólna integracja systemu transportowego wewnątrz Subregionu.

- niewystarczająca ilość połączeń autobusowych na wybranych trasach,
- niedostosowane trasy przejazdu połączeń autobusowych, omijające część osiedli i miejscowości,
- niedostosowane godziny połączeń autobusowych,
- uniemożliwiające dojazd na czas do szkoły bądź udział w popołudniowych zajęciach pozalekcyjnych i aktywnościach wieczornych,
- zbyt małe autobusy jeżdżące w godzinach szczytu (szczególnie w godzinach porannych) na trasach, którymi młodzież dojeżdża do szkoły.

Jako rekomendacje ujęte w Strategii Młodzieżowej Gminy Kędzierzyn-Koźle społeczność ludzi młodych przedstawia działania postulowane do realizacji w okresie 2-3 lat takie jak:

- wprowadzenie połączeń autobusowych na trasie Cisowa-Koźle,
- przywrócenie trasy Blachownia-Kuźniczki,
- zwiększenie liczby połączeń autobusowych ze Sławięcic do Koźła,
- zwiększenie liczby autobusów na trasie Blachownia-Żabieniec-Kłodnica-Koźle Port-Koźle Rogi,
- zwiększenie liczby autobusów na trasie Sławięcice-Żabieniec-Kłodnica-Koźle Port-Koźle Rogi,
- zwiększenie liczby autobusów na trasie Blachownia-Azoty,
- zwiększenie liczby autobusów kursujących w rejon ul. Głubczyckiej (Dom Kultury, ZS nr 1),
- zamiana na większe autobusów jeżdżących w godzinach porannych do i ze Sławięcic.

### 5.8. Plan zagospodarowania przestrzennego

W granicach miasta Kędzierzyn-Koźle obowiązuje 29 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (w tym zmiany planów). Aktualnie pokrycie Gminy miejscowymi planami wynosi 100% jej powierzchni. Plany miejscowe obowiązujące w Gminie, będące aktami prawa miejscowego wyznaczają sposób zagospodarowania poszczególnych terenów, parametry ich zabudowy oraz infrastruktury technicznej, w tym dla terenów komunikacyjnych. Wskazane w niniejszym opracowaniu zadania związane z budową nowej i modernizacją istniejącej infrastruktury są zgodne z obowiązującymi planami.

Obecnie w trakcie opracowania jest 6 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla następujących obszarów:

- Zmiana planu – Osiedle Przyjaźni i Sławięcice, rejon ulic: Przyjaźni, Strzeleckiej, Spacerowej, Naftowej oraz Kanału Kędzierzyńskiego i Kanału Gliwickiego,
- Zmiana planu – Osiedle Przyjaźni i Sławięcice, rejon ulic: Przyjaźni, Strzeleckiej, Spacerowej, Naftowej oraz Kanału Kędzierzyńskiego i Kanału Gliwickiego,
- Osiedle Kłodnica - rejon ulic: Stanisława Wyspiańskiego, Kłodnickiej, Żabienieckiej, Jagiellońskiej, Marcina Helwiga oraz Alei Armii Krajowej,
- Osiedle Kłodnica - rejon ulic: Karola Szymanowskiego, Kłodnickiej, Xawerego Dunikowskiego oraz projektowanej ul. Błonie,
- Os. Sławięcice – rejon ul. Szpaków i Sławięcickiej oraz granicy z gminą Ujazd,
- Os. Kuźniczka – rejon ul. Grunwaldzkiej i Gajowej oraz terenów kolejowych.

**Strategicznym celem polityki przestrzennej województwa opolskiego jest kształtowanie struktury przestrzennej odznaczającej się wysokim poziomem ładunku przestrzennego, która będzie umożliwiała wykorzystanie jego zróżnicowanych terytorialnie potencjałów, zapewniała konkurencyjność w stosunku do otoczenia zewnętrznego i eliminowała niekorzystne różnice w warunkach życia wewnątrz regionu.**

Dokumentem kształtującym politykę przestrzenną w Gminie Kędzierzyn-Koźle jest *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego* z dnia 24 kwietnia 2019 r. W Planie przyjęto, że polityka przestrzenna samorządu województwa będzie zmierzać do stanu, w którym: „przestrzeń województwa opolskiego

jest spójną, harmonijną i efektywną strukturą o dobrej dostępności zewnętrznej i wewnętrznej, wysokiej jakości środowiska życia, bezpieczeństwa mieszkańców oraz atrakcyjności dla rozwoju aktywności społeczno-gospodarczych”. Jedną z polityk przestrzennych zawartych w Planie zagospodarowania przestrzennego

województwa jest Polityka poprawy dostępności transportowej województwa. Polityka ta stanowi odpowiedź na główne problemy transportowe regionu, wynikające m.in. z niewystarczającej ilości przepraw mostowych przez rzekę Odrę, braku efektywnego powiązania komunikacyjnego na kierunku północ – południe, ograniczonej przepustowości dróg, złego stanu technicznego dróg i szlaków kolejowych, braku wielu obwodnic na drogach krajowych i wojewódzkich przebiegających przez tereny zabudowane, braku bezkolizyjnych, wielopoziomowych skrzyżowań dróg i linii

kolejowych, w szczególności w obszarach silnie zurbanizowanych, na szlakach o największym natężeniu ruchu, marginalizacji lokalnych linii kolejowych, niewykorzystania potencjału Odrzańskiej Drogi Wodnej. Celem tej polityki jest zwiększanie dostępności terytorialnej województwa opolskiego, a jej efektem poprawa spójności wewnętrznej i konkurencyjności regionu. Poniżej przedstawiono działania zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju w zakresie poprawy dostępności transportowej województwa opolskiego.



## Zasady prowadzenia polityki poprawy dostępności transportowej województwa opolskiego

### Likwidacja barier komunikacyjnych i dostosowanie systemu transportowego do parametrów umożliwiających sprawne funkcjonowanie sieci komunikacyjnej w układach zewnętrznym i wewnętrznym.

- Podniesienie parametrów technicznych dróg krajowych i wojewódzkich wraz z budową obejść miejscowości i mostów na rzece Odrze. Modernizacja sieci kolejowej o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym wraz rewitalizacją linii dotychczas wyłączonych z ruchu.
- Modernizacja ODW do parametrów co najmniej IV klasy żeglugowej poprzez budowę i przebudowę infrastruktury hydrotechnicznej (śluzy i jazy) oraz transportowej wraz docelową budową kanału Odra – Łaba – Dunaj.
- Zapewnienie bezpieczeństwa oraz optymalizacja sprawności ruchu w obszarach silnie zurbanizowanych, poprzez przebudowę istniejących jednopoziomowych skrzyżowań dróg i linii kolejowych na skrzyżowania wielopoziomowe.

### Zwiększenie udziału transportu publicznego w obsłudze transportowej regionu, kosztem ograniczenia ruchu indywidualnego.

- Organizacja regionalnego transportu publicznego na bazie transportu kolejowego wraz z budową systemu centrów przesiadkowych w miastach powiatowych i Opolu.

### Kształtowanie systemu transportowego w harmonii z otoczeniem.

- Planowanie rozwiązań z uwzględnieniem wymogów ochrony krajobrazu i środowiska, w tym ochrony drożności korytarzy ekologicznych.

### Priorytet wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej w stosunku do budowy now

- Rewitalizacja linii kolejowych.
- Modernizacja dróg powiatowych i gminnych.
- Rewitalizacja portu Koźle.
- Modernizacja nabrzeży przeladunkowych.

### Skojarzenia rozwoju infrastruktury transportu zbiorowego z infrastruktura rowerow.

- Budowa parkingów dla samochodów i rowerów przy przystankach komunikacji autobusowej i kolejowej.
- Rozbudowa systemu ścieżek rowerowych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Planu zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego z dnia 24 kwietnia 2019 r.

## 6. ANALIZA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA<sup>9</sup> ORAZ PLANOWANYCH DO ROKU 2032 ZMIAN DOTYCZĄCYCH LOKALIZACJI LUB INTENSYWNOŚCI GŁÓWNYCH GENERATORÓW RUCHU

### ANALIZA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA

Gmina Kędzierzyn-Koźle posiada aktualne *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kędzierzyn-Koźle* z 2019 r., które jest dokumentem bazowym obejmującym zbiór uwarunkowań i możliwość dalszego rozwoju Miasta oraz określającym podstawowe kierunki zagospodarowania przestrzennego, z którym powinny być zgodne miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, a także plany dotyczące rozwoju infrastruktury transportowej.

Obszar Kędzierzyna-Koźła podzielony jest na 16 jednostek pomocniczych gminy:

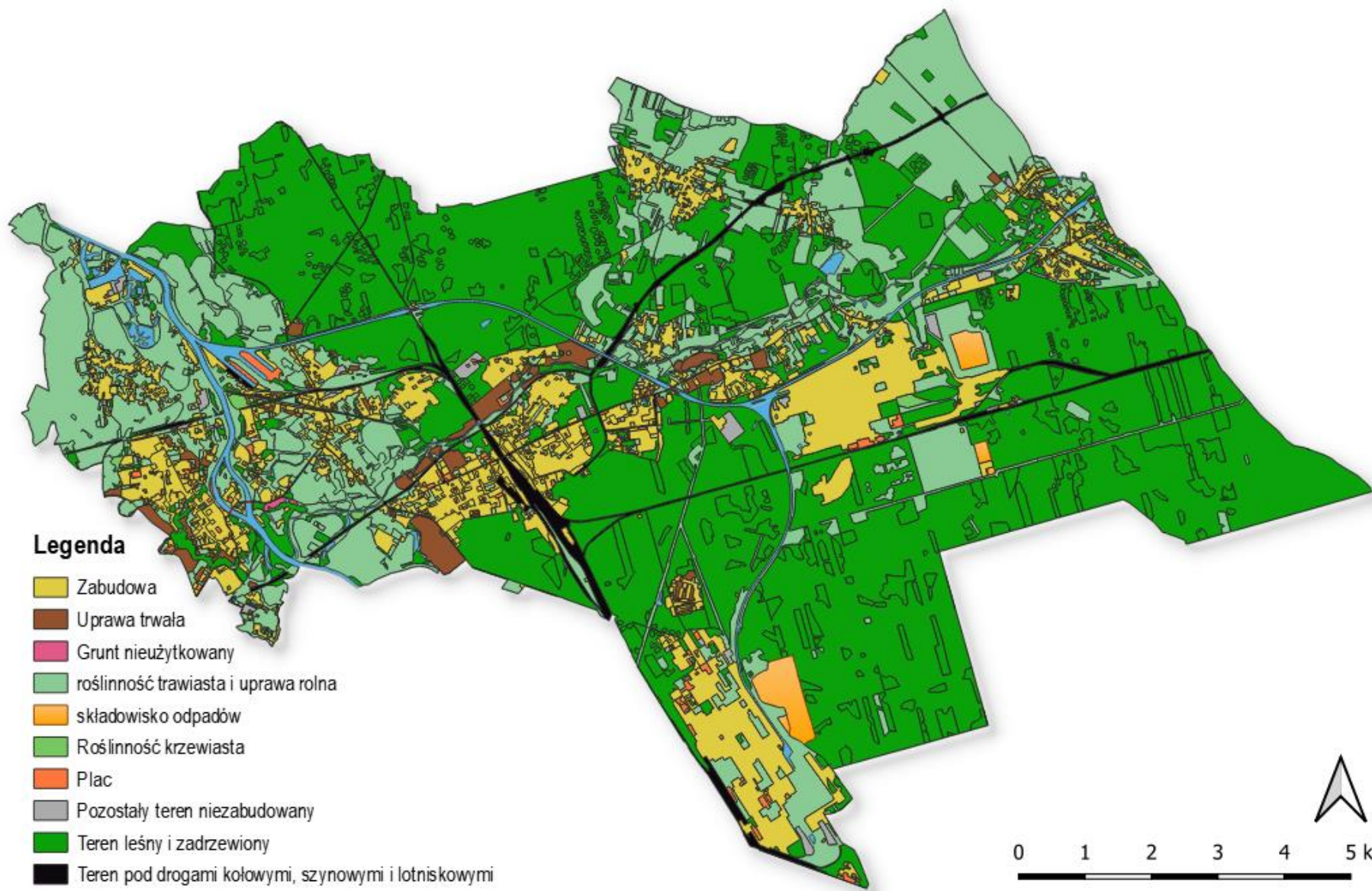
- osiedle Rogi,
- osiedle Zachód,
- osiedle Południe,
- osiedle Stare Miasto,
- osiedle Kłodnica,
- osiedle Pogorzelec,
- osiedle Śródmieście,
- osiedle Kuźniczka,
- osiedle Piastów,
- osiedle Blachownia,
- osiedle Przyjaźni,
- osiedle Lenartowice,
- osiedle Cisowa,
- osiedle Miejsce Kłodnickie,
- osiedle Sławięcice,
- osiedle Azoty.

Struktura przestrzenna zespołu miejskiego Kędzierzyn-Koźle z uwagi na jego genezę nie tworzy całościowej struktury i nie pozwala wyróżnić jednego obszaru centralnego, stanowiącego główną przestrzeń publiczną w Mieście. Kędzierzyn-Koźle jest miastem powstałym, w wyniku zmian administracyjnych, z odrębnych niegdyś

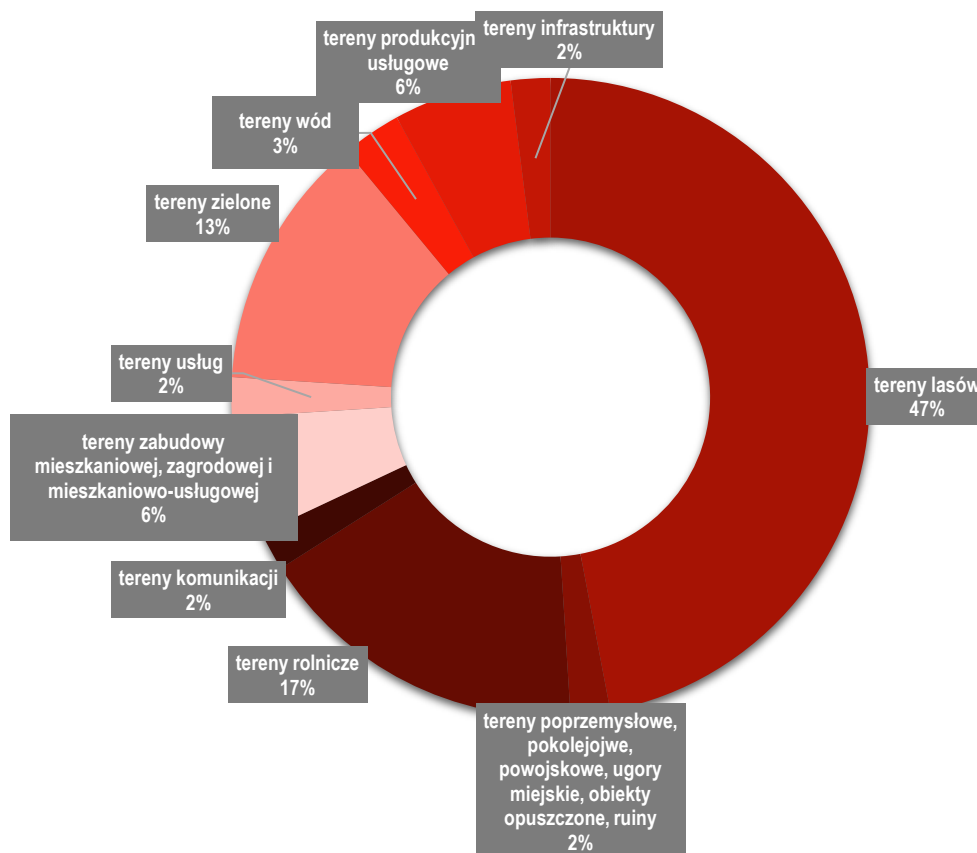
jednostek osadniczych – miast Koźle, Kędzierzyn, Kłodnica, gminy miejsko-wiejskiej Sławięcice oraz wsi Cisowa, Lenartowice i Miejsce Kłodnickie. Przekłada się to na małą spójność struktury przestrzennej obecnego Kędzierzyna-Koźła. Pomimo formalnego połączenia jednostek w jeden organizm miejski w jego przestrzeni wyraźnie widoczne jest zróżnicowanie poszczególnych miejscowości. Zauważalne są jednak elementy spajające poszczególne jednostki osadnicze i tworzące obraz miasta o licznych powiązaniach wewnętrznych. Głównym elementem kompozycji przestrzennej Miasta są rdzenie kształtujące strukturę przestrzenną, do których należy zaliczyć Stare Miasto (historyczne Koźle) oraz Śródmieście (historyczny Kędzierzyn). Oba ośrodki łączy główne powiązanie, stanowiące poprzeczną oś wzdłuż której występuje największa koncentracja terenów zabudowanych. Oprócz Starego Miasta oraz Śródmieścia na głównej osi znajdują się również Kłodnica, Blachownia i Sławięcice. Pozostałe ośrodki, uzupełniające strukturę przestrzenną Miasta, łączą się z głównymi ośrodkami za pomocą drugorzędnych powiązań.

Poniższy wykres przedstawia strukturę użytkowania obszaru Kędzierzyna-Koźła na podstawie stanu przyjętego w SUIKZP, gdzie wyraźnie dominują lasy, pokrywające ok. 47% powierzchni. Duże obszary zajmują również tereny rolnicze i tereny zielone (odpowiednio 17% i 13%). Wśród terenów zabudowanych najwięcej jest produkcyjnych i produkcyjno-usługowych (ok. 6%). Powierzchnia terenów zabudowy mieszkaniowej, zagrodowej i mieszkaniowo-usługowej stanowi łącznie ok. 6% powierzchni Kędzierzyna-Koźła, natomiast usługi ok. 2%. Pozostałe obszary to tereny wód (3%), komunikacji (2%), infrastruktury technicznej (2%) oraz tereny przemysłowe, kolejowe, powojenne, ugory miejskie, obiekty opuszczone i ruiny (2%).

<sup>9</sup> Uchwała nr XIII/144/19 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 26 września 2019 r. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kędzierzyn-Koźle.



Rysunek 9 Zagospodarowanie terenu w Gminie Kędzierzyn-Koźle  
 Źródło: opracowanie własne na podstawie Baza Danych Obiektów Topograficznych (BDOT10k).



Wykres 8 Struktura użytkowania terenu.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kędzierzyn-Koźle z 2019 r.

W kontekście dalszego rozwoju przestrzennego Miasta duże znaczenie mają bariery liniowe, ograniczające przyszłościowy model wzrostu Kędzierzyna-Koźla. Za naturalną barierę należy uznać rzekę Odrę oraz zwarte kompleksy leśne. Do antropogenicznych barier rozwoju przestrzennego zaliczyć należy linie kolejowe (szczególnie na obszarze zabudowanym) oraz kanał Gliwicki i Kędzierzyński. Istotne znaczenie dla rozwoju przyszłej zabudowy mają również przestrzenne kompleksy przemysłowe. Na terenie Miasta wyróżniono dwa duże kompleksy tj.: zakłady przemysłowe na osiedlach Azoty oraz Blachownia/Przyjaźni.

### Tereny mieszkaniowe

W granicach Kędzierzyna-Koźla dominuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, jednakże całe Miasto charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem

przestrzennym. Analiza struktur urbanistycznych poszczególnych jednostek osadniczych w granicach Miasta wykazuje, że poza główną osią kompozycyjną Miasta, osiedla tworzą głównie zabudowania o charakterze wiejskim w postaci układów wielodrożnicowych. Skoncentrowane osiedla zabudowy wielorodzinnej z towarzyszącymi usługami, charakteryzują się rozplanowanym układem, często o równomiernej siatce ulic. Takie osiedla wyróżnić można przede wszystkim w centralnej (Pogorzelec, Śródmieście, Piastów i Blachownia) i zachodniej (Zachód i Stare Miasto) części Miasta. W strukturze Miasta odznaczają się również rejonu uporządkowanej zabudowy jednorodzinnej. Są to fragmenty osiedli Kłodnica, Kuźniczka i Śródmieście w centrum Miasta oraz osiedli Południe i Zachód w zachodniej części Kędzierzyna Koźla. Dla obszarów peryferyjnych Miasta wśród form

zabudowy dominuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna o układzie typowym dla obszarów wiejskich – tj. w formie układów wielodrożnicowych, o umiarkowanej intensywności. Zabudowa taka jest charakterystyczna dla osiedli: Rogi, Lenartowice, Cisowa, Miejsce Kłodnickie i Sławięcice. W granicach wymienionych osiedli znajdują się również budynki mieszkalne w zabudowie zagrodowej. W 2016 r. w Kędzierzynie-Koźlu zlokalizowanych było 5 636 budynków mieszkalnych, w których znajdowało się 24 787 mieszkańców. W ciągu ostatnich lat podstawowe wskaźniki opisujące zasoby mieszkaniowe w Kędzierzynie-Koźlu polepszały się – rosła liczba budynków mieszkalnych, liczba mieszkań, łączna powierzchnia użytkowa mieszkań, przy jednoczesnym wzroście średniej powierzchni użytkowej mieszkania. Oznacza to, że nowobudowane budynki mieszkalne charakteryzują się większymi powierzchniami użytkowymi mieszkań niż w przeszłości.

### **Tereny przemysłowe**

Miejscowości, które weszły w skład Kędzierzyna-Koźła posiadają wieloletnią tradycję związaną z funkcjonowaniem na ich terenie zakładów przemysłowych. Wynika to ze strategicznego położenia nad brzegiem rzeki Odry oraz na przecięciu szlaków handlowych. Aktywność przemysłu w Mieście przekłada się na występowanie na obszarze Miasta rozległych terenów przemysłowych i poprzemysłowych. Tereny produkcyjne i produkcyjno-usługowe stanowią ok. 6% całej powierzchni Kędzierzyna-Koźła. Tereny te są zgrupowane w 3 głównych obszarach:

- Osiedle Azoty skupiające podmioty powiązane z Grupą Azoty ZAK S.A.
- Osiedle Przyjaźni skupiające podmioty powiązane z obszarem działania JPM Holding S. A.
- Osiedla Kłodnica, Zachód i Stare Miasto w rejonie Portu Koźle.

Inne obiekty przemysłowe występują punktowo w różnych częściach Miasta np. osiedlu Pogorzelec i Śródmieście (w pobliżu węzła kolejowego). Ponadto w Kędzierzynie-Koźlu powstał Kędzierzyńsko-Kozielski Park Przemysłowy (KKPP), który jest w posiadaniu

terenów przeznaczonych pod inwestycje przemysłowo-usługowe o łącznej powierzchni ok. 75 ha. Obszar ten znajduje się w osiedlu Sławięcice, pomiędzy ul. Naftową, a terenami kolejowymi Blachowni. Największym zakładem przemysłowym w Mieście jest **Grupa Azoty ZAK S.A.**, która jest jednym z największych producentów nawozów sztucznych, alkoholi OXO i plastyfikatorów. Zakłady Grupy Azoty znajdują się na terenie osiedla Azoty, a w ich skład wchodzi m.in. elektrociepłownia, oczyszczalnia ścieków oraz port załadunkowy wraz z bocznicą kolejową. Spółka od wielu lat jest największym pracodawcą w Mieście – w 2015 r. zatrudniała 1 569 pracowników. Przemysłowe tradycje, sąsiedztwo innych firm przemysłowych oraz dogodne warunki do inwestowania spowodowały, że na terenie Kędzierzyna-Koźła zainwestowało wiele firm z kraju i za granicy. Do największych i najbardziej wyróżniających się należą również m.in.: – BELMAR Sp. z o. o. (przemysł maszynowy i precyzyjny), – CTL Chemkol Sp. z o.o. (logistyk i przemysł chemiczny), – CEWE Sp. z o. o. (laboratorium fotograficzne), – Damen Shipyards Koźle Sp. z o. o. (przemysł stoczniowy), – Komet-Urpol Sp. z o. o. (przemysł narzędziowy).

### **Tereny usługowe**

Obiekty usługowe, w tym usług publicznych, administracji, jak i komercyjnych, w największym natężeniu występują w rejonach zwartej zabudowy mieszkaniowej, tj. w rejonie osiedli: Stare Miasto, Śródmieście, Pogorzelec, Zachód. Osiedla oddalone, w szczególności położone w północno-wschodniej części Miasta, cechują się ograniczonym poziomem rozwoju działalności usługowej.

### **Tereny wypoczynkowe**

W Kędzierzynie-Koźlu zlokalizowane są liczne skupiska ogrodów działkowych, rozmieszczonych najczęściej w rejonie cieków wodnych i kompleksów leśnych. W szczególności w centralnych częściach Miasta tworzą one duże kompleksy, podczas gdy w granicach dawnych terenów wiejskich niemalże nie występują. Do terenów wypoczynkowych zaliczają się również tereny sportu i rekreacji, w tym boiska, obiekty i kompleksy sportowe, a także place zabaw. Wyróżnić należy również

największe kompleksy zieleni miejskiej, tj. Park w Sławięcicach i Planty Miejskie oraz rozległe tereny leśne.

### Planowane zmiany dotyczące lokalizacji i intensywności głównych generatorów ruchu do 2032 r.

Transport i rozmieszczenie najważniejszych generatorów ruchu to elementy ściśle od siebie zależne, chociażby ze względu na występowanie odległości pomiędzy działalnościami gospodarczymi i społecznymi, co powoduje konieczność przemieszczania się zarówno ludzi, jak i towarów. Jednakże należy zauważyć, iż lokalizacja dużych generatorów ruchu na obrzeżach Miasta jest często jedyną możliwością, chociażby ze względu na uciążliwość jakie generowane są przez zakłady produkcyjne i dostępność do głównych ciągów komunikacyjnych. Natomiast lokalizacja działalności związanej z mieszkalnictwem w oddaleniu od centrum Miasta często związana jest z większą dostępnością terenów pod zabudowę i niższą ceną gruntów na tych terenach. Zapotrzebowanie na transport jest zatem wypadkową sposobu rozmieszczenia w przestrzeni różnego typu działalności.

Charakterystykę przestrzenną generatorów ruchu należy rozpatrywać również w odniesieniu do dostępności do sieci transportowej Kędzierzyna-Koźła. Uwzględnienie dostępności do sieci transportu zbiorowego jako czynnika ruchotwórczego jest nieodzowne ze względu na obserwowane zależności pomiędzy zmianami w zagospodarowaniu przestrzennym a zmianami w sieci transportowej. Z tego też względu oferta przewozowa publicznego transportu zbiorowego powinna uwzględniać zachodzące zmiany w zagospodarowaniu Miasta, w celu bieżącego identyfikowania obiektów, które mogą być istotnymi generatorami ruchu. Należy tu mieć na względzie przede wszystkim:

- osiedla mieszkaniowe,
- duże zakłady pracy,
- obszary koncentracji zabudowy biurowej,
- kampusy uczelniane,
- wielkopowierzchniowe centra handlowe,
- miejsca edukacji.

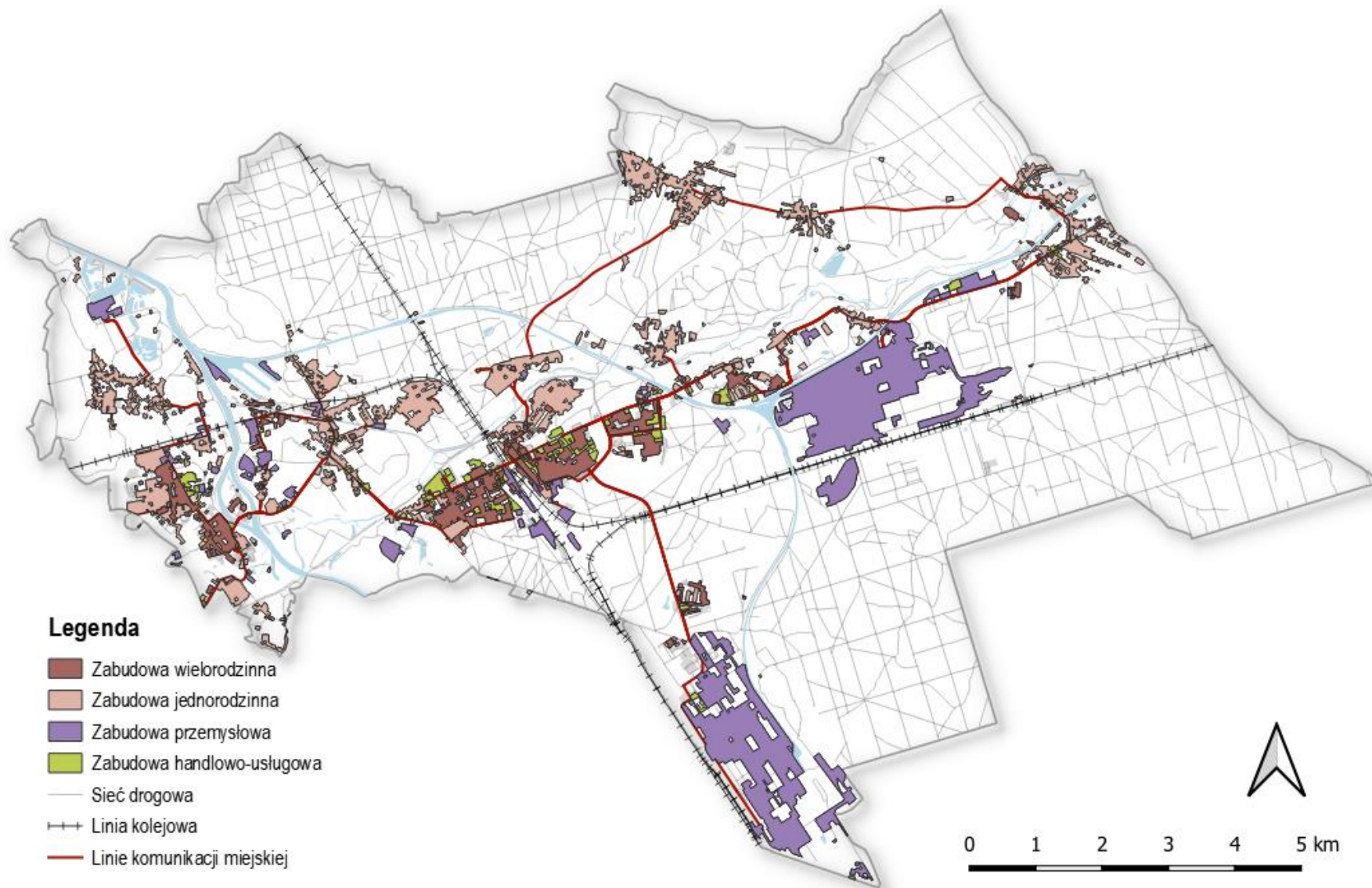
Pełnione funkcje w tychże obiektach determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym ich cykliczność, częstotliwość oraz pory ich odbywania. Miejsca pracy i szkoły generują ruch o charakterze codziennych, cyklicznych przemieszczeń odbywanych o określonych porach i po określonej trasie. Obiekty, które związane są np. z wydarzeniami kulturalnymi i sportowymi lub ochroną zdrowia generują ruch o charakterze incydentalnym, o zmiennej częstotliwości i o zróżnicowanych porach dnia ich realizacji.

Innym wskaźnikiem determinującym zmiany w systemie publicznego transportu zbiorowego są nowe inwestycje na terenie miasta. W tym miejscu wskazać należy trwające aktualnie prace budowlane na terenie tzw. Pola Południowego. W wyniku prowadzonych działań powstanie na tym terenie kilka fabryk, gdzie zatrudnienie znajdzie ponad 600 osób. Sytuacja ta może determinować konieczność przemodelowania siatki połączeń w kierunku ul. Naftowej

Tabela 12 Liczba mieszkańców na poszczególnych osiedlach.

<i>Osiedla Miasta Kędzierzyn-Koźle</i>	Liczba zameldowanych mieszkańców na poszczególnych osiedlach na pobyt stały
<i>Rogi</i>	1157
<i>Zachód</i>	5048
<i>Południe</i>	680
<i>Stare Miasto</i>	3118
<i>Kłodnica</i>	3837
<i>Pogorzelec</i>	10126
<i>Śródmieście</i>	10790
<i>Kuźniczka</i>	1004
<i>Piastów</i>	7437
<i>Blachownia</i>	2340
<i>Przyjaźni</i>	518
<i>Lenartowice</i>	476
<i>Cisowa</i>	1808
<i>Miejsce Kłodnickie</i>	337
<i>Sławięcice</i>	2401
<i>Azoty</i>	1646

Źródło: <https://www.kedzierzynkozle.pl/pl/strona/dane-statystyczne>



Rysunek 10 Rodzaje zabudowy występującej na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle  
Źródło: opracowanie własne na podstawie Baza Danych Obiektów Topograficznych (BDOT10k).

Tabela 13 Generatory ruchu w Kędzierzynie-Koźlu.

<b>FUNKCJONUJĄCE</b>		
<b>HANDEL</b>		
sklep wielkopowierzchniowy	Jana Pawła II 49A	Kino
sklep wielkopowierzchniowy	ul. Kozielska 8	Miejska Biblioteka Publiczna
centrum handlowe	ul. Gazowa	Muzeum Ziemi kozielskiej
centrum handlowe (galeria oraz kilka sklepów wielkopowierzchniowych)	al.A.Krajowej 38 / ul. Kozielska 20 / ul. Kozielska 36	<b>OŚWIATA</b>
sklep wielkopowierzchniowy	ul.Tuwima 3a	Zespół Szkół Nr 1 im. Powstańców Śląskich w Kędzierzynie - Koźlu
sklep wielkopowierzchniowy	Jana Pawła II 50A	Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Bohaterów Westerplatte
sklep wielkopowierzchniowy	Władysława Łokietka 4	Zespół Szkół Nr 3 im. Mikołaja Reja
sklep wielkopowierzchniowy	Kozielska 12	Zespół Szkół Technicznych i Ogólnokształcących
sklep wielkopowierzchniowy	Kosmonautów 6	I Liceum Ogólnokształcące im. Henryka Sienkiewicza
hala targowa	al. Jana Pawła II 27A	II Liceum Ogólnokształcące im. Mikołaja Kopernika
<b>ADMINISTRACJA</b>		Zespół Szkół Specjalnych im. Jana Brzechwy
Urząd Skarbowy	Piotra Skargi 19	Centrum Kształcenia Praktycznego i Ustawicznego
ZUS Kędzierzyn-Koźle	al. Jana Pawła II 26	Publiczna Szkoła Podstawowa nr 10 im. Wojska Polskiego
Sąd Rejonowy	ul. Sądowa 6 oraz ul. Stefana Żeromskiego 5	Publiczna Szkoła Podstawowa nr 15 im. Jana Kochanowskiego
Związek Międzygminny "Czysty Region"	Szkolna 17	Publiczna Szkoła Podstawowa nr 16
Urząd Miasta Kędzierzyn-Koźle	ul. Piramowicza 32 oraz ul. Piastowska 15 i 17 oraz ul. Planetorza 2	Publiczna Szkoła Podstawowa nr 19 im. Bronisława Malinowskiego
Starostwo Powiatowe	Plac Wolności 13	Publiczna Szkoła Podstawowa nr 3 im. Komisji Edukacji Narodowej
Miejski Zarząd Budynków Komunalnych	ul. Grunwaldzka 4-6	Szkoła Podstawowa nr 01
Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Reja 2A	Szkoła Podstawowa nr 05
Powiatowy Urząd Pracy	ul. Anny 11	Szkoła Podstawowa nr 06
Powiatowa Stacja Sanitarno Epidemiologiczna	ul. Anny 14	Szkoła Podstawowa nr 09
Komenda Powiatowa Policji	ul. Wojska Polskiego 18	Szkoła Podstawowa nr 11
Powiatowa Straż Pożarna	ul. Kraszewskiego 12	Szkoła Podstawowa nr 12
Powiatowe centrum Pomocy Rodzinie	ul. Skarbowa 4	Szkoła Podstawowa nr 20
<b>SPORT</b>		Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 1
Hala Widowiskowo-Sportowa "Azoty"	ul. Mostowa 1A	<b>OCHRONA ZDROWIA</b>
Wodne oKko	ul. Mosowa 1	Klinika Nova
Kryta Pływalnia	al. Jana Pawła II 31	
Hala Sportowa "Śródmieście"	al. Jana Pawła II 29	
Stadion "Kuzniczka"	ul. Grunwaldzka 71	
<b>KULTURA</b>		
Kino	al. Armii Krajowej 38	
Miejski Ośrodek Kultury / kino	al. Jana Pawła II 27	



Szpital Powiatowy	ul. Roosevelta 2 oraz ul. Doktora Judyma 4	Instytut Ciężkiej Syntezy Organicznej "Blachownia"	Ul. Energetyków 9
Szpital Zespolony SPZOZ. Przychodnia przyszpitalna	24 Kwietnia 7	Powiatowy Bank Spółdzielczy w Kędzierzynie-Koźlu	Ul. Rynek 6A
Szpital Zespolony SPZOZ. Przychodnia Harcerska	Harcerska 11	Spółdzielnia Inwalidów "INMET"	Ul. Portowa 33
Medicogen Sp. z o.o.	Szkolna 17	Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy w Opolu z/s w Kędzierzynie-Koźlu	Ul. Mikołaja Reja 2A
B-med	Raławicka 1	Kędzierzyńskie Przedsiębiorstwo Robót Inżynierskich "KPRI" Sp. z o.o.	Ul. Kłosowa 4
Poradnia Lekarza Rodzinnego Koźle	Ignacego Łukasiewicza 23	Colo Sport s.c.	Ul. Józefa Bema 15
Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy w Opolu z/s w Kędzierzynie-Koźlu	Piastowska 51	Aluminum Die-Casting Production Sp. z o.o.	Ul. Szkolna 15
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "OLMED"	Plac Richarda Wagnera 9	MOSTOSTAL Kędzierzyn S.A.	Ul. Dąbrowa leśna 6
Przychodnia rejonowa	Plac Jana Surzyckiego 12	Miejski Zakład Komunikacyjny	Ul. Kozielska 2
MediSan sp. z o.o.	Waleriana Łukasiewicza 4	ICSO Chemical Production Sp. z o.o.	Ul. Energetyków 4
INPARCO Przychodnia	Powstańców 70	Miejskie Wodociągi I Kanalizacja w Kędzierzynie- Koźlu Sp. z o.o.	Ul. Filtrowa 14
Grupowa praktyka lekarza rodzinnego s.c.	Plac Jana Surzyckiego 1	"CEWE COLOR" Sp. z o.o.	Ul. Strzelecka 11
Piast-Med Sp. z o.o.	Leszka Białego 5	Miejski Zarząd Budynków Komunalnych W Kędzierzynie- Koźlu	Ul. Grunwaldzka 6
MedyKK sp.z o.o.	Aleja Jana Pawła II 54	Air Products Sp. z o.o.	Ul. Gliwicka 31
Corrigo Medical. Rodzinna przychodnia lekarsko - stomatologiczna NZOZ	Ludwika Waryńskiego 1	Jokey Plastik Blachownia Sp. z o.o.	Ul. Szkolna 15
<b>CMENTARZE</b>		Kozielska fabryka maszyn "KOFAMA" Sp. z o.o.	Ul. Portowa 47
Cmentarz Komunalny Kuźniczka	ul. Gajowa	Damen Shipyards Koźle Sp. z o.o.	Ul. Stoczniovców 2
Cmentarz Komunalny	ul. Grzybowa	Ixo Serwis Sp. z o.o.	Ul. Piastowska 40
Cmentarz Komunalny	ul. Cmentarna	BL-Trans Sp. z o.o.	Ul. Szkolna 15
Cmentarz Koźle Rogi	ul. Majora Henryka Sucharskiego 50	BELMAR Sp. z o.o.	Ul. Szkolna 15
Cmentarz	ul. Przyjaźni	Petrochemia-Blachownia S.A.	Ul. Szkolna 15
Cmentarz	ul. Sławięcicka 97	Zakład remontowy "REKOM" Sp. z o.o.	Ul. Mostowa 30R
<b>GOSPODARKA (&gt;250 pracowników)</b>		Przedsiębiorstwo transportowo-spedycyjne AUTOZAK Sp. z o.o.	Ul. Mostowa 30E
Samodzielny Publiczny Zespół Opieki Zdrowotnej	Ul. 24 kwietnia 5	Zakład Energetyki-Blachownia Sp. z o.o.	Ul. Szkolna 15
NTP WORK - Service Sp. z o.o.	Ul. Szkolna 15	Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej	Ul. Józefa Ignacego Kraszewskiego 12
FAMET	Ul. Szkolna 15A	Aster Zak Sp. z o.o.	Ul. Mostowa 30G/24D
GRUPA AZOTY Sp. A.	Ul. Mostowa 30A		
Fotojoker Sp. z o.o.	Ul. Strzelecka 11		
Brenntag Sp. z o.o.	Ul. Józefa Bema 21		
Opolska Spółdzielcza Kasa Oszczędnościowo-Kredytowa	Ul. Mostowa 24A		
<b>GOSPODARKA (&lt;250 pracowników)</b>			
SILEKOL Sp. z o.o.	Ul. Mostowa 30K		

CTL Chemkol Sp. z o.o.	Ul. Mostowa 30F
PCC Synteza S.A.	Ul. Szkolna 15
"A.Berger Polska" Sp. z o.o.	Ul. Przyjaźni 47A
Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe "M+" Sp. z o.o.	Ul. Strzelecka 13B
Dimet-ZBA Sp. z o.o.	Ul. Mostowa 30I
"Eko-Petrol-Recykler" Sp. z o.o.	Ul. Energetyków 11
Komet-Urpol Sp. z o.o.	Ul. Stoczniovców 2
Hornet Plus Sp. z o.o.	Ul. Xawerego Dunikowskiego 24

Przedsiębiorstwo transportowo-spedycyjne Wak-Trans Sp. z o.o.	Ul. Dąbrowa leśna 2
Zakłady Przetwórstwa Tworzyw"Eko-Pet" Sp. z o.o.	Ul. Mostowa 30A
<b>W TRAKCIE REALIZACJI</b>	
<b>GOSPODARKA</b>	
Eko-Okna S.A.	ul. Naftowa
Foosung Poland Sp. z o. o	ul. Naftowa

Źródło: dane przekazane przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

## 7. ANALIZA SWOT SYSTEMU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

---

### MOCNE STRONY



- Skuteczne działania Urzędu Miasta w zakresie pozyskania finansowania zewnętrznego.
- Bieżące inwestycje w rozwiązania integrujące różne środki transportu.
- Dobra sytuacja gospodarcza i finansowa Miasta.
- Wysoki stopień urbanizacji Miasta (dostępność do linii energetycznych).
- Silna pozycja Miasta w regionie jako ośrodka administracyjno-usługowego, przemysłowego, komunikacyjnego i kulturalnego.
- Lokalizacja Miasta na przecięciu wielu szlaków komunikacyjnych.
- Inwestycje w nowe zeroemisyjne pojazdy komunikacji zbiorowej.
- Gęsta sieć drogowa i kolejowa.
- Dobra dostępność przestrzenna przystanków.
- Systematyczna poprawa dostępności i standardu usług komunikacji i publicznej.
- Dążenie do minimalizacji przemieszczeń z udziałem samochodów osobowych.
- Bogata oferta biletowa.
- System biletu elektronicznego.
- Funkcjonujący system dynamicznej informacji pasażerskiej.
- Planowane wdrażanie rozwiązań komunikacyjnych z zakresy Smart City.

---

### SŁABE STRONY



- Brak osi komunikacyjnej „północ-południe”.
- Stan i parametry techniczne infrastruktury drogowej i kolejowej.
- Integracja systemów transportu.
- Brak wydzielonych pasów autobusowych oraz priorytetów dla komunikacji zbiorowej.
- Miejscowe ograniczenia przestrzenne dla osób z niepełnosprawnościami.
- Bariery liniowe, ograniczające przyszłościowy model wzrostu Kędzierzyna-Koźła.
- Struktura przestrzenna zespołu miejskiego Kędzierzyn-Koźle nie tworzy całościowej, spójnej struktury.
- Brak bezpośrednich połączeń łączących dalsze dzielnice Miasta ze sobą.
- Odpływ mieszkańców z Kędzierzyna-Koźle.
- Wysoki wskaźnik motoryzacji.
- Miejscowe niedostosowanie przystanków komunikacyjnych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej ruchliwości.
- Brak integracji rozkładu jazdy z aplikacjami zewnętrznymi (np. Jak dojadę) ułatwiającymi planowanie podróży komunikacją miejską.
- Niewystarczająca liczba parkingów przesiadkowych typu P&R, B&R, K&R.



## SZANSE

- Rozwój połączeń komunikacyjnych z otoczeniem funkcjonalnym oraz w regionie.
- Pozyskanie zewnętrznych funduszy na modernizację infrastruktury transportowej.
- Pozyskanie zewnętrznych funduszy na zakup nisko lub zeroemisyjnego taboru.
- Zwiększenie świadomości mieszkańców na temat ekologicznych środków transportu.
- Przypływ nowych pasażerów w związku ze zwiększaniem świadomości oraz nowymi inwestycjami.
- Polityka Unii Europejskiej oraz Rady Polskiego skupiająca się na wspieraniu rozwiązań integracyjnych.
- Inwestycje PKP PLK w modernizację sieci kolejowej – rozwój połączeń kolejowych.
- Stworzenie optymalnej siatki połączeń względem wypadkowej potrzeb mieszkańców i możliwości finansowych Miasta.
- Rozwój infrastruktury rowerowej.
- Wdrażanie rozwiązań z zakresu Smart City.
- Wdrażanie nowoczesnych technologii zarządzania ruchem.
- Zmiana kultury mobilności mieszkańców Gminy Kędzierzyn-Koźle.



## ZAGROŻENIA

- Przeciążenie szlaków komunikacji drogowej.
- Brak finansowania zewnętrznego na nowe inwestycje taborowe.
- Brak finansowania zewnętrznego na modernizację infrastruktury transportowej.
- Brak współpracy międzygminnej w zakresie organizacji transportu publicznego oraz koordynacji planowania przestrzennego.
- Wzrost kosztów utrzymania systemu publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym spadku wartości środków przeznaczanych na ten cel.
- Kryzys finansów Miasta i wzrost kosztów jego utrzymania przy spadających dochodach.
- „Starzejące się” społeczeństwo, niekorzystne prognozy demograficzne wpływające na zapewnienie usług opieki senioralnej na odpowiednim poziomie oraz dostosowanie Miasta do potrzeb osób starszych i z niepełnosprawnościami.
- Niedostosowanie systemu publicznego transportu zbiorowego do wszystkich uczestników ruchu.
- Wzrost wskaźnika motoryzacji i rosnąca kongestia.
- Brak wdrażania nowoczesnych rozwiązań zarządzania ruchem.
- Zaniechanie wdrażania rozwiązań z zakresu Smart City.
- Zaniechanie dalszego rozwoju Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej.
- Sytuacje trudne do przewidzenia (np. wybuch pandemii i globalne ograniczenia dotyczące systemu transportu zbiorowego).

## 8. PODSUMOWANIE I WNIOSKI Z ISTNIEJĄCYCH UWARUNKOWAŃ

---



### ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE

#### Brak spójności przestrzennej ośrodków tworzących zespół miejski

Z uwagi na genezę powstania obecnego Kędzierzyna-Koźła, kompozycja przestrzenna zespołu miejskiego nie tworzy całościowej, spójnej struktury. Jednostki osadnicze tworzące Miasto powstały w wyniku decyzji administracyjnych a nie naturalnego procesu urbanizacyjnego, w związku z czym są one położone w znaczącej odległości od siebie, a przestrzenie pomiędzy wypełniają lasy, rzeki i kanały. Wyraźnie zauważalne jest zróżnicowanie funkcjonalno - przestrzenne Gminy, co stanowi istotny problem w jej zagospodarowaniu przestrzennym, które musi uwzględniać specyficzne funkcje poszczególnych miejscowości, w wyniku połączenia których powstał Kędzierzyn-Koźle, a zarazem dążyć do ich scalenia przestrzennego i funkcjonalnego. Dostrzec również można nierównomierny rozwój poszczególnych jednostek oraz niedostateczne powiązanie przestrzenne

osiedli. Zauważalne są jednak elementy spajające poszczególne jednostki osadnicze i tworzące obraz miasta o licznych powiązaniach wewnętrznych. Głównym elementem kompozycji przestrzennej Miasta są rdzenie kształtujące strukturę przestrzenną, do których należy zaliczyć Stare Miasto oraz Śródmieście. Oba ośrodki łączy główne powiązanie, stanowiące poprzeczną oś wzdłuż której występuje największa koncentracja terenów zabudowanych. Pozostałe ośrodki, uzupełniające strukturę przestrzenną Miasta tworzą układ mniejszych zwartych struktur osadniczych, które są rozległe obszarowo, często charakteryzujące się zabudową rozproszoną, co stawia duże wyzwanie przed zorganizowaniem efektywnego i zadowalającego dla wszystkich mieszkańców transportu publicznego na obszarze Gminy.

#### Występowanie naturalnych barier

Istotną barierą rozwojową Miasta jest istniejący układ przestrzenny oraz zagospodarowanie terenu. Miasto pomimo dużej powierzchni charakteryzuje się naturalnymi barierami rozwoju, które tworzą m. in. wody powierzchniowe oraz systemy leśne. Sieć hydrograficzna Kędzierzyna-Koźła jest rozbudowana, a oprócz naturalnych rzek i mniejszych cieków występuje system kanałów. W zagospodarowaniu terenu Kędzierzyna-Koźła wyraźnie dominują lasy, pokrywające, zgodnie

z przeprowadzoną inwentaryzacją użytkowania terenów w granicach Miasta, ok. 47% jego powierzchni. Duże obszary zajmują również tereny rolnicze i tereny zielone. Powyżej wymienione czynniki tworzą barierę rozwoju sieci komunikacji publicznej. Jednakże bogata sieć hydrograficzna stanowi również szansę przeniesienia przynajmniej części towarowego transportu z dróg na rzeki, a więc i poprawy funkcjonowania komunikacji miejskiej.



## SYTUACJA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA

### Niski potencjał demograficzny

Potencjał demograficzny jest istotnym czynnikiem determinującym rozwój Miasta. Najczęściej jest on definiowany jako „siła napędowa” tkwiąca w zasobach ludzkich, a więc przede wszystkim w liczbie ludności i jej strukturze wiekowej, która warunkuje tempo zmian demograficznych oraz kształtowanie się przyszłych trendów płodności i umieralności. Ze społeczno-ekonomicznego punktu widzenia wskaźnik ten wpływa m.in. na sytuację na rynku pracy, ochronę zdrowia czy też wymagania stawiane przed transportem publicznym. Kędzierzyn-Koźle stanowi obszar problemowy ze względów depopulacyjnych oraz dodatkowo szczególnie zagrożony nadchodzącym kryzysem ludnościowym w kraju. Świadczą o tym niskie wskaźniki urodzeń oraz postępujące zjawisko „starzejącego się” społeczeństwa. Takie zjawiska mają zdecydowany wpływ na system publicznego transportu zbiorowego, przed którym stawiane są nowe wyzwania, zarówno ekonomiczne, techniczne, organizacyjne jak i społeczne.

Niekorzystne prognozy demograficzne odnotowuje się nie tylko dla Kędzierzyna-Koźla, ale i dla całego regionu. W Gminie widoczny jest szczególnie odpływ młodych ludzi do większych miast oraz za granicę. Wyjazdy migracyjne mieszkańców m. in. ze względu na podwójne

obywatelstwo rozpoczęły się już w latach 90-tych XX wieku. Dodatkową przyczyną spadku liczby ludności są zmiany społeczno-gospodarcze, które dotyczą Kędzierzyn-Koźle jako Miasto powstałe na bazie funkcji przemysłowej. Odpływ ludności dotyczy również otoczenia funkcjonalnego Miasta, pozbawiając je dodatkowo potencjalnych przyszłych zasobów kapitału ludzkiego. Pomimo podejmowanych starań Miasto nadal nie jest w stanie przeciwstawić się odpływowi migracyjnemu, głównie młodych mieszkańców. Miasto posiada natomiast potencjał przyciągania nowych mieszkańców, w tym migrantów zagranicznych, budując komfort życia poprzez większą przestrzeń, kontakt z naturą i większy spokój. Istotną rolę tutaj będzie stanowił również dobrze funkcjonujący transport publiczny, znacznie skracający czas podróży typu dom-praca/szkola w porównaniu do czasu spędzanego na tego typu podróżach w dużych miastach. Wykorzystanie tego potencjału pozwoli choć w części zrównoważyć zdolności rozwojowe Gminy. **Miasto dąży do rozwijania swojego potencjału innowacyjnej i konkurencyjnej gospodarki, również tej opartej na nowoczesnych technologiach, w celu postrzegania Miasta jako atrakcyjnego rynku pracy.**



## ANALIZA WYTYCZNYCH, PREFERENCJI I ZALECEŃ DOTYCZĄCYCH SYSTEMU PUBLICZNEGO TRANSPORTU

### Ukierunkowanie na ochronę środowiska naturalnego

Gmina Kędzierzyn-Koźle próbuje zmienić swój negatywny wizerunek związany głównie ze złą jakością powietrza, w tym celu inwestuje w rozwiązania sprzyjające ochronie środowiska oraz zwiększanie świadomości mieszkańców. Działania władz Gminy są między innymi ukierunkowane na likwidację niskiej emisji, rozbudowę ścieżek rowerowych i rozwój systemu wypożyczalni rowerów oraz ograniczenie presji, jaką transport wywiera na środowisko naturalne.

Podjęte są działania ukierunkowane na zwiększenie udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, kosztem pojazdów spalinowych. Istotnym krokiem w kwestii ochrony środowiska naturalnego było uchwalenie w 2020 roku „Strategii Rozwoju Elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do 2035 roku” oraz w 2022 roku „Miejskiego Planu Adaptacji do zmian klimatu dla Gminy Kędzierzyn-Koźle do 2030 r.”.

### Ukierunkowanie na zmianę podziału zadań przewozowych

Ze względu na strukturę przestrzenną Miasta oraz wyodrębnienie poszczególnych jednostek osadniczych, duża część podróży odbywa się samochodami. Zapisy dokumentów strategicznych i planistycznych Gminy są ukierunkowane na dążenie do osiągnięcia jak największego udziału ruchu niesamochodowego w ogólnej strukturze przejazdów. Istotnym działaniem, aby osiągnąć ten cel jest stworzenie alternatywy dla samochodowego transportu indywidualnego, poprzez wytyczenie wygodnych i bezpiecznych tras rowerowych

łączyjących zespoły zabudowy oraz rozwój komunikacji zbiorowej. Dla wzrostu wykorzystania rowerów duże znaczenie ma mieć również **tworzenie stref ruchu uspokozonego** na terenach zabudowy śródmiejskiej z ograniczeniem ruchu pojazdów indywidualnych i zakazem ruchu ciężarowego (poza wjazdami docelowymi), natomiast w obszarze staromiejskim do maksymalnego ograniczenia ruchu zmotoryzowanego i nadanie priorytetu pieszym i rowerzystom.



## **ANALIZA WYTYCZNYCH, PREFERENCJI I ZALECEŃ DOTYCZĄCYCH SYSTEMU PUBLICZNEGO TRANSPORTU**

### **Poprawa skomunikowania poszczególnych osiedli Miasta**

Rozległe obszarowo i częściowo niepowiązane ze sobą struktury osadnicze budujące Gminę Kędzierzyn-Koźle stawiają duże wyzwanie przed zorganizowaniem efektywnego i zadowalającego dla wszystkich mieszkańców transportu publicznego na obszarze Gminy. W celu osiągnięcia lepszego skomunikowania poszczególnych Gmin nowo projektowane drogi powinny

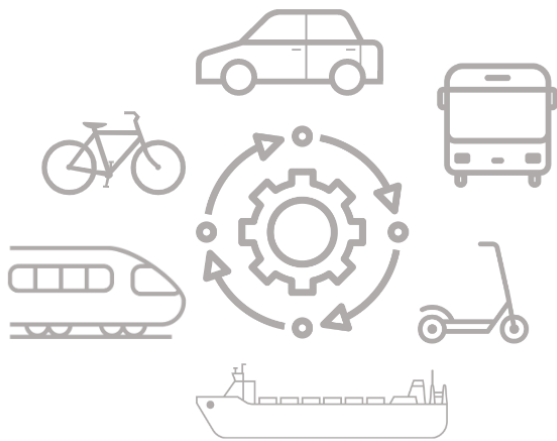
mieć parametry umożliwiające poruszanie się pojazdów komunikacji miejskiej, w tym lokalizację pętli oraz powinno się podejmować działania zapobiegające rozlewaniu się zabudowy na większe obszary. Miasto dąży również do zapewnienia powiązań wewnętrznych pomiędzy poszczególnymi osiedlami Kędzierzyna-Koźla.

### **Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza tereny zabudowy**

W celu poprawy jakości ruchu w Kędzierzynie-Koźlu a tym samym na szybkość przejazdów pojazdów komunikacji miejskiej dąży się do wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza tereny zabudowy. Znaczącym

krokiem do osiągnięcia tego celu było oddanie do użytku pod koniec 2022 r. północnej obwodnicy Kędzierzyna-Koźla w ciągu drogi krajowej nr 40.





## SYSTEM TRANSPORTOWY

### Rozwój zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej

Podstawową kwestią w zakresie usprawnienia systemu transportu zbiorowego powinny być działania zmierzające do rozwoju zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej. Efektywna sieć miejskich linii autobusowych, dworce autobusowe, zintegrowany

rozkład jazdy, przystanki kolejowe prowadzące ruch lokalny, a także indywidualny ruch samochodowy bądź rowerowy spotykać się powinny w węzłach przesiadkowych, które pozwolą na sprawne przemieszczanie się po terenie Miasta.

### Wymiana taboru.

Trwający proces wymiany taboru komunikacji zbiorowej wskazuje na dążenie Gminy do dostosowania pojazdów do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Modernizacja

floty taboru autobusowego prowadzona jest także w kierunku ograniczenia wpływu transportu zbiorowego na środowisko naturalne.

### Poprawa wykorzystania transportu kolejowego i wodnego

Przez Miasto przebiegają trzy magistrale kolejowe w tym magistrala węglowa łącząca Górny Śląsk z portami bałtyckimi. Miasto posiada połączenie drogą wodną z Górnym Śląskiem i Europą Zachodnią. Na węzeł wodny składają się rzeka Odra oraz kanał: Gliwicki,

Kędzierzyński i Kłodnicki, stocznia oraz 2 porty rzeczne. Dla przyszłego rozwoju Gminy niezbędny jest rozwój i poprawa stopnia wykorzystania obu tych środków transportu.

### Rozwój transportu rowerowego.

Istotnymi elementami infrastruktury w Kędzierzynie-Koźlu jest infrastruktura rowerowa, jednakże obecny układ infrastruktury nie tworzy spójnego systemu – elementy nie łączą się ze sobą, brak jest zastosowania jednolitych standardów dla infrastruktury i oznakowania. Na terenie Kędzierzyna-Koźle funkcjonuje miejski system rowerów - OK bike! Strategia Rozwoju Miasta Kędzierzyn-Koźle do

2030 r. zakłada rozwijanie infrastruktury systemu ścieżek rowerowych i pieszo - rowerowych, w tym wytyczenie wygodnych i bezpiecznych tras rowerowych łączących poszczególne osiedla, co będzie sprzyjać integracji poszczególnych części Miasta. Strategia zakłada również w strefie staromiejskiej uczynienie ruchu pieszego oraz rowerowego równorzędnymi z ruchem samochodowym.

## 9. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

### Analiza popytu

W 2022 roku komunikacja miejska w Kędzierzynie-Koźlu przewiozła ok 3,5 mln pasażerów. Popyt na komunikację miejską na poszczególnych liniach w poszczególnych dniach tygodnia przedstawiony został w poniższej tabeli:

Tabela 14 Liczba pasażerów na poszczególnych liniach komunikacji miejskiej w poszczególne dni.

Linia	Liczba pasażerów na liniach w poszczególne dni		
	dzień powszedni (nauki szkolnej)	sobota	niedziela
1	4 482	1 493	1 111
2	1 396	753	138
3	234	300	169
4	104	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
5	1 279	502	316
7	97	7	1
8	219	36	19
9	512	263	144
12	1 255	1 213	471
13	1 907	728	711
15	428	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
N	nie funkcjonuje	12	38
<b>Razem sieć</b>	<b>11 913</b>	<b>5 307</b>	<b>3 118</b>

Źródło: Dane przekazane przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

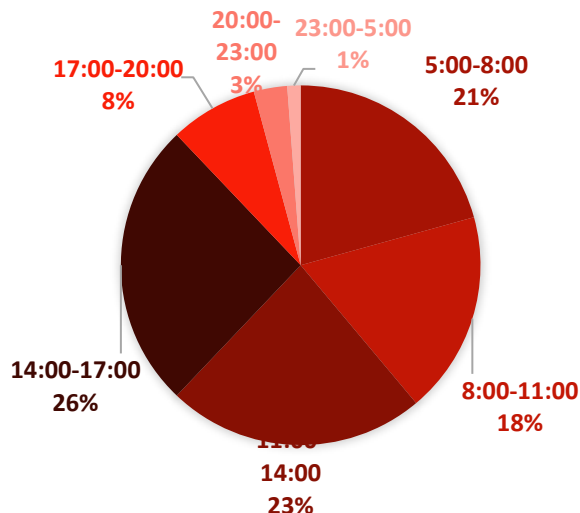
Tabela 15 Maksymalne napelnienia w dniu powszednim (nauki szkolnej), w sobotę i w niedzielę na poszczególnych liniach komunikacji miejskiej.

Linia	Maksymalne odnotowane napelnienia					
	dzień powszedni (nauki szkolnej)		sobota		niedziela	
	kierunek A	kierunek B	kierunek A	kierunek B	kierunek A	kierunek B
1	46	63/87*	34/35*	29/36*	24	25
2	35	36	26	27	15	13
3	9	12	16	23	11	16
4	8	10	-	-	-	-
5	49	42	55	30	23	27
7	31	12	4	2	0	1
8	13	16	14	6	5	6
9	25	30	23	27	15	16
12	40	39	42	40	23	24
13	43	42/70*	27	32	30	24
15	48	60	-	-	-	-
N	-	-	2	4	10	9
<b>Sieć</b>	<b>49</b>	<b>63</b>	<b>55</b>	<b>40</b>	<b>30</b>	<b>27</b>

\* – suma maksymalnego napelnienia w autobusie podstawowym i w autobusie bisowym

Źródło: Dane przekazane przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

## Analiza dni powszednich (roboczych / nauki szkolnej)



Wykres 9 Struktura czasowa popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego w dzień roboczy w 2022 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

Analizując strukturę czasową popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego zgodnie z przeprowadzonymi badaniami w 2022r. stosując przedziały trzygodzinne, można stwierdzić, że w dniu powszednim (nauki szkolnej):

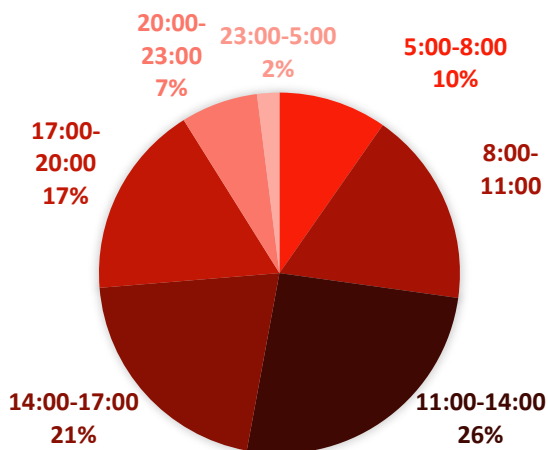
- największe przewozy – na poziomie 3 070 pasażerów (25,8%) wystąpiły w porze godzinowej 14:00-17:00,
- wzmożone przewozy, kształtujące się na poziomie 2 763 pasażerów, tj. 23,2% całości popytu odnotowano w międzyszczytowej porze godzinowej 11-14 (pomimo wyraźnej redukcji wielkości podaży usług w tej porze godzinowej – względem godzin tradycyjnych szczytów przewozowych),
- mniejsza koncentracja ruchu pasażerskiego przypadła na porę godzinową 5:00-8:00, odpowiadającą godzinom szczytu porannego, w której odnotowano 2 465 pasażerów, tj. 20,7% całości popytu,
- kolejno ukształtowały się przewozy w międzyszczytowej porze godzinowej 8:00-11:00, w której odnotowano 2 167 pasażerów, tj. 18,2% całości popytu,

- w porze godzinowej 17:00-20:00 przewieziono 944 osoby (7,9%),
- w porze wieczornej 20:00-23:00 – znacznie mniej, zaledwie 357 osób (3,0%),
- nieznaczny przewóz – 1,2% pasażerów (147 osób) – przypadła na kursy rozpoczynające się w godzinach nocnych, tj. 23:00-5:00.

W godzinach międzyszczytowych na drogi kierowana jest znacznie mniejsza liczba pojazdów niż w porach tradycyjnych szczytów przewozowych. Za interesujące należy uznać wyższy udział przewozów w drugiej porze międzyszczytowej niż w godzinach szczytu porannego. Wynik ten wyznacza pożądany kierunek zmian w ofercie przewozowej, a mianowicie **intensyfikację obsługi godzin międzyszczytowych w dniu powszednim**.

Analizując w skali całej sieci komunikacyjnej półtoragodzinne przedziały czasowe w dniu powszednim (nauki szkolnej), należy zauważyć, że zarejestrowana struktura czasowa popytu w dniu powszednim (nauki szkolnej) determinuje kierunek zmian w ofercie przewozowej - **zmniejszenie oferowanej podaży usług przed godziną 6:30, intensyfikację obsługi godzin międzyszczytowych w dniu powszednim i zmniejszenie zakresu obsługi sieci komunikacyjnej w godzinach wieczornych**.

## Analiza sobót

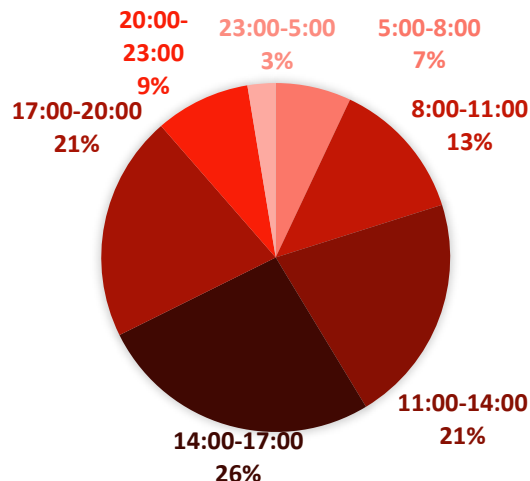


Wykres 10 Struktura czasowa popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego w sobotę.  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

W sobotę największe przewozy wystąpiły w godzinach 11:00-14:00, w których z usług komunikacji miejskiej skorzystało 25,7% łącznej liczby pasażerów. Nieznacznie mniej pasażerów przewieziono w porze godzinowej 14:00-17:00, w której odnotowano 1 105 pasażerów (20,8%). W porach godzinowych 8:00-11:00 i 17:00-20:00, przewieziono podobną liczbę pasażerów, odpowiednio 928 i 922 osoby, tj. 17,5 i 17,4% wszystkich pasażerów w sobotę. W porannej porze godzinowej 5:00-8:00, odnotowano 515 osób, tj. 9,7% wszystkich sobotnich pasażerów. Niewielkie przewozy, na poziomie 367 osób (6,9%), miały miejsce w wieczornej porze godzinowej 20-23. Pora nocna (23-5) charakteryzowała się przewozami na bardzo niskim poziomie, wynoszącym 108 osób (2,0%).

Analiza wielkości przewozów w sobotę w przedziałach półtoragodzinnych wskazuje na największy popyt w porze godzinowej od 12:31 do 14:00.

## Analiza niedziel

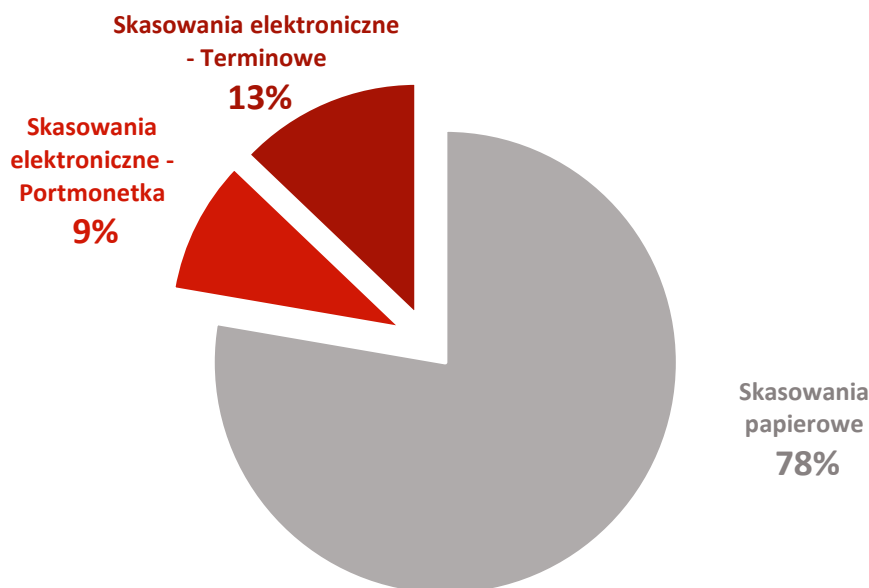


Wykres 11 Struktura czasowa popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego w niedzielę.  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

W niedzielę najwięcej pasażerów przewieziono w popołudniowej porze godzinowej 14:00-17:00, w której z jej usług skorzystało 26,3% pasażerów (820 osób). Na względnie wysokim poziomie ukształtowały się także przewozy w porze godzinowej 11:00-14:00, w której przewieziono 21,2% łącznej liczby pasażerów w niedzielę (662 osoby). Popyt w nieznacznie mniejszej wielkości odnotowano w porze godzinowej 17:00-20:00, w której z usług przewozowych skorzystało 20,9% niedzielnych pasażerów (653 osoby). Zdecydowanie niższy udział w przewozach w niedzielę – na poziomie 13,1% (410 pasażerów) – miała pora godzinowa 8:00-11:00. Przewozy, na poziomie 274 osób, tj. 8,8% ogółu niedzielnych pasażerów, wykazała pora godzinowa 20:00-23:00.

W godzinach porannych (5:00-8:00) kędzierzyńska komunikacja miejska przewiozła 217 pasażerów (7,0%). W nocnej porze godzinowej 23:00-5:00 z autobusów MZK w Kędzierzynie-Koźlu Sp. z o.o. skorzystały jedynie 82 osoby (2,6% niedzielnych pasażerów).

Analiza wielkości przewozów w niedzielę w przedziałach półtoragodzinnych, wykazała komunikacja miejska wygenerowała największy popyt po południu – najwięcej pasażerów przewieziono w porze godzinowej 14:01-15:30.



Wykres 12 Struktura biletów wykorzystywanych w komunikacji publicznej w Kędzierzynie-Koźlu w 2021 r. na podstawie uśrednienia z poszczególnych miesięcy.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

Najliczniejszą grupę pasażerów w 2021 r. stanowili posiadacze biletów papierowych – 78%, 13% podróżujących posługiwało się biletem elektronicznym –

terminowym, natomiast z elektronicznej portmonetki w 2021 r. skorzystało 9% wszystkich podróżujących posiadających bilet.

### Prognoza potrzeb przewozowych

Do generatorów ruchu zaliczane są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, do których należą budynki administracji publicznej, kultury, oświaty, edukacji, opieki zdrowotnej, sportu i rekreacji oraz turystyki. Realizowane w ww. obiektach usługi oraz pełnione funkcje determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory ich odbywania. Obiekty związane z edukacją oraz miejsca pracy generują ruch o charakterze cyklicznym i codziennym, o stale określonych porach, po określonej w przeważającej części trasie. Uczniowie stanowią zazwyczaj jedną z największych grup pasażerów publicznego transportu zbiorowego regularnie korzystających z oferowanych usług przewozowych. Realizacja podróży związanej z trasą dom – nauka – dom zakwalifikowana jest do podróży obligatoryjnych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem

publicznym. W związku z powyższym oczekują oni, aby oferta przewozowa dopasowana była do ich preferencji, gdyż potrzebują sprawnego, łatwego i pewnego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki o określonej porze dnia. Istotną rolę wśród generatorów ruchu odgrywają także zakłady pracy, które wywołują obligatoryjne i cykliczne podróże relacji dom – praca – dom. Organizując publiczny transport zbiorowy na obszarze Gminy Kędzierzyn-Koźle istotną kwestią pozostają dodatkowo godziny otwarcia instytucji i obiektów, stanowiących jednocześnie najważniejsze generatory ruchu. Z analizy najistotniejszych obiektów edukacyjnych, administracyjnych i kulturowych wynika, iż większość z nich funkcjonuje w godzinach 07:00-17:00, zatem środki komunikacji publicznej powinny w szczególnym stopniu być dopasowane do ww. godzin

otwarcia i umożliwić możliwie jak największej grupie mieszkańców dojazd do nich.

Rozwój oraz regres poszczególnych osiedli, przedstawiony w rozdziale 6 niniejszego opracowania, wskazuje w jakich kierunkach powinien być planowany rozwój komunikacji publicznej.

Szczegółowe kierunki rozwoju Gminy, przez co i przyszłe potrzeby przewozowe kształtuje *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kędzierzyn-Koźle* oraz Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego, które są jego doprecyzowaniem i stanowią dokument wiążący.

Wskazuje się na:

- możliwość zagospodarowania pasa wzdłuż **ul. Przyjaźni** oraz rozbudowę strefy produkcyjno-usługowej w części wschodniej,
- zagospodarowanie terenów położonych przy **terenach kolejowych** nakierunkowane na rozwój usług lub przemysłu wysokich technologii,
- pomiędzy **ul. Kozielską a obwodnicą** zakłada się dalszy rozwój funkcji handlu wielkopowierzchniowego oraz przeniesienie zajezdni autobusowej,
- rozwój wielofunkcyjnej zabudowy w strefie **Kłodnicy**, która stanowić będzie połączenie między dwoma centrami - Starym Miastem a Śródmieściem,
- wytworzenie centrum lokalnego u zbiegu **ul. Grunwaldzkiej, Gajowej i Ogrodowej**,
- rozwój ośrodka sportowo-rekreacyjnego wzdłuż **Kłodnicy**,

- utworzenie obszaru inwestycyjnego pomiędzy **ul. Nowowiejską a Kanałem Gliwickim**,
- wykreowanie centrum lokalnego przy **ul. Zofii Nałkowskiej**,
- rozwój zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z konieczną infrastrukturą usług podstawowych na osiedlu **Cisowa**,
- poprawę dostępności komunikacyjnej **rejonu stoczni na osiedlu Rogi** oraz lokalizacji w tej strefie nowych przedsięwzięć,
- rozwój zabudowy usług nowoczesnych technologii i zaawansowanych technologicznie procesów produkcyjnych (utworzenie parku przemysłowego, parku technologicznego) oraz centrów logistycznych w rejonie osiedla **Sławięcice**.

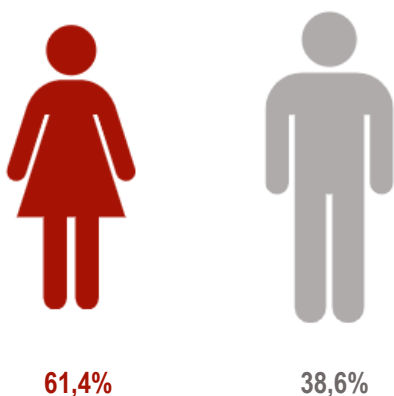
W najbliższej przyszłości Gmina planuje również powstanie znaczących generatorów ruchu przy **ul. Naftowej**.

Gmina Kędzierzyn-Koźle planuje działania prowadzące do podwyższenia jakości i komfortu przejazdów komunikacją miejską, w tym poprzez zakup autobusów zeroemisyjnych. Mogą one doprowadzić do zmiany zachowań transportowych, w tym wzrostu liczby pasażerów. Jednakże należy mieć również na uwadze zagrożenia wynikającego z nadchodzącego kryzysu ludnościowego w kraju, w tym wyludniania się Gminy Kędzierzyn-Koźle, co bezpośrednio przełoży się na popyt na usługi komunikacji miejskiej. Na popyt przewozowy wpływ będzie miało również „starzejące się” społeczeństwo Kędzierzyna-Koźla, które będzie stawało się co raz mniej mobilne.

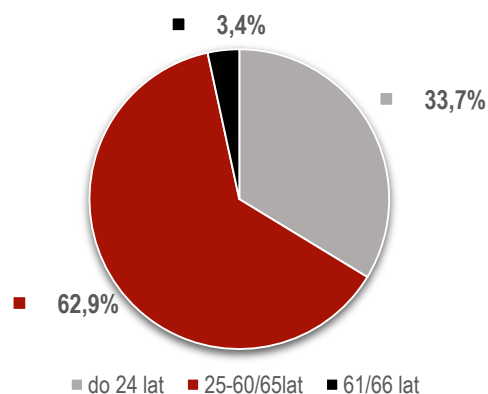
## 10. PREFEROWANE CECHY KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ OKREŚLONE NA PODSTAWIE BADAŃ ANKIETOWYCH

### 10.1. Metryka respondentów

W celu określenia preferowanych cech publicznej komunikacji zbiorowej oraz zachowań komunikacyjnych przeprowadzono ankietę wśród mieszkańców Gminy Kędzierzyn-Koźle. Badanie ankietowe doprowadziło do rozpoznania potrzeb i oczekiwań mieszkańców stawianych przed komunikacją zbiorową. Ankieta przeprowadzona była w terminie od 6.02.2023 r. do 6.03.2023 r. Ankieta miała formę e - ankiety, która została umieszczona na internetowych stronach Gminy. W badaniu wzięły udział 534 osoby, z czego ponad 60% stanowiły kobiety.



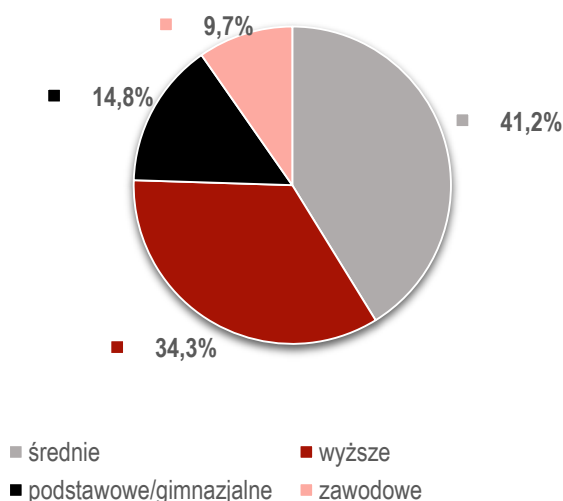
Najliczniejszą grupą wśród respondentów (62,9%) były osoby w przedziale wiekowym 25-60 (kobiety)/ 65 (mężczyźni) lat. Kolejną grupę stanowiły osoby w wieku do 24 lat, stanowiąc 33,7% przebadanych osób. Najmniejsze zainteresowanie ankietą odnoszącą się do rozwoju publicznego transportu zbiorowego zostało odnotowane wśród osób powyżej 61(kobiety)/66(mężczyźni) i wynosiło 3,4% wszystkich respondentów, jednakże mogło to wynikać z formy przeprowadzonego badania ankietowego.



Wykres 13 Wiek respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

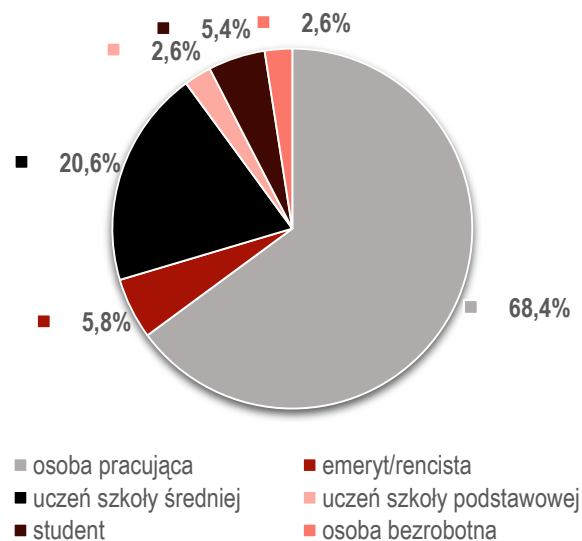
Największą grupę wśród respondentów stanowiły osoby z wykształceniem średnim (41,2%), po nich osoby z wykształceniem wyższym (34,3%) i podstawowym/gimnazjalnym (14,8%). Najmniejsza liczba respondentów posiadała wykształcenie zawodowe (9,7%).



Wykres 14 Wykształcenie respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Z profilu respondentów wynika, że największy udział wśród podróżujących mają osoby pracujące (68,4%). Drugą dużą grupą są uczniowie szkół średnich (20,6%). Osoby uczące się stanowiły razem 28,6%. Osoby stanowiące najliczniejszą grupę respondentów, czyli osoby pracujące i uczące się mają potrzeby transportowe związane zarówno dojazdów do/z pracy/szkoły, jak i do obiektów handlowych i związanych z rozrywką i rekreacją. Należy także podkreślić, iż znaczącą grupę wśród respondentów stanowią osoby po 60/65 roku życia, pobierające świadczenia rentowe lub emerytalne, a ich główne potrzeby związane są przede wszystkim z dojazdami do obiektów handlowych i placówek medycznych. Wśród podróżujących znalazły się też osoby bezrobotne, które stanowiły 2,6% respondentów.



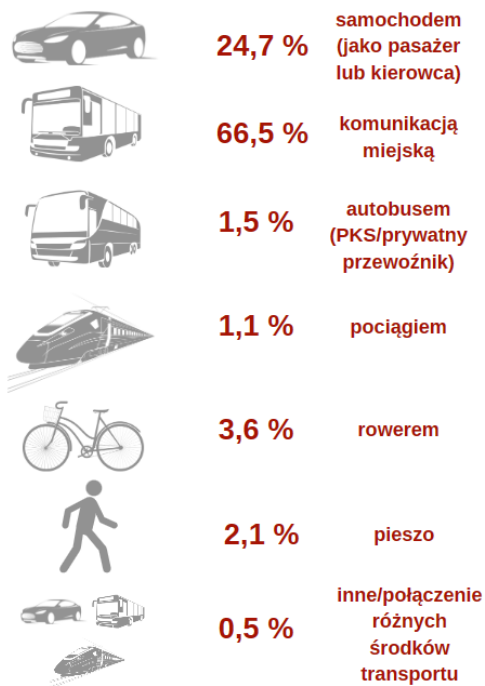
Wykres 15 Status zawodowy respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.



## 10.2. Analiza wyników badań

### Preferencje komunikacyjne



W pierwszej kolejności respondenci zostali poproszeni o odpowiedź, jakimi środkami transportu najczęściej podróżują. Wśród ankietowanych największą część stanowili użytkownicy komunikacji miejskiej (66,5%). 24,7% ankietowanych codzienne podróże odbywa samochodem osobowym, zarówno jako kierowcy, jak i pasażerowie. Istotną część respondentów w codziennych podróżach wykorzystuje również rower (3,6%).

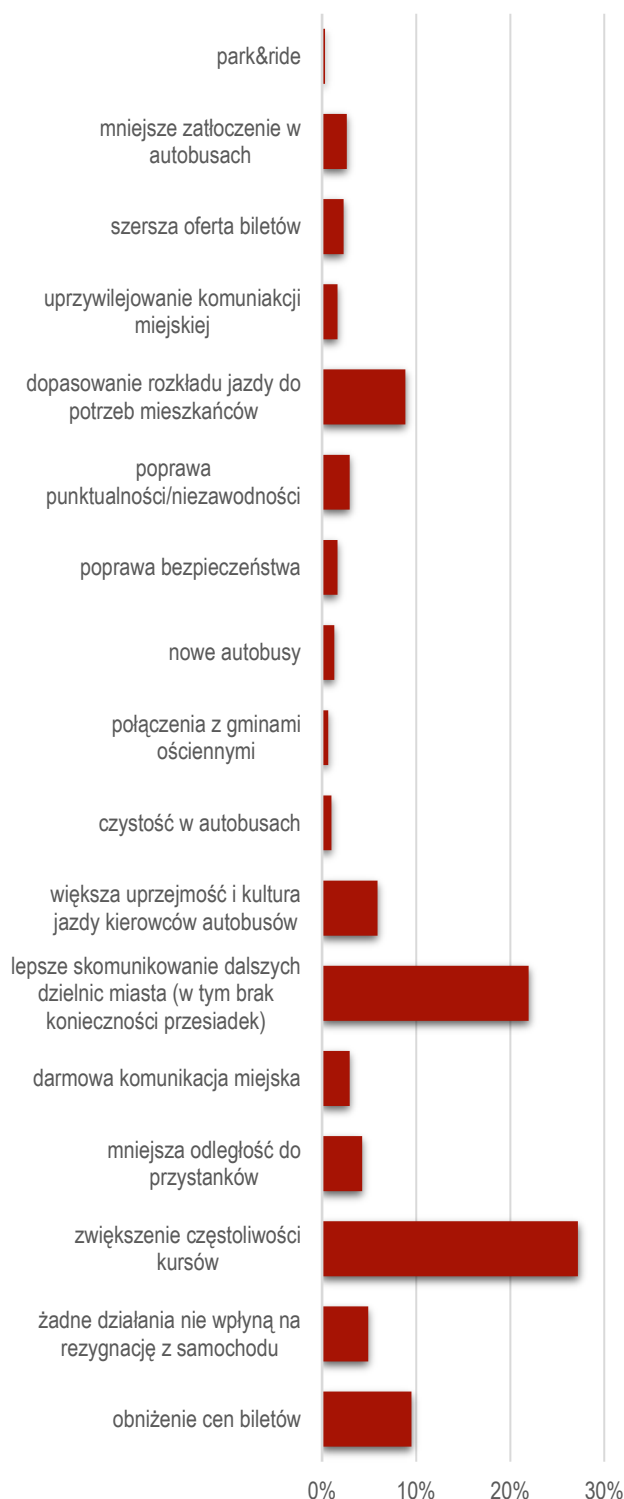
Następnie zapytano ankietowanych, dlaczego wybierają wskazany przez siebie w poprzednim pytaniu środek lokomocji. Najczęściej wskazywanym powodem był brak alternatywy (25,6%), koszt podróży (18,4%) i korzystna prędkość podróży (14,8%).



Wykres 16 Pytanie: Dlaczego najczęściej wybiera Pan/i ten środek transportu do podróży?

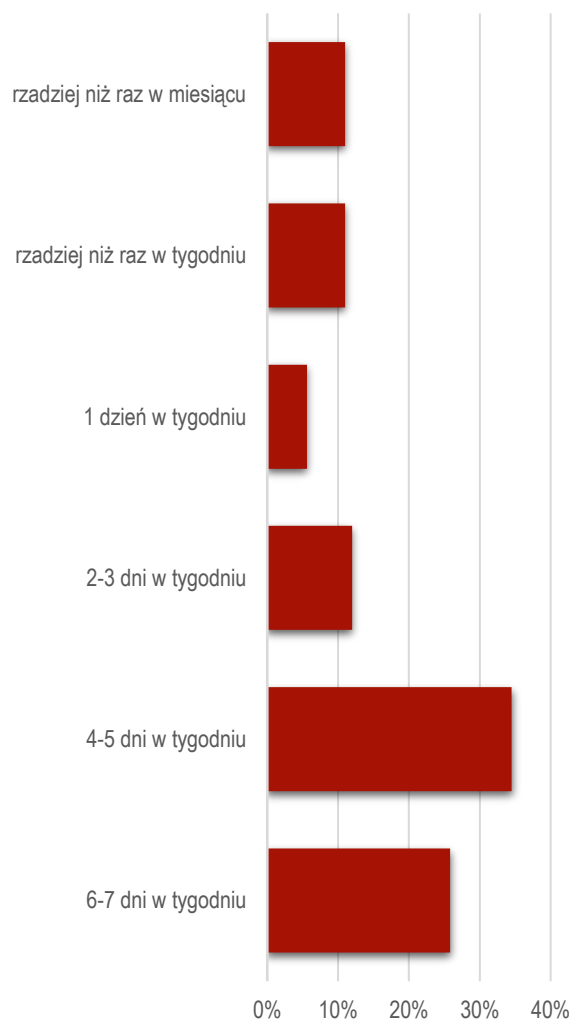
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

W przypadku wyboru samochodu jako najczęstszego środka transportu, responderzy jako działania, które mogłyby zostać podjęte, aby częściej korzystali z komunikacji miejskiej wskazywali głównie zwiększenie częstotliwości kursów (27,2%) oraz lepsze skomunikowanie dalszych dzielnic miasta, w tym brak konieczności przesiadek poprzez utworzenie kursów bezpośrednich (22,0%). Jako czynnik decydujący przy zmianie środka transportu mieszkańcy wskazali również obniżenie cen biletów (9,5%) oraz dopasowanie rozkładu jazdy do potrzeb mieszkańców m.in. do godzin rozpoczęcia zajęć szkolnych, czy zmian w zakładach pracy (8,9%). Istotnymi decydentami byłaby również zwiększona uprzejmość i kultura jazdy kierowców (5,9%) oraz zwiększenie dostępności przystankowej (odległości) od miejsca zamieszkania (4,3%).



Wykres 17 W przypadku wyboru samochodu jako najczęstszego środka transportu, jakie działania mogłyby zostać podjęte, aby częściej Pan/i korzystał/a z komunikacji miejskiej?  
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

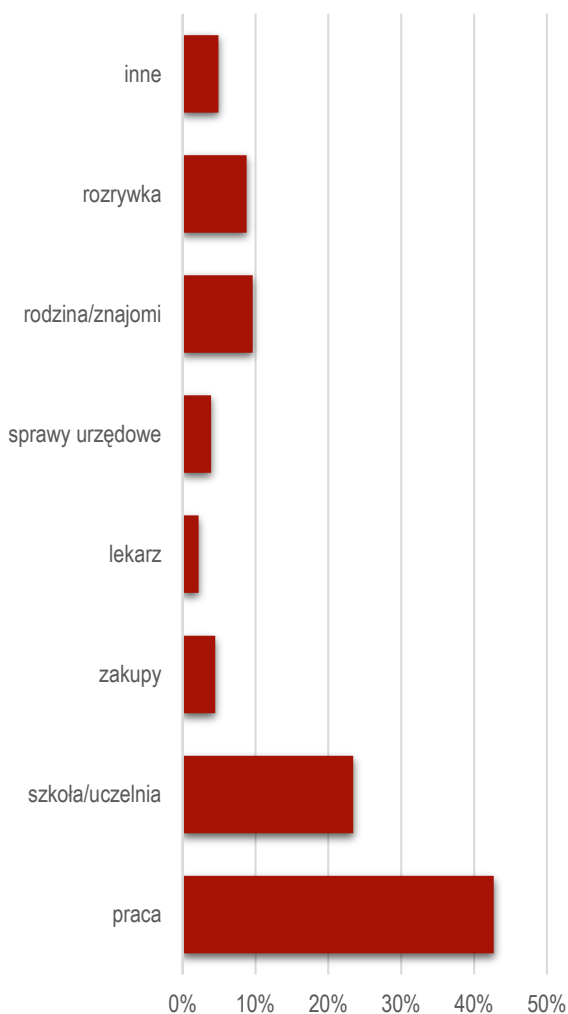
Największa grupa respondentów podróżuje komunikacją 4-5 dni w tygodniu (34,5%). 25,8% badanych zadeklarowało, że podróżuje od 6 do 7 dni w tygodniu lub 2-3 dni w tygodniu (19,23%). W sumie 22% osób odpowiedziało, że podróżuje rzadziej niż raz w tygodniu lub rzadziej niż raz w miesiącu.



Wykres 18 Pytanie: „Jak często podróżuje Pan/i komunikacją miejską?”

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Zgodnie z profilem respondentów najczęstszym celem podróży jest praca (42,7%), szkoła/uczelnia (23,4%) oraz spotkania z rodziną i znajomymi (9,6%). Pozostałe osoby najczęściej podróżują w celach rozrywkowych (8,8%), na zakupy (4,5%) i w celach załatwiania spraw urzędowych (3,9%).

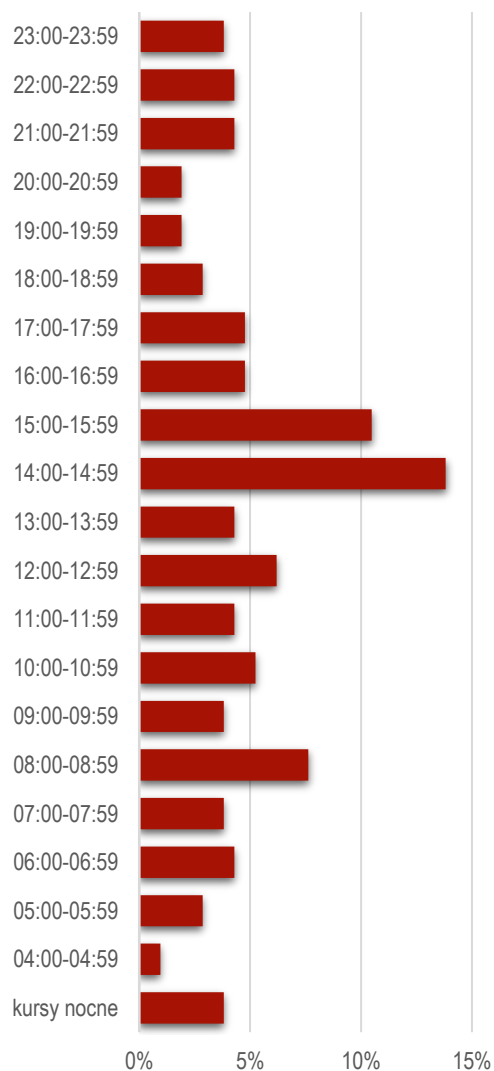


Wykres 19 Pytanie: „Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją miejską?”

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

### Ocena komunikacji autobusowej

Respondentom zadano również pytanie: W jakich godzinach liczba połączeń autobusowych jest niewystraszająca? Wśród najczęściej pojawiających się postulatów wyróżnić należy prośbę o kursy w godzinach 8:00-08:59 oraz w godzinach popołudniowych od 14:00 do 15:59. Duże zainteresowanie połączeniami komunikacji zbiorowej pojawia się także w południe 12:00-12:59 oraz w godzinach wieczornych, po 21:00. Najmniej pożądanymi są kursy między godziną 19:00-20:59 oraz w okolicach wczesno porannych 04:00-04:59.

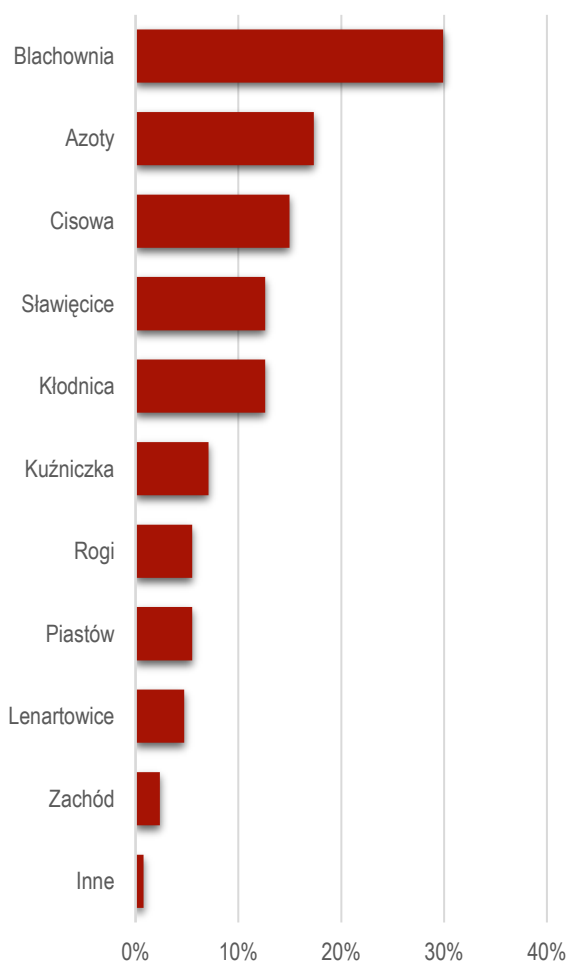


Wykres 20 Pytanie: „W jakich godzinach brakuje Panu/i połączeń autobusowych?”

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

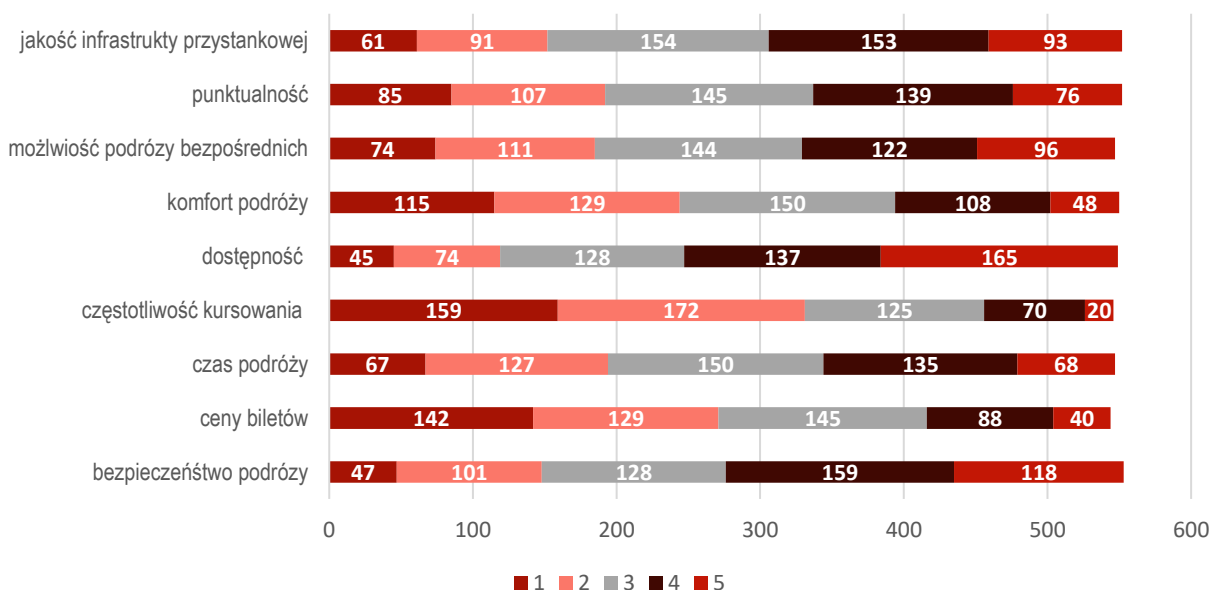
W odpowiedzi na pytanie, czy powinny zostać uruchomione dodatkowe połączenia autobusowe lub czy są miejsca w mieście, do których dojazd jest utrudniony/nieemożliwy? Ponad 88,00% ankietowanych zaznaczyła odpowiedź twierdząca. Wśród tych odpowiedzi najczęściej wskazywana była poprawa dostępności komunikacyjnej osiedli: Blachownia – 29,9%, Azoty – 17,3%, Cisowa – 15,0%.

Przeprowadzone badania pozwoliły również na dokonanie ogólnej oceny oferty komunikacji publicznej oraz poszczególnych jej aspektów. Szczegółowy obraz zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji publicznej pokazuje poniższy wykres. Ocena została dokonana w skali od 1 (ocena najniższa) do 5 (ocena najwyższa).



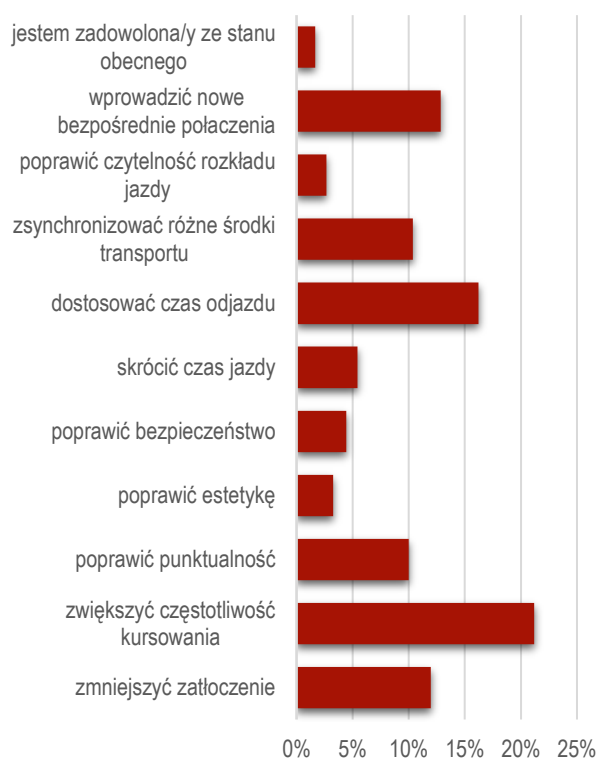
Wykres 21 Pytanie: „Czy powinny zostać uruchomione dodatkowe połączenia autobusowe - czy są miejsca w mieście, do których dojazd jest utrudniony/nieemożliwy?”

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.



Wykres 22 Pytanie: „Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej?”  
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Wśród wskazanych cech komunikacji publicznej najlepiej została oceniona dostępność i czytelność informacji nt. komunikacji miejskiej (rozkłady, trasy, bilety) (średnia ocena: 3,55). Na dobrym poziomie oceniono również bezpieczeństwo podróży (średnia ocena: 3,36) oraz jakość infrastruktury przystankowej (średnia ocena: 3,23). Aspektem, który oceniono najgorzej była częstotliwość kursowania (średnia ocena: 2,04). Respondenci nie byli zadowoleni również z komfortu podróży (średnia ocena: 2,30). Ostatnie pytanie skierowane do pasażerów miało na celu poznanie opinii, jakie zmiany w transporcie zbiorowym wpłynęłyby na poprawę jego funkcjonowania. Najczęściej wskazywaną odpowiedzią wśród pytań zamkniętych była „większa częstotliwość kursowania” – 21,2% oraz „dostosowanie czasuj odjazdu” – 16,2%. Istotnymi kwestiami do poprawy dla mieszkańców Kędzierzyna-Koźła są: zmniejszenie zatłoczenia – 12,0%, zsynchronizowanie różnych środków transportu – 10,4% oraz poprawienie punktualności. Pozostałe kwestie zostały ocenione na podobnym poziomie. Warto, jednakże podkreślić, iż tylko 1,7% ankietowanych zadeklarowało zadowolenie z usług komunikacji zbiorowej w Kędzierzynie-Koźlu.



Wykres 23 Pytanie: „Jakie zmiany wpłynęłyby na poprawę funkcjonowania komunikacji zbiorowej w Kędzierzynie-Koźlu?”  
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Opinia mieszkańców na temat poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej zawarta w odpowiedziach na pytania zamknięte pozwala ocenić, które z nich działają najlepiej, a które należałoby poprawić. Jednak dopiero pytania otwarte pozwalają wypowiedzieć się na temat konkretnych potrzeb podróżujących komunikacją publiczną.

Pytania otwarte dla pasażerów umożliwiły wyrazić, jakie aspekty wymagają poprawy w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w Kędzierzynie-Koźlu. Zdecydowana większość odpowiedzi wskazuje na rozwój bezprzesiadkowych połączeń łączących dalsze dzielnice Miasta, mieszkańcy postulują o takie bezpośrednie połączenia jak:

- Lenartowice-Koźle,
- Sławęcice-Koźle,
- Azoty-Błachownia,
- Kuźniczka-Błachownia,
- Cisowa - Piastów,
- Sławęcice-Lenartowice,
- Błachownia-Sławęcice,
- Azoty-Sławęcice,
- Koźle-Kuźniczka,
- Kłodnica-Kuźniczka,
- Azoty-Kuźniczka.

Mieszkańcy zwracają również uwagę na brak skoordynowania rozkładów jazdy z przesiadkami na inne linie autobusowe, nakładanie się na siebie odjazdów różnych linii, co powoduje brak połączeń autobusowych przez dłuższy czas z danego przystanku. Mieszkańcom przeszkadza również czystość utrzymania autobusów oraz kultura osobista i kultura jazdy kierowców. Pojawiły się również postulaty o wprowadzenie do oferty biletów czasowych, przydatnych zwłaszcza na przejazdach przesiadkowych oraz przywrócenie, dawniej

występujących, biletów tygodniowych. Z rozwiązań technologicznych mieszkańcy wnoszą o: pojawienie się rozkładów jazdy w aplikacji mobilnej „jak dojadę?”, umożliwienie płatności za bilet za pomocą NFC czy pojawienie się na rozkładach jazdy informacji o czasie podróży do danego przystanku, w celu skoordynowania przesiadek.

Mieszkańcy oprócz powyżej wskazanych dzielnic o słabej dostępności komunikacyjnej, postulują również o lepsze skomunikowanie takich rejonów jak: Galeria Odrzańskie Ogrody, Koźle Port, Elektrownia Błachownia, Cmentarze, ul. Kasztanowa, ul. Kłodnicka, ul. Leśnicka, ul. Leśna, ul. Sportowa, osiedle w okolicach ul. Jagiellońskiej.

**Reasumując należy stwierdzić, iż rozległość przestrzenna Miasta powoduje, że sieć transportowa musi być mocno rozbudowana, aby spełniała swoje funkcje. Z tego też względu na podstawie zgłaszanych przez mieszkańców potrzeb dopasowywana powinna być częstotliwość realizowanych kursów, gdyż to właśnie ten aspekt doceniany jest najbardziej wśród użytkowników komunikacji publicznej. Dodatkowo ważną kwestią dla użytkowników komunikacji zbiorowej jest zwiększenie dostępności komunikacyjnej dalszych dzielnic Kędzierzyna-Koźla, w tym poprzez utworzenie linii bezpośrednich pomiędzy osiedlami. Okazuje się również, że poprawy wymaga komfort podróży poprzez zmniejszenie zatłoczenia w autobusach i zmianę zachowań kierowców. Dla zachęcenia obecnie zmotoryzowanych mieszkańców do zmiany środka transportu oprócz ww. aspektów należy skupić się również na obniżeniu cen biletów.**



## 11. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

---

### 11.1. Możliwe formy i źródła finansowania usług przewozowych

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, zgodnie z art. 1 ust. 2, określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań Organizatora transportu, realizowanego w ramach Planu transportowego (zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 tej ustawy).

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

1. Opłaty pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
2. Rekompensaty z tytułu:
  - utraconych przez Operatora przychodów w związku z stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
  - utraconych przez Operatora przychodów w związku z stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze

właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,

- poniesionych przez Operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
3. Środki transportu udostępniane Operatorowi przez Organizatora na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Wszystkie ww. formy finansowania transportu mogą się ze sobą łączyć.

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami Ustawy - Prawo przewozowe,
- środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego,
- udostępnianie Operatorowi przez Organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- środki Unii Europejskiej,
- środki z innych źródeł.

## 11.2. Sposób finansowania systemu publicznego transportu zbiorowego w Gminie Kędzierzyn-Koźle

Zgodnie z Ustawą o samorządzie gminnym finansowanie transportu zbiorowego na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle należy do zadań własnych Gminy. Źródłem finansowania wydatków eksploatacyjnych są środki budżetowe Gminy Kędzierzyn-Koźle, które są po części finansowane m.in. z wpływów ze sprzedaży biletów. Koszty działalności (w odniesieniu do realizacji usług przewozowych) w komunikacji miejskiej realizowanej przez Operatora (MZK Sp. z o.o.), któremu powierzono świadczenie usług, składają się z kosztów stałych – niezależnych od wielkości pracy przewozowej, oraz

kosztów zmiennych – zależnych od wykonanych wozokilometrów.

Do kosztów stałych zaliczane są m.in.: amortyzacja, koszty, ubezpieczeń, podatków, koszty finansowe oraz koszty zarządu i nadzoru (w tym koszty osobowe związane z zatrudnieniem poza grupą osób kierujących autobusami).

W skład kosztów zmiennych wchodzi m.in.: wynagrodzenia i świadczenia na rzecz kierowców, konserwacje i naprawy taboru, paliwo, ogumienie.

Tabela 16 Cennik biletowy w styczniu 2023 r.

Rodzaj biletu	Wartość opłaty
90-minutowy	4,00 zł
jednoprzejazdowy	4,00 zł
jednoprzejazdowy zakupiony przy wykorzystaniu biletu elektronicznego eMZetKa w przypadku rejestracji wejścia oraz wyjścia z pojazdu	3,80 zł
dwuprzejazdowy	8,00 zł
24-godzinny	12,00 zł
imienny miesięczny	100,00 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

Tabela 17 Źródła finansowania przewozów komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

Rok	Koszt utrzymania komunikacji miejskiej [tys. zł]	Sprzedaż biletów przejazdowych [tys. zł]	Rekompensata z budżetu Miasta Kędzierzyn-Koźle [tys. zł]
2018	15 038,41	4 627,46	10 005,47
2019	15 462,26	4 477,54	10 882,75
2020	16 252,30	2 754,82	12 953,32
2021	16 027,10	3 256,87	12 024,37
2022	17 989,09	4 440,89	13 172,33

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

Całkowite koszty poniesione na komunikację zbiorową zwiększyły się na przestrzeni lat 2018-2022 o 19,62%. Jest to związane nie tylko z koniecznością utrzymania rentowności taboru, kosztami napraw oraz z rosnącymi cenami paliw i energii, ale również ze zmniejszającą się pracą eksploatacyjną zakładu.

Dostrzec należy, iż w latach 2020-2022 nastąpił wzrost przychodów w przeliczeniu na 1 km pracy eksploatacyjnej o 62,6% przy wzroście kosztów działalności o 12,6 % oraz w przeliczeniu na 1 pasażera odnotowano spadek kosztów działalności o 3,5% przy wzroście przychodów 38,1%. Powyższa sytuacja wynika z pandemii SARS



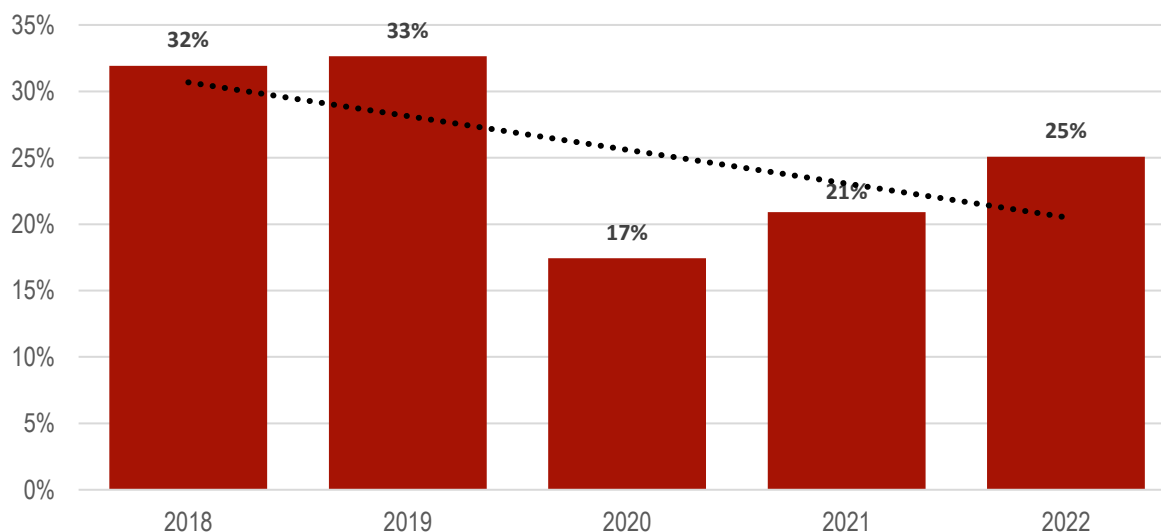
CoV-2<sup>10</sup>, w wyniku której w latach 2020-2021 odnotowywano spadek popytu na komunikację miejską z uwagi na ochronę zdrowia i ogólnoswiatowe restrykcje.

Tabela 18 Koszty działalności oraz przychody bez uwzględnienia wypłacanej rekompensaty w przeliczeniu na 1 kilometr pracy przewozowej oraz na 1 pasażera.

Rok	W przeliczeniu na 1 kilometr pracy przewozowej		W przeliczeniu na 1 pasażera	
	Koszt działalności	Przychody bez rekompensaty	Koszt działalności	Przychody bez rekompensaty
2020	7,99 zł	1,39 zł	6,46 zł	1,13 zł
2021	7,42 zł	1,55 zł	6,83 zł	1,43 zł
2022	9,00 zł	2,26 zł	6,24 zł	1,56 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

Pokrycie kosztów poniesionych na komunikację miejską przychodami uzyskanymi z działalności podstawowej MZK Sp. z o.o. bez uwzględnienia wypłacanej rekompensaty od 2018 do 2022 roku zmniejszyło się z 32% do 25%.



Wykres 24 Pokrycie całkowitych kosztów ponoszonych na komunikację miejską przychodami uzyskanymi z działalności podstawowej MZK Sp. z o.o. bez uwzględnienia wypłacanej rekompensaty.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

Rekompensata przysługuje Operatorowi wówczas, gdy podstawą poniesionej przez niego straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody (w związku ze stosowaniem

uprawnień do przejazdów ulgowych) i poniesione koszty (w związku ze świadczeniem usług przewozowych)<sup>11</sup>.

Organizator przekazuje Operatorowi rekompensatę, jeżeli Operator poniósł stratę i złożył wniosek o jej wypłatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług

<sup>10</sup> Wirus wywołujący chorobę koronawirusa COVID-19.

<sup>11</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

w zakresie publicznego transportu zbiorowego. We wniosku Operator określa wysokości utraconych przychodów i poniesionych kosztów, obliczone zgodnie z załącznikiem do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz dołącza dokumenty potwierdzające określone wartości. Wniosek i dokumenty weryfikowane są przez Organizatora, który w przypadku pozytywnej weryfikacji, wypłaca przyznaną Operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu:

a) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym

transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora,

b) kosztów realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Mając na względzie powyżej przedstawione informacje i wyniki finansowe planuje się w najbliższych latach wykonywanie usług w ramach komunikacji miejskiej przez MZK Sp. z o.o. Rekompensata udzielana Operatorowi będzie przekazywana z uwzględnieniem środków zarezerwowanych w budżecie Miasta.

### 11.3. Rentowność systemu transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Gmina Kędzierzyn-Koźle

Organizacja miejskiego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej jest jednym z zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Transport ten realizuje potrzeby mieszkańców danego obszaru w zakresie przemieszczania się i tym samym pełni rolę społeczną. **Z uwagi na swój charakter i cel, jaki spełnia publiczny transport zbiorowy, jest on z zasady działania nierentowny. Rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych, jak i osiąganie zysku, nie jest priorytetem dla Organizatora. Pierwszorzędne znaczenie ma tutaj zapewnianie mieszkańcom usług transportu zbiorowego o odpowiednich, uprzednio określonych standardach.**

Linie komunikacyjne są zróżnicowane pod względem długości, częstotliwości kursowania i rodzaju taboru. Gmina Kędzierzyn-Koźle, zlecając realizację i obsługę linii, kieruje się bieżącymi potrzebami mieszkańców. Jednocześnie Miasto ciągle podnosi jakość

świadczonych usług, między innymi przez wzrost wymagań odnośnie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej niskopodłogowymi, przystosowanymi do potrzeb osób o ograniczonej mobilności pojazdami. Wyższe wymagania jakościowe pociągają za sobą wzrost kosztów i obniżają wskaźnik rentowności linii. Ponadto rokrocznie wrażliwość cen paliw i energii oraz wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych, przez co również wrażliwość koszt obsługi komunikacyjnej Gminy.

Dodatковым czynnikiem wpływającym na rentowność systemu transportowego w Gminie jest rozległy charakter sieci komunikacyjnej w Kędzierzynie-Koźlu. Zapewnia ona dużą dostępność przestrzenną, wynikającą z dużej liczby wariantów obsługiwanych tras, co przekłada się na o wiele niższą efektywność ekonomiczną od porównywalnej wielkością sieci komunikacyjnej o gorszej dostępności przestrzennej (mniej wariantów tras).

## 12. SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ JEST PLANOWANE WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

### 12.1. Charakterystyka planowanej sieci

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Gminie Kędzierzyn-Koźle ukierunkowany zostanie na politykę zrównoważonej mobilności - politykę zachęcania kierowców pojazdów indywidualnych do przesiadania się do pojazdów komunikacji zbiorowej.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu publicznego w Mieście jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Struktura podaży komunikacji miejskiej będzie jednocześnie kształtowana w zależności od popytu na usługi publicznej komunikacji miejskiej, jak i stanowić będzie narzędzie kształtujące ten popyt, np. zachęcając do skorzystania z komunikacji miejskiej, dzięki większej częstotliwości kursowania pojazdów publicznego transportu zbiorowego. W związku z powyższym w tym celu do 2032 roku sieć publicznego transportu zbiorowego będzie rozbudowywana i modyfikowana stosownie do zmian po stronie popytowej, ale także w celu zwiększenia udziału transportu publicznego w podziale zadań przewozowych, w szczególności poprzez:

- dostosowywanie oferty do zapotrzebowania oraz stosowanie równych taktów połączeń,
- rozwój połączeń komunikacyjnych z otoczeniem funkcjonalnym oraz w regionie,
- modernizacja infrastruktury transportowej,
- zakup nisko lub zeroemisyjnego taboru,
- integrowanie systemu komunikacji zbiorowej,
- stworzenie optymalnej siatki połączeń względem wypadkowej potrzeb mieszkańców i możliwości finansowych Miasta,
- projektowanie na nowych terenach przekrojów ulic zapewniających możliwość rozwoju komunikacji autobusowej,

- wyposażenie infrastruktury przystankowej wraz z dostosowaniem do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- stosowanie zasad organizacji ruchu i priorytetów dla komunikacji autobusowej, wdrażanie nowoczesnych technologii zarządzania ruchem.

Planowana sieć komunikacyjna publicznego transportu zbiorowego, obejmować będzie gminę Bierawa, z którą Gmina Kędzierzyn Koźle podpisała porozumienie międzygminne w sprawie organizacji publicznego transportu zbiorowego. Planuje się kursowanie autobusów do pętli ETP w miejscowości Bierawa, w celu obsługi zlokalizowanego obok zakładu przemysłowego. Niewykluczone jest również zawarcie nowych porozumień międzygminnych z gminami sąsiednimi.

Rozwój infrastruktury drogowej pod kątem potrzeb transportu zbiorowego opiera się głównie na realizacji nowych i/lub modernizacji istniejących dróg, którymi prowadzone są linie autobusowe o zasięgu miejskim. Rezultatem zastosowania odpowiednich rozwiązań projektowych i technologii zarządzania i sterowania ruchem są:

- wzrost prędkości komunikacyjnej,
- poprawa dostępności sieci transportowej dla mieszkańców,
- poprawa płynności i dostępności usług,
- nadanie priorytetów w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.

#### Planowana taryfa

Zmiany w strukturze taryfy i cenach biletów będą dokonywane na podstawie wyników badań marketingowych, zwłaszcza preferencji komunikacyjnych pasażerów i analizy cen biletów uwzględniającej poziom inflacji oraz kosztów inwestycyjnych i eksploatacyjnych.

## Planowana sieć

Kędzierzyn-Koźle planuje wytworzenie systemu komunikacji publicznej opartego na pojazdach niskoemisyjnych i zeroemisyjnych. W miarę możliwości finansowych i technicznych Miasto planuje rozwój przestrzenny sieci komunikacyjnej w celu poprawy dostępności komunikacyjnej najdalej położonych osiedli. Planuje się, iż układ sieci komunikacyjnej będzie się również zmieniać w wyniku dostosowywania jej do zapotrzebowania pasażerów na usługi z zakresu przewozów o charakterze użyteczności publicznej, m.in. poprzez objęcie dostępem do komunikacji miejskiej nowopowstałych generatorów ruchu, szczególnie osiedli

mieszkaniowych, wielkopowierzchniowych obiektów handlowo-usługowych i dużych zakładów pracy. Aktualnie trwają prace budowlane na terenie tzw. Pola Południowego. W wyniku prowadzonych działań powstanie na tym terenie kilka fabryk, gdzie zatrudnienie znajdzie ponad 600 osób. Sytuacja ta może determinować konieczność przemodelowania siatki połączeń w kierunku ul. Naftowej

Tempo i zakres tych zmian będą uzależnione od możliwości finansowych Miasta oraz oddawanych inwestycji drogowych do użytku.

## 12.2. Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych

W ramach projektu „Zakup 2 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania pojazdów, celem zapewnienia obsługi obszaru śródmiejskiego w Kędzierzynie-Koźlu – etap II” Gmina Kędzierzyn-Koźle planuje zakup 2 autobusów o napędzie elektrycznym w latach 2024-2025. Wprowadzone do taboru autobusy zeroemisyjne nie będą przypisane do

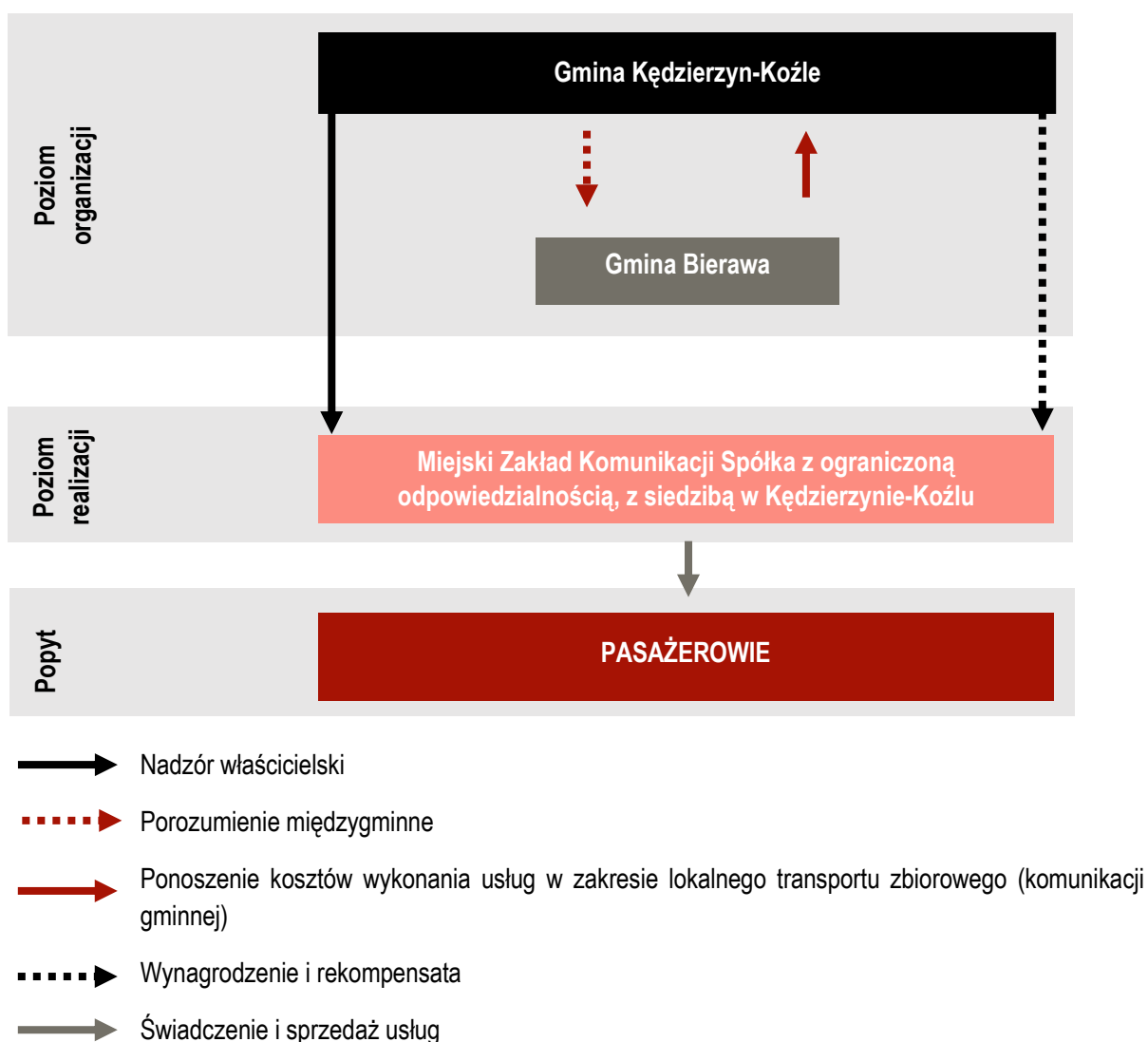
konkretnych linii komunikacyjnych, lecz będzie możliwość obsługi przez ww. pojazdy wszystkich linii komunikacyjnych, w celu ich optymalnego wykorzystania. Zgodnie z realizowanym projektem planuje się roczny przebieg zakupionych autobusów na około 66.000 km/rok na 1 autobus.

### 13. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zdefiniowała pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego jako właściwą jednostkę samorządu terytorialnego, albo ministra właściwego do spraw transportu zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Głównymi zadaniami Organizatora są:

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



Rysunek 11 Schemat organizacji komunikacji miejskiej w 2023r.

Źródło: opracowanie własne.

Za organizację transportu publicznego w Gminie Kędzierzyn-Koźle i gminie Bierawa, z którą 14 lutego 2023 r. podpisane zostało stosowne porozumienie w sprawie organizacji publicznego transportu zbiorowego, odpowiada Gmina Kędzierzyn-Koźle, reprezentowana przez Prezydenta Miasta Kędzierzyna-Koźle. W imieniu Prezydenta, określone w art. 15 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego, wykonuje Biuro Działalności Gospodarczej.

Gmina Kędzierzyn-Koźle jako organizator zleca zadania przewozowe Operatorowi - Miejskiemu Zakładowi Komunikacyjnemu w Kędzierzynie-Koźlu spółce z ograniczoną odpowiedzialnością, z siedzibą przy ul. Kozielskiej 2, 47-224 w Kędzierzynie-Koźle.

Poniższa tabela przedstawia zadania ustawowe wraz z przyporządkowanymi do nich podmiotami odpowiedzialnymi.

Tabela 19 Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w publicznym transporcie zbiorowym na terenie objętym Planem.

<b>Zadanie</b>	<b>Podmiot odpowiedzialny</b>
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.	Gmina Kędzierzyn-Koźle
Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu.	Gmina Kędzierzyn-Koźle
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców, b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców, c) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, e) systemu informacji dla pasażera.	Gmina Kędzierzyn-Koźle
Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.	Gmina Kędzierzyn-Koźle
Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora.	Gmina Kędzierzyn-Koźle
Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów.	Gmina Kędzierzyn-Koźle
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Gmina Kędzierzyn-Koźle
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Gmina Kędzierzyn-Koźle
Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie. – Prawo Przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Gmina Kędzierzyn-Koźle
Realizacji dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego w sposób wskazany w dokumentach nadrzędnych.	MZK Sp. z o. o. w Kędzierzynie-Koźlu
Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.	Gmina Kędzierzyn-Koźle



## 14. POŻĄDANY STANDARD W PRZEWOZACH PASAŻERSKICH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

---

### 14.1. Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinny odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego Planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej.

Sieć komunikacyjna w Kędzierzynie-Koźlu, ze względu na rozległy charakter przestrzenny Miasta zapewnia dużą dostępność przestrzenną, wynikającą z dużej liczby wariantów obsługiwanych tras. Funkcjonowanie w sieci komunikacyjnej linii o dużej liczbie realizowanych wariantów tras, utrudnia synchronizację rozkładów jazdy na głównych ciągach komunikacyjnych Miasta, obsługiwanych substytucyjnie kilkoma liniami i w konsekwencji skutecznie obniża atrakcyjność komunikacji miejskiej, zachęcając do alternatywnych w stosunku do niej sposobów przemieszczania się po Mieście.

Z tej przyczyny, powinno się dążyć do optymalizacji oferty przewozowej, poprzez możliwie maksymalne jej uproszczenie, czyli do zmniejszenia liczby wariantów tras linii, nawet kosztem wykonywania części kursów w wydłużonych relacjach. Zakłada się, że uproszczenie tras linii i synchronizacja odjazdów na wspólnie obsługiwanych ciągach wpłynie na większe zainteresowanie komunikacją miejską i w rezultacie na zwiększenie liczby przewożonych pasażerów.

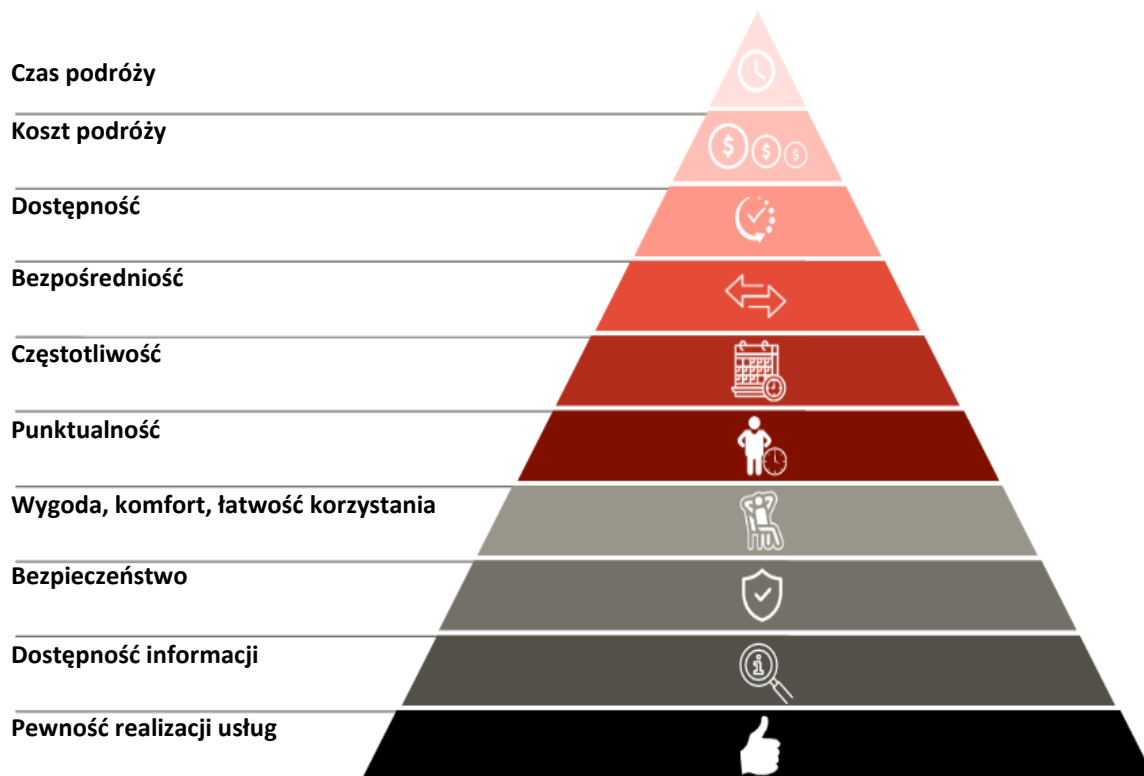
Rozkład jazdy nie powinien być opracowywany w odniesieniu do jednej linii lub zadania komunikacyjnego, lecz dla całej sieci komunikacyjnej.

W obecnych rozkładach jazdy MZK w Kędzierzynie-Koźlu sp. z o.o. podaż usług przewozowych nie jest rytmiczna, wskutek czego nie udaje się zapewnić dobrej koordynacji kursów różnych linii – w wielu relacjach pojawiają się spiętrzenia kursów, po których występują dość długie przerwy. Z tego względu należy zapewnić rytmiczność obsługi polegającą na równomiernych odstępach czasu pomiędzy odjazdami kolejnych pojazdów udających się w tym samym kierunku.

Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi publicznego 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.

Poniżej przedstawiono przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.



Rysunek 12. Wymagania jakościowe stawiane przez podróżnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie A. Mężyk, S. Zamkowska, Problemy transportowe miast. Stan i kierunki rozwiązań.

- **czas podróży** – nadanie priorytetu w sygnalizacji świetlnej dla pojazdów publicznej komunikacji zbiorowej,
- **koszt podróży** – zwiększenie cenowej atrakcyjności biletu okresowego oraz poszerzenie oferty o bilety czasowe,
- **dostępność** – minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku komunikacji zbiorowej, tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków, likwidacja progów na drodze dojścia do przystanków,
- **bezpośredniość** – dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróży,
- **częstotliwość** – dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb,
- **punktualność** – dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie – udział odjazdów opóźnionych do 3 min: 5%; natomiast udział kursów przyspieszonych pow. 1 min: mniejszy niż 1%,
- **wygoda, komfort, łatwość korzystania** – budowa nowych wiat przystankowych, dbałość o komfort termiczny użytkowników transportu publicznego, wyposażenie pojazdów w ładowarki USB, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanków, zmniejszenie uporczywości hałasu w podróżowaniu autobusami poprzez wykorzystanie taboru z napędem elektrycznym, zmniejszenie zatłoczenia w autobusach, zwiększenie kultury osobistej i jazdy kierowców.
- **bezpieczeństwo** – monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu,

- **dostępność informacji** – rozwój udostępniania otwartych danych, montaż tablic informacji pasażerskiej,
- **pewność realizacji usług** – zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze przez co i zredukowanie udziału niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych.

Ponadto planując podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kędzierzynie-Koźlu należy pamiętać i uwzględnić również:

- ochronę środowiska naturalnego, w tym wymianę tabliczek przystankowych na tabliczki w technologii e-papieru,
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,
- ustandaryzowany model oznakowania pojazdów publicznej komunikacji zbiorowej.

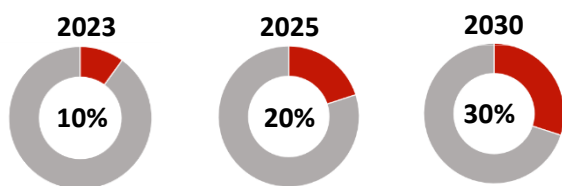
#### **14.2. Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska — rozwój elektromobilności w zakresie podwyższania standardu świadczenia usług publicznych**

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest on 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 ograniczenia 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 (NOx),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO).

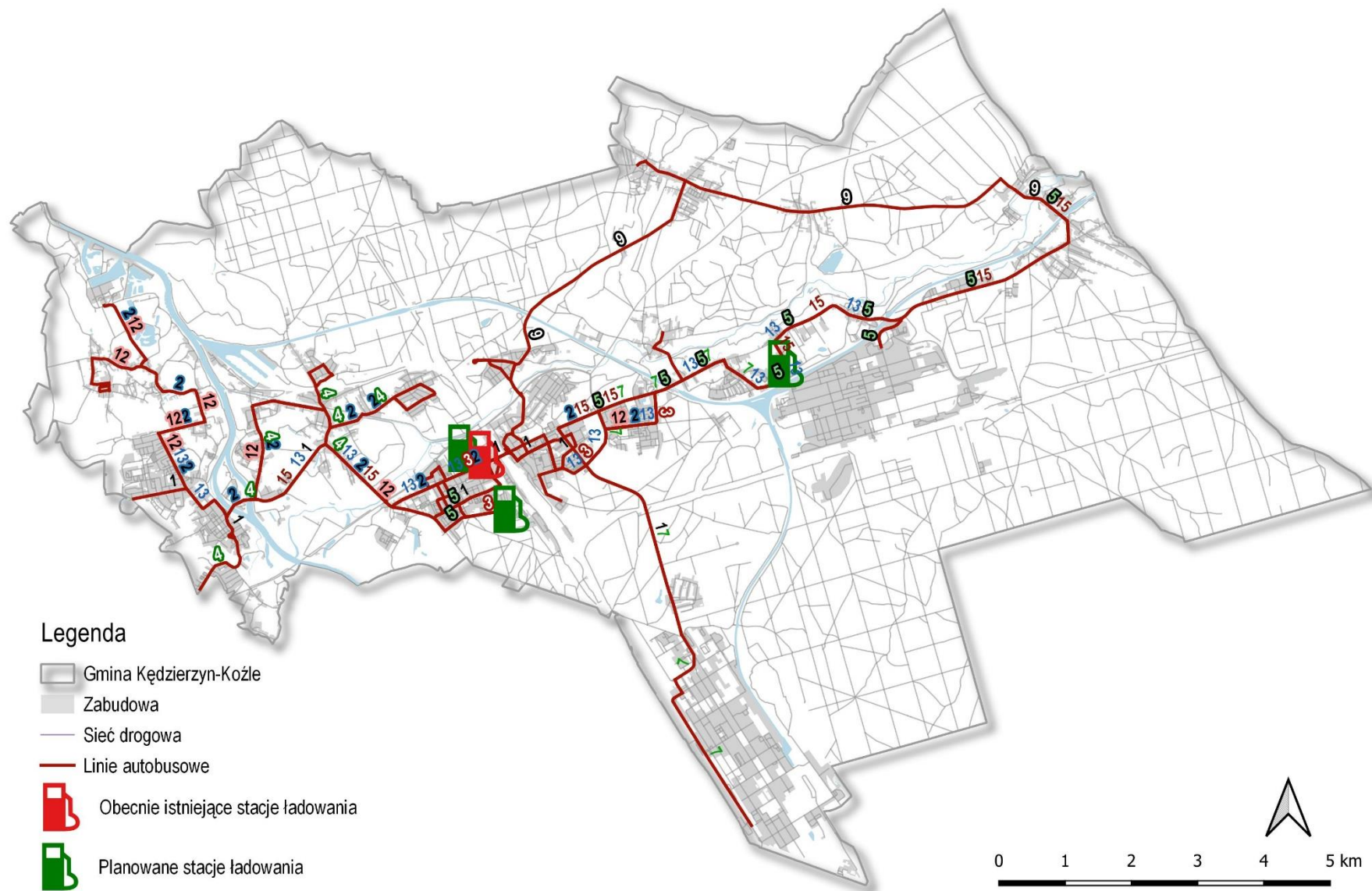
Obecnie obowiązującą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę. Problem dopuszczalnej emisji spalin na

wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Innymi niż zaostrzanie 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. 22 lutego 2018 roku weszła w życie ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która zgodnie z założeniem ma stworzyć warunki do upowszechnienia transportu zeroemisyjnego w Polsce. Możliwości zaproponowane w UoEiPA mają przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego kraju, natomiast rozwój rynku paliw alternatywnych w transporcie może znacząco wpłynąć na poprawę jakości powietrza w miastach. Według tej ustawy gminy i powiaty powyżej 50 000 mieszkańców, do 1 stycznia 2028 roku, powinny zapewnić co najmniej 30% pojazdów elektrycznych w użytkowanej flocie pojazdów, co oznacza, że Gmina Kędzierzyn-Koźle jest bezpośrednio zobligowana do osiągnięcia ww. prognozy.









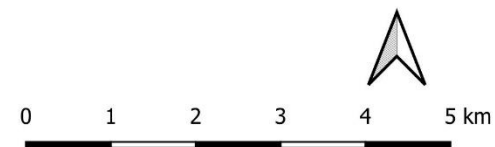
Spełniając założenia ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych *Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Gminie Kędzierzyn-Koźle autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu* w jednym z wariantów zakładała do 2023 r. wprowadzenie do taboru 3 pojazdów zeroemisyjnych. W 2022 r. został zrealizowany projekt zakupu 2 autobusów elektrycznych oraz 1 dwustanowiskowej ładowarka zajezdniowa plug-in w ramach zadania „Zakup 2 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą pojazdów, celem zapewnienia obsługi obszaru śródmiejskiego w Kędzierzynie-Koźlu”. W latach 2024-2025. planuje się realizację zadania pn. „Zakup 2 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania pojazdów, celem zapewnienia obsługi obszaru śródmiejskiego w Kędzierzynie-Koźlu – etap II” w ramach programu „Zielony Transport publiczny”. 2 stacje ładowania pantografowego mają się znaleźć przy Al. Partyzantów oraz przy ul. Szkolnej.

Zważając zatem na konieczność zachowania restrykcyjnych norm oraz potrzebę ochrony środowiska naturalnego Gmina Kędzierzyn-Koźle wywiązuje się z nałożonych na nią zadań oraz planuje dalszy zakup i eksploatację na swoim terenie pojazdów niskoemisyjnych lub zeroemisyjnych, co przyczyni się do poprawy stanu powietrza oraz wpłynie na poprawę jakości życia mieszkańców Gminy. Eksploatacja pojazdów zeroemisyjnych zamiast pojazdów spalinowych na terenie Gminy pozwoli na lepszą ochronę środowiska naturalnego, co także przyczyni się do ograniczenia emisji hałasu.



### Legenda

-  Gmina Kędzierzyn-Koźle
-  Zabudowa
-  Sieć drogowa
-  Linie autobusowe
-  Obecnie istniejące stacje ładowania
-  Planowane stacje ładowania



Rysunek 13 Obecnie istniejące i planowane stacje ładowania autobusów elektrycznych w Gminie Kędzierzyn-Koźle.  
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.

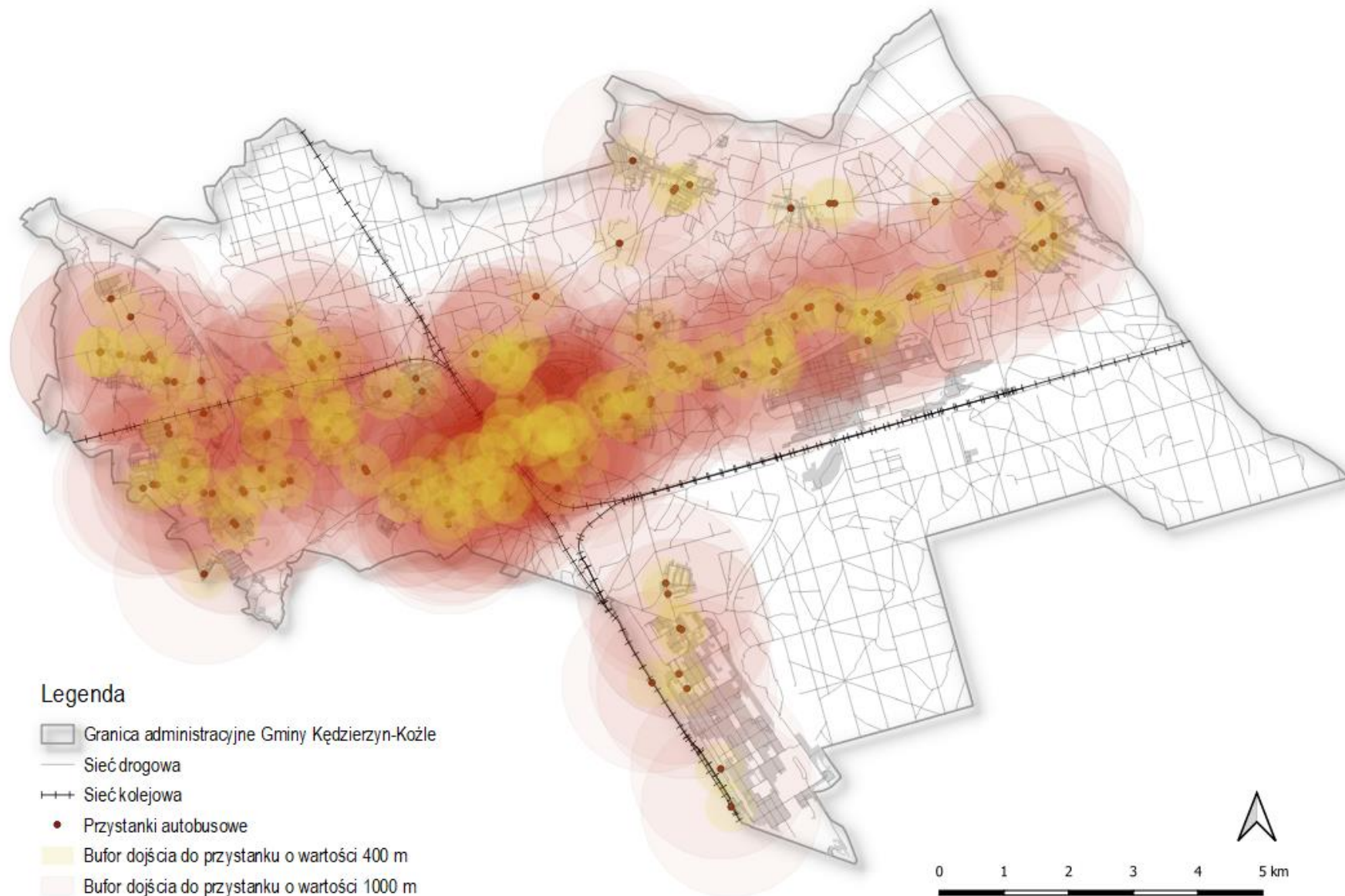
### 14.3. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej

Organizator komunikacji miejskiej zapewni możliwość bezpośredniego dojazdu do obszaru centrum z każdego osiedla Miasta. Nie gwarantuje się natomiast możliwości połączeń bezpośrednich ze sobą wszystkich osiedli, co jest szczególnie trudne do osiągnięcia w przypadku rozlanej struktury przestrzennej Kędzierzyna-Koźła. W przewozach wykonywanych w ramach publicznego transportu zbiorowego obsługiwane będą wszystkie przystanki leżące na trasach zaplanowanych linii komunikacyjnych. Odległości pomiędzy przystankami powinny być dostosowane do lokalizacji źródeł i celów podróży, jak najbliżej generatorów ruchu. Na kolejnym rysunku przedstawiono zasięg obsługi komunikacyjnej przystanków obsługiwanych przez MZK Sp. z o.o. z zaznaczonymi obszarami stref dojazdu na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle.

Dostępność infrastruktury przystankowej definiowana jest jako czas dojazdu do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Na obszarze miejskim

zurbanizowanym uznaje się za komfortową strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego odległość 300–600 m, co w przeliczeniu na czas uznaje się około 5 minut. Natomiast na terenach niezurbanizowanych za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się odległość 1 000 m.

Jednakże czas dojazdu do przystanku komunikacyjnego zależy od wielu czynników, m.in. od struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych np. z pokonywaniem przez pieszych obiektów/miejsc kolizyjnych (miejsca kolizji potoków ruchu pieszego, miejsca kolizji potoku ruchu samochodowego i pieszego, różnice poziomów). W celu zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej planuje się lokalizację nowych przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu oraz modernizację istniejących przystanków komunikacyjnych, likwidując wszelkie bariery architektoniczne.



Rysunek 14 Dostępność do przystanków komunikacji miejskiej na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle  
 Źródło: opracowanie własne.

#### 14.4. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Dostępność systemu transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej zdolności ruchowej powinna być rozpatrywana pod względem dwóch aspektów, tj. **infrastruktury oraz taboru** używanego w przewozach realizowanych na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle.

Dostępność należy rozumieć poprzez zagwarantowanie pełnej swobody w poruszaniu się publicznymi środkami transportu, bez ograniczeń. Dostępność oznacza również, że osoby z niepełnosprawnościami oraz osoby o ograniczonej zdolności ruchowej nie powinny ponosić zwiększonych wydatków na podróże. Przewoźnik realizujący usługi taborom autobusowym na zlecenie Organizatora transportu ma obowiązek świadczyć usługi taborom, który jest przystosowany do obsługi osób z niepełnosprawnościami. Wszystkie autobusy, które wykonują zadania przewozowe na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle przystosowane są do przewozu wózków inwalidzkich – są to autobusy 100% niskopodłogowe lub typu Low Entry, czyli niskowejściowe. Pojazdy wyposażane są również w system informacji pasażerskiej, który oferuje możliwość zapowiedzi przystanków, nr linii oraz kierunku za pomocą fonii. Jest to działanie skierowane głównie do osób mających problemy ze wzrokiem.

Ponadto odpowiedzialność władz samorządowych za organizację życia publicznego przejawiać się powinna w następujących działaniach prowadzących do likwidacji istniejących barier w przemieszczaniu się osób niepełnosprawnych:

- **przystanki wyposażane w pasy ostrzegawcze**, które ostrzegają przed zbliżaniem się do krawędzi peronu. W miarę możliwości przestrzennych wprowadzenie pasów doprowadzające do właściwych pól oczekiwania i/lub wiaty przystankowej,
- umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, **podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej**,
- lokalizowanie nowych przystanków komunikacji zbiorowej **połączonych z lokalizacją ciągów pieszych**,
- **eliminowanie barier** poruszania się poprzez: likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej oraz likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych, dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
- stosowaniu **systemu ulg** w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej w postaci zniżki dla wybranych grup pasażerów oraz bezpłatnych przejazdów dla wybranych grup pasażerów.

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. Gmina, w miarę posiadanych możliwości finansowych, będzie dążyć, aby przedstawione powyżej rozwiązania były stosowane u Operatora publicznego transportu zbiorowego w Gminie Kędzierzyn-Koźle.



#### 14.4.1. Standard w zakresie taboru

W ramach najbliższych inwestycji taborowych komunikacji miejskiej w Kędzierzynie-Koźlu planuje się zakup autobusów zeroemisyjnych wraz z niezbędnym systemem ładowania, w pełni dostosowanych do obsługi osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Ładowanie baterii odbywać się będzie na terenie zajezdni za pomocą ładowarek stacjonarnych, typu plug-in oraz za pomocą ładowarek pantografowych zlokalizowanych poza zajezdnią. Szczególne znaczenie przy zakupie taboru będą miały parametry w zakresie:

- poziomu podłogi (pożądane są pojazdy ze 100% niska podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz), wyposażenie w tzw. „przyklęk”,
- zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózków inwalidzkich,
- instalacji urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości i rozmieszczenia,
- dostępności informacji wizualnej dostosowanej do potrzeb osób niedosłyszących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących,
- systemu monitoringu przestrzeni pasażerskiej i stanowiska kierowcy, zapewniający nagrywanie zdarzeń w sposób ciągły i późniejsze ich odtwarzanie,
- wyposażenia pojazdów w system lokalizacji autobusów w czasie rzeczywistym,
- wyposażenia pojazdów w router WiFi — Internet bezprzewodowy zapewniający pasażerom wewnątrz autobusu dostęp do zasobów sieciowych (GPRS/EDGE/UMTS/HSDPA),
- pojazdy wyposażone w ładowarki USB (min. dwie na autobus) — umożliwiające ładowanie urządzeń elektronicznych posiadających opcję zasilania poprzez gniazdo USB,
- pojazdy wyposażone w klimatyzację całopojazdową, niezależną dla przestrzeni pasażerskiej.

#### 14.4.2. Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych

Na etapie projektowania infrastruktury przystankowej uwzględniane będą potrzeby osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Oprócz zapewnienia mobilności osobom niepełnosprawnym, do zadań własnych samorządów należy także zapewnienie mobilności osobom nie posiadającym własnego środka transportu, osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści), rodzicom z małymi dziećmi oraz dzieciom i młodzieży szkolnej. Wobec tych grup też

należy wprowadzać udogodnienia likwidujące bariery utrudniające przemieszczanie się transportem publicznym na obszarze działania Organizatora.

Przy budowie, remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowane są poniższe działania oraz standardy:

## Usuwanie barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej

- Droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych,
- pokonanie jezdni prowadzącej do przystanku powinno być wyznaczone i bezpieczne dzięki obniżeniu wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracaniu długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie – ażyle na przejściach dla pieszych,
- przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barierek, drzew, śmietników itp.).

## Odpowiednia organizacja przystanku

- Wszystkie przystanki, z których będzie w przyszłości korzystał wybrany operator będą 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.

## Odpowiednie wyposażenie przystanku

- Wiata powinna mieć trzy pełne ściany, dach i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne dni,
- 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,
- na każdym przystanku obowiązkowo powinien znajdować się kosz na odpady.

## Dostępność przystanku

- Dotarcie do przystanku może się odbyć również w inny sposób, np. rowerem. Dlatego też główne nowo budowane jak i modernizowane przystanki autobusowe powinny być wyposażane w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride,
- lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży,
- wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza,
- 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.

### 14.4.3. Standard w zakresie informacji pasażerskiej

Z punktu widzenia osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności sensoryczno–poznawczej szczególnie istotnymi kwestiami w publicznym transporcie są:

- **informacja dźwiękowa**, która umożliwia osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować przystanek komunikacyjny podczas podróży,
- **informacja wizualna**, która umożliwia podróże osobom niedosłyszącym.

Wymienione powyżej elementy pozytywnie wpływają na standard usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej. Zważywszy na fakt, iż wśród osób zainteresowanych podróżami publiczną komunikacją zbiorową na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle są w dużej mierze osoby starsze, a obecne prognozy demograficzne wskazują na postępujący proces „starzenia się” społeczeństwa należy szczególną uwagę zwrócić na dostosowanie środków transportu do potrzeb i wymagań tej grupy użytkowników.

## 15. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERÓW

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.

Informacja pasażerska powinna być dla pasażerów dostępna w momencie:



podróży



w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej



w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej

Informacja pasażerska powinna być dostępna w różnych kanałach informacyjnych oraz na każdym etapie

planowania podróży. Z perspektywy pasażera istotne treści powinny być publikowane:



na przystankach



w pojazdach komunikacji zbiorowej



w Internecie



poprzez aplikacje dedykowane dla urządzeń mobilnych

Informacja pasażerska jest udostępniana przez Operatora:

- na przystankach komunikacyjnych – w postaci rozkładu jazdy linii komunikacyjnych zatrzymujących się na danym przystanku,
- wewnątrz pojazdu – informacje o taryfie, opłatach dodatkowych oraz zmianach w funkcjonowaniu komunikacji realizowanej przez Operatora,
- tablicach systemu dynamicznej informacji pasażerskiej – informacja o czasie przyjazdu na przystanek,
- w punktach obsługi klienta – informacje o rozkładach jazdy, taryfie, opłatach dodatkowych, zmianach w funkcjonowaniu komunikacji realizowanej przez Operatora,
- na stronie internetowej Operatora - informacje o rozkładach jazdy, taryfie, opłatach dodatkowych, uprawnień do ulg i zwolnień z opłat za przejazdy, zmianach w funkcjonowaniu komunikacji realizowanej przez Operatora, regulaminie.

W 2019 r. w ramach projektu pn. „Poprawa jakości powietrza w Subregionie Kędzierzyńsko-Strzeleckim – Etap II” w Mieście wdrożono infrastrukturę służącą obsłudze pasażerów zapewniającą m.in. interaktywną informację pasażerską, zakup i uruchomienie e-usług. System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej dostarcza dyspozytorom oraz osobom zarządzającym transportem w czasie rzeczywistym informacje o pozycji poszczególnych pojazdów i ich relacji do rozkładów jazdy.

Obecnie System Informacji Pasażerskiej w Kędzierzynie-Koźlu jest dostępny:

- na wszystkich przystankach autobusowych w wersji papierowej,
- na 10 przystankach autobusowych tablice dynamicznej informacji pasażerskiej,
- na stronach internetowych <https://mzkkk.pl> (wersja statyczna z możliwością pobrania plików pdf),
- na stronach internetowych <http://mzkkk.kiedyprzyjedzie.pl/> (wersja dynamiczna).

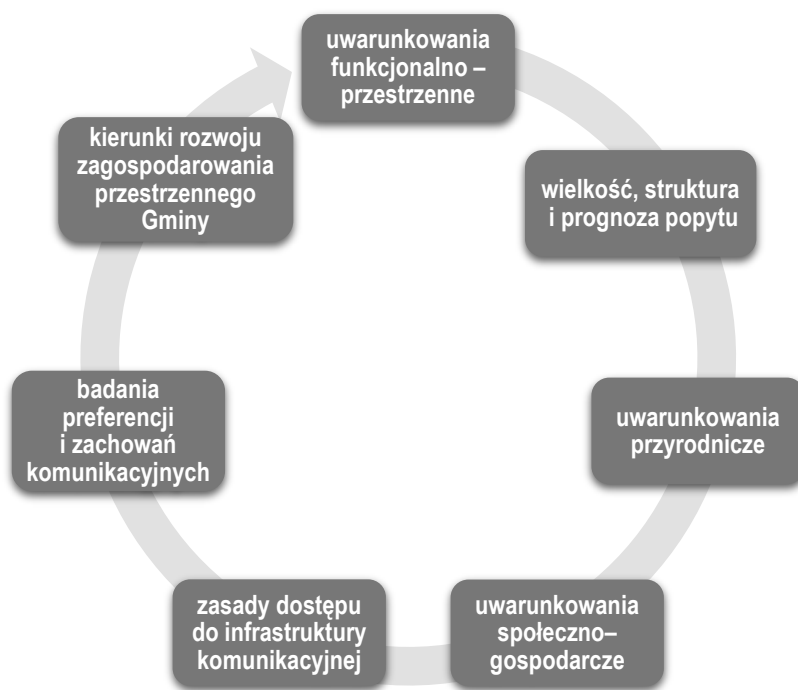
Zaleca się również umieszczenie informacji w językach obcych.

## 16. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego jest strategicznym zadaniem Organizatora transportu. Procesy zarządcze muszą opierać się na założeniach planów transportowych, miejskiej polityki transportowej, parkingowej i ekologicznej, muszą także wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w aspekcie jakości usług, świadczonych w ramach publicznego transportu zbiorowego i przewidywać ryzyka,

skutkujące utrudnieniami w działalności transportu publicznego.

Cel zrównoważonego rozwoju zostanie osiągnięty dzięki dążeniu do osiągnięcia względnej równowagi w podziale zadań przewozowych, tj. pomiędzy transportem indywidualnym a transportem zbiorowym, z naciskiem na nadawanie priorytetów dla transportu zbiorowego.



Rysunek 15 Determinanty określające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Gminie Kędzierzyn-Koźle  
Źródło: opracowanie własne.

Jednakże należy pamiętać, iż punktem wyjścia do planowanych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest ocena możliwości finansowych Gminy — ograniczenia budżetowe mają bezpośredni wpływ na realne wdrożenie założonych celów. Ponadto należy pamiętać, iż proces

wdrożenia i rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest procesem ciągłym, charakteryzującym się złożonością, zatem jakiegokolwiek zmiany mogą pośrednio lub bezpośrednio wpłynąć na inne dziedziny życia mieszkańców Gminy.

## Tabor

Celem zrównoważonego rozwoju jest przede wszystkim poszanowanie środowiska naturalnego, w związku z czym planuje się oparcie systemu publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle o autobusy niskoemisyjne lub zeroemisyjne. Z uwagi również na fakt, iż publiczny transport zbiorowy

powinien być dostępny dla wszystkich zainteresowanych mieszkańców, również osób starszych i z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej, pojazdy będą dostosowane do obsługi każdej grupy społecznej (zgodnie z zasadami opisanymi w rozdziale 13.4. niniejszego dokumentu).

## Integracja systemu publicznego transportu zbiorowego



### Integracja przestrzenno-funkcjonalna

**Cel:** zachowanie spójności przestrzennej i usprawnienie przesiadek

**Sposób realizacji:** dążenie do zachowania spójności, czytelności i zwartości ukształtowania pasażerskich węzłów przesiadkowych oraz do skoordynowania rozkładu jazdy w celu usprawnienia przesiadek.



### Integracja technologiczna

**Cel:** poprawa jakości świadczonych usług transportowych.

**Sposób realizacji:** kompatybilność systemów informatycznych w urządzeniach sterowania ruchem, w systemach łączności oraz w portalach informacji dla podróżnych.



### Integracja instytucjonalna

**Cel:** poprawa organizacji transportu na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle i gmin ościennych.

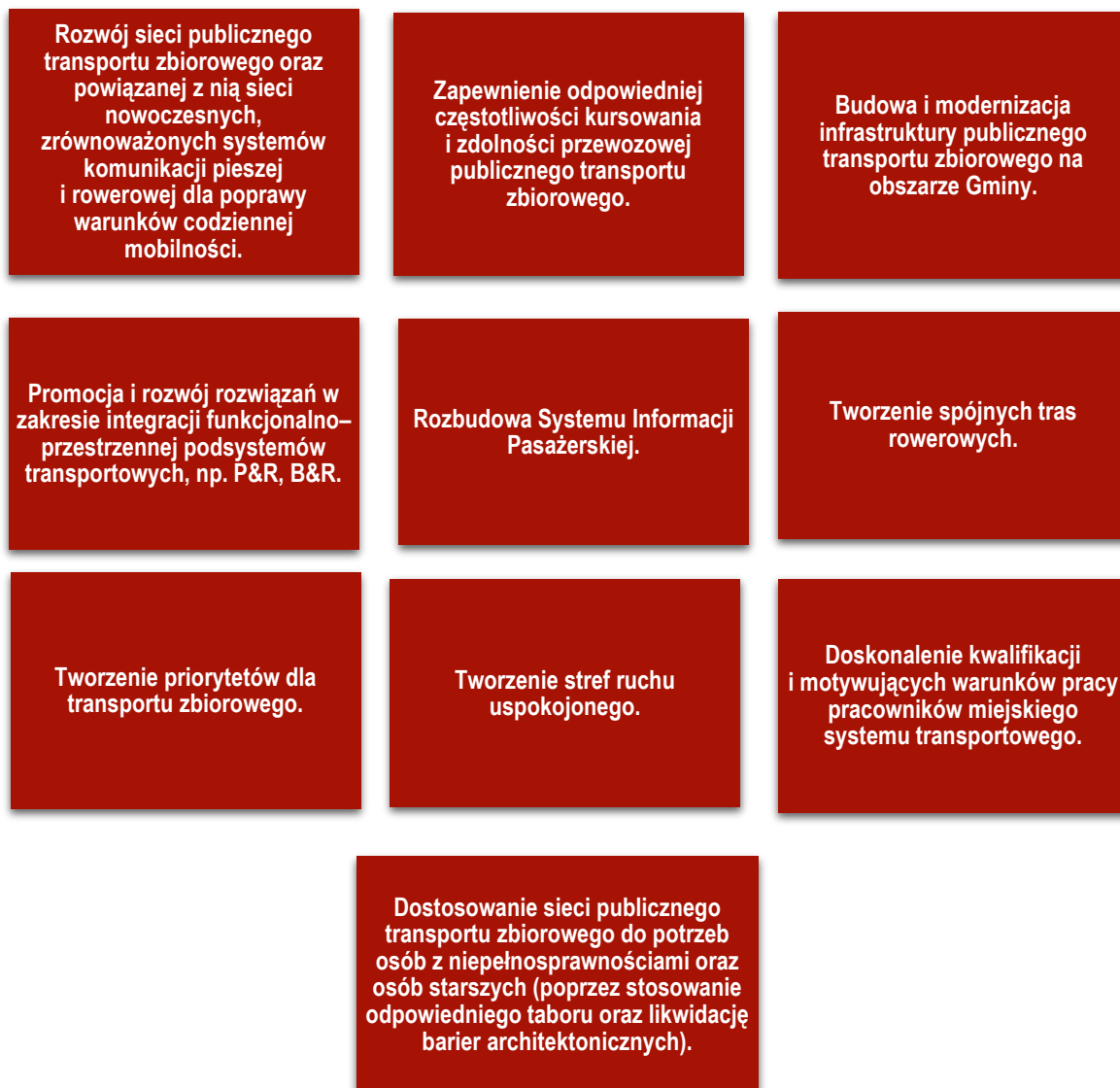
**Sposób realizacji:** zapewnienie jednolitości wymagań w sporządzanych specyfikacjach warunków zamówienia publicznego, gwarantującej kompatybilność tworzonych systemów zarządzania i informacji. Koordynowanie oferty przewozowej świadczonej przez poszczególnych operatorów o różnym zasięgu terytorialnym. Koordynowanie procesów planowania, projektowania, budowy, modernizacji, wprowadzania do użytku, eksploatacji i utrzymania systemu transportowego.

## Przystanki komunikacyjne

Planowana jest modernizacja przystanków miejskich poprzez budowę autonomicznych wiat przystankowych oraz ekologicznych zielonych przystanków. Autonomiczne bądź tzw. inteligentne wiaty przystankowe są to przystanki, w których zasilanie odbywa się poprzez moduły fotowoltaiczne zlokalizowane na dachu. Wiatę

dotychczas wyposażać można w: punkt dostępowy do otwartej sieci WiFi, monitoring wizyjny, oświetlenie wiaty jak i terenu przyległego, czujnik ruchu służący do sterowania oświetleniem, zegar cyfrowy, termometr oraz czujnik jakości powietrza, punkty ładowania USB i telefonów komórkowych.

## Pozostałe działania, mające wpływ na poprawę systemu publicznego transportu zbiorowego



W okresie planowania (do 2032 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

- Plan zrównoważonego transportu rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Kędzierzyn Koźle na lata 2023-2032
- regularne prowadzenie badań marketingowych, minimum co 5 lat, dotyczących:
  - wielkości popytu,
  - przekrojowej struktury popytu,
- prowadzenie badań marketingowych dotyczących wielkości popytu w okresie wakacyjnym minimum co 5 lat,
- rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych,
- realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz potrzebę ochrony środowiska naturalnego.

W przypadku nowych, rozwijających się rejonów Kędzierzyna-Koźla korytarze główne i podstawowe komunikacji publicznej wraz z lokalizacją przystanków powinny być przewidziane w planie zagospodarowania przestrzennego. Zaplanowane powinny być również odpowiednie pętle autobusowe, umożliwiające bezpieczne manewrowanie oraz postój autobusów. Wytoczane w korytarzach głównych ulice powinny posiadać pasy ruchu wyłącznie dla autobusów oraz stwarzać możliwość zorganizowania ścieżek rowerowych wzdłuż ulic.

W rozdziale 17 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej w Gminie Kędzierzyn Koźle, umożliwiających bieżące monitorowanie stopnia realizacji Planu transportowego.



## 17. WERYFIKACJA I AKTUALIZACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Art. 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zobowiązuje jednostkę samorządu terytorialnego do okresowej, uzależnionej od potrzeb weryfikacji Planu transportowego, a następnie jego aktualizacji. Uwzględniając przesłanki teoretyczne i praktyczne, rekomenduje się konieczność weryfikacji postanowień niniejszego dokumentu z częstotliwością **raz do roku**. Podstawą monitorowania i oceny poziomu realizacji zamierzonych działań będą roczne raporty, które będą obejmować w szczególności:

- ogólną ocenę stopnia realizacji Planu transportowego,
- identyfikację problemów związanych z realizacją założeń Planu transportowego,
- sformułowanie zaleceń dotyczących zwiększenia skuteczności realizacji Planu transportowego.

Identyfikacja problemów związanych z realizacją zadań i celów zawartych w Planie transportowym będzie odbywać się poprzez wskazanie zrealizowanych oraz

niezrealizowanych założeń. Koniecznym będzie w tym miejscu wskazanie przyczyn niepowodzenia w realizacji Planu transportowego oraz propozycje ich rozwiązań.




Monitoring realizacji Planu transportowego zakończy się sformułowaniem zaleceń dotyczących zwiększenia skuteczności realizacji założeń w kolejnym roku.








Na podstawie tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji przedmiotowego dokumentu.






**Zgodnie z wymogami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym każda aktualizacja Planu transportowego wymaga przeprowadzenia obowiązkowych konsultacji społecznych i przyjęcia aktualizacji w trybie uchwały przez Radę Miasta Kędzierzyna-Koźla.**

Weryfikacja zapisów Planu transportowego nastąpi poprzez porównanie ustalonych mierników realizacji Planu, które zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 20 Zakres weryfikacji Planu transportowego.

<i>Badany element Planu transportowego</i>	<i>Miernik – zakres i narzędzie badania</i>	<i>Parametr / Jednostka</i>	<i>Źródło informacji</i>	<i>Pożądana tendencja do 2032 r.</i>
<b>Efektywność ekonomiczna transportu</b>	Wskaźnik odpłatności usług	%	Sprawozdania finansowe z realizacji usług publicznego transportu zbiorowego	
	Poziom pokrycia kosztów przez rekompensatę	%		
	Przychody z innych źródeł	PLN		

<b>Niezawodność przewozów</b>	Udział kursów odwołanych w stosunku do kursów zrealizowanych	%	Sprawozdania z realizacji przewozów na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle	
<b>Punktualność przewozów</b>	Udział kursów punktualnych w stosunku do kursów zrealizowanych (za punktualne uznaje się kursy przyspieszone o 1 min lub opóźnione do 3 min w stosunku do rozkładu jazdy)	%	Sprawozdania z realizacji przewozów na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle	
<b>Zapewnienie dostępu do publicznego transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej</b>	Udział pojazdów niskopodłogowych w taborze Operatora	%	Miejski Zakład Komunikacji w Kędzierzynie-Koźlu	
	Usunięte bariery architektoniczne na drodze dojścia do/z przystanku autobusowego	ilość	Wizje lokalne, pomiary	
<b>Rozkłady jazdy</b>	Zsynchronizowane połączenia komunikacji miejskiej i podmiejskiej z dalekobiezną (pociągi, autobusy).	Liczba zsynchronizowanych połączeń [szt.]	Analiza porównawcza rozkładów jazdy wszystkich przewoźników świadczących usługi na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle	
<b>Dopasowanie oferty do potrzeb rynku i preferencji komunikacyjnych mieszkańców</b>	Kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych	Liczba przebadanych respondentów [szt.]	Badania jakościowe i ilościowe w środkach publicznego transportu zbiorowego	
<b>Liczba pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego</b>	Wzrost liczby przewiezionych pasażerów	Liczba pasażerów [szt.]	Badanie popytu	

<b>Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców</b>	Udział pojazdów zeroemisyjnych obsługujących teren Gminy	%	Miejski Zakład Komunikacji w Kędzierzynie-Koźlu	
	Zanieczyszczenie powietrza pochodzące z sektora transportu	µg/m <sup>3</sup>	Gmina Kędzierzynie-Koźle - Wydział Ochrony środowiska i Rolnictwa Urzędu Miasta Kędzierzynie-Koźle	
<b>Integracja transportu</b>	Parkingi (w tym Parkingi „Park&Ride i „Bike&Ride“)	Liczba użytkowników [szt.]	Gmina Kędzierzynie-Koźle – Biuro Działalności Gospodarczej	
<b>Jakość transportu zbiorowego</b>	Uprzywilejowanie dla pojazdów transportu zbiorowego	TAK / NIE	Gmina Kędzierzynie-Koźle – Biuro Działalności Gospodarczej	-
	Liczba istniejących przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe w ciągu roku	Liczba przystanków [szt.]	Miejski Zakład Komunikacji w Kędzierzynie-Koźlu	
Liczba przystanków wyposażonych w tablice informacyjne z dynamiczną informacją pasażerską				

## 18. SPIS TABEL, RYSUNKÓW, WYKRESÓW I MAP

### SPIS TABEL

Tabela 1 Prognoza ruchu naturalnego i wędrownego.....	17
Tabela 2 Ruch naturalny i wędrowny na obszarze Gminy Kędzierzyn-Koźle w latach 2006-2021. ....	18
Tabela 3 Zmiana bezrobocia rejestrowanego na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle. ....	19
Tabela 4 Wykaz ścieżek rowerowych na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle - stan na 2022 r.....	25
Tabela 5 Przebieg linii komunikacji miejskiej w Gminie Kędzierzyn-Koźle. Stan na 31.03.2023 r.....	29
Tabela 6 Liczba wariantów tras na poszczególnych liniach komunikacji miejskiej w Gminie Kędzierzyn-Koźle. ....	33
Tabela 7 Liczba kursów wykonywanych na liniach komunikacji miejskiej w Gminie Kędzierzyn-Koźle. ....	33
Tabela 8 Liczba wozokilometrów wykonywanych na poszczególnych liniach komunikacji miejskiej w Gminie Kędzierzyn-Koźle.....	34
Tabela 9 Liczba pojazdów na liniach komunikacji miejskiej w poszczególnych godzinach przekrojowych w dniu powszednim (nauki szkolnej), w sobotę i w niedzielę.....	36
Tabela 10 Wielkość przewozów ogółem i w przeliczeniu na 1 wozokilometr oraz praca eksploatacyjna na poszczególnych liniach komunikacji miejskiej w przeciętnym miesiącu. ....	37
Tabela 11 Wykorzystanie zdolności przewozowej na poszczególnych liniach komunikacji miejskiej.....	38
Tabela 12 Liczba mieszkańców na poszczególnych osiedlach. ....	61
Tabela 13 Generatory ruchu w Kędzierzynie-Koźlu. ....	63
Tabela 14 Liczba pasażerów na poszczególnych liniach komunikacji miejskiej w poszczególne dni.....	73
Tabela 15 Maksymalne napełnienia w dniu powszednim (nauki szkolnej), w sobotę i w niedzielę na poszczególnych liniach komunikacji miejskiej.....	73
Tabela 16 Cennik biletowy w styczniu 2023 r.....	87
Tabela 17 Źródła finansowania przewozów komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Kędzierzyn-Koźle....	87
Tabela 18 Koszty działalności oraz przechody bez uwzględnienia wypłacanej rekompensaty w przeliczeniu na 1 kilometr pracy przewozowej oraz na 1 pasażera.....	88
Tabela 19 Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w publicznym transporcie zbiorowym na terenie objętym Planem. ....	95
Tabela 20 Zakres weryfikacji Planu transportowego.....	112
Tabela 21 Wykaz przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Kędzierzy-Koźle, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Kędzierzyn-Koźle.....	118
Tabela 22 Wykaz przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Kędzierzy-Koźle, których właścicielem lub zarządzającym nie jest Gmina Kędzierzyn-Koźle.....	120

### SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Położenie Gminy Kędzierzyn-Koźle Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.....	13
Rysunek 2 Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.....	19
Rysunek 3 Źródła emisji pyłu PM 2.5 .....	22
Rysunek 4 Długość dróg rowerowych w Gminie Kędzierzyn-Koźle w latach 2012-2022. Źródło: Dane GUS oraz dane przekazane przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.....	25
Rysunek 5 Krańce podstawowego układu linii komunikacyjnych Źródło: opracowanie własne, stan na marzec 2023 r. ....	31

Rysunek 6 Schemat linii komunikacji miejskiej w Gminie Kędzierzyn-Koźle Źródło: opracowanie własne, stan na marzec 2023 r.....	32
Rysunek 7 Liczba wozokilometrów wykonywanych na poszczególnych liniach komunikacji miejskiej w Gminie Kędzierzyn-Koźle w uśrednieniu miesięcznym Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.....	34
Rysunek 8 Sieć kolejowa na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle Źródło: opracowanie własne.....	44
Rysunek 9 Zagospodarowanie terenu w Gminie Kędzierzyn-Koźle Źródło: opracowanie własne na podstawie Baza Danych Obiektów Topograficznych (BDOT10k).....	58
Rysunek 10 Rodzaje zabudowy występującej na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle Źródło: opracowanie własne na podstawie Baza Danych Obiektów Topograficznych (BDOT10k).....	62
Rysunek 11 Schemat organizacji komunikacji miejskiej w 2023r. Źródło: opracowanie własne.....	93
Rysunek 12. Wymagania jakościowe stawiane przez podróżnych Źródło: opracowanie własne na podstawie A. Mężyk, S. Zamkowska, Problemy transportowe miast. Stan i kierunki rozwiązań.....	97
Rysunek 13 Obecnie istniejące i planowane stacje ładowania autobusów elektrycznych w Gminie Kędzierzyn-Koźle Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.....	100
Rysunek 14 Dostępność do przystanków komunikacji miejskiej na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle Źródło: opracowanie własne.....	102
Rysunek 15 Determinanty określające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Gminie Kędzierzyn-Koźle Źródło: opracowanie własne.....	108

## SPIS WYKRESÓW

Wykres 1 Zmiany w liczbie ludności Gminy Kędzierzyn-Koźle w latach 2001- 2021 Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.....	14
Wykres 2 Zmiany struktury ludności w Gminie Kędzierzyn-Koźle w latach 2001-2021 Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.....	15
Wykres 3 Zestawienie prognozowanej liczby ludności wg Prognozy GUS ludności dla gmin na lata 2017-2030 z rzeczywistą liczbą ludności. Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.....	16
Wykres 4 Prognozowana struktura ludności w Gminie Kędzierzyn-Koźle Źródło: Opracowanie własne na podstawie Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030, GUS, 2017 r. ....	17
Wykres 5 Stężenia pyłu PM10 w Gminie Kędzierzyn-Koźle w latach 2011-2022.....	21
Wykres 6 Wykres 5 Stężenia pyłu PM2.5 w Gminie Kędzierzyn-Koźle w latach 2011-2022.....	21
Wykres 7 Wartość wskaźnika motoryzacji w Polsce, województwie opolskim oraz powiecie kędzierzyńsko-kozielskim w latach 2011-2021 .....	23
Wykres 8 Struktura użytkowania terenu. Źródło: opracowanie własne na podstawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kędzierzyn-Koźle z 2019 r. ....	59
Wykres 9 Struktura czasowa popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego w dzień roboczy. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.....	74
Wykres 10 Struktura czasowa popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego w sobotę. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Gminę Kędzierzyn-Koźle. ....	75
Wykres 11 Wykres 10 Struktura czasowa popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego w niedzielę. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.....	75

Wykres 12 Struktura biletów wykorzystywanych w komunikacji publicznej w Kędzierzynie-Koźlu w 2021 r. na podstawie uśrednienia z poszczególnych miesięcy. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.....	76
Wykres 13 Wiek respondentów Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych. ....	78
Wykres 14 Wykształcenie respondentów Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych. .	78
Wykres 15 Status zawodowy respondentów Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych. ....	79
Wykres 16 Pytanie: Dlaczego najczęściej wybiera Pan/i ten środek transportu do podróży? Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych. ....	80
Wykres 17 W przypadku wyboru samochodu jako najczęstszego środka transportu, jakie działania mogłyby zostać podjęte, aby częściej Pan/i korzystał/a z komunikacji miejskiej? Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych. ....	81
Wykres 18 Pytanie: Jak często podróżuje Pan/i komunikacją miejską? Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych. ....	81
Wykres 19 Pytanie: Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją miejską? Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych. ....	82
Wykres 20 Pytanie: „W jakich godzinach brakuje Panu/i połączeń autobusowych? Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych. ....	82
Wykres 21 Czy powinny zostać uruchomione dodatkowe połączenia autobusowe - czy są miejsca w mieście, do których dojazd jest utrudniony/niemożliwy? Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych. ....	83
Wykres 22 Pytanie: Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej? Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych. ....	84
Wykres 23 Pytanie: „Jakie zmiany wpłynęłyby na poprawę funkcjonowania komunikacji zbiorowej w Kędzierzynie-Koźlu? Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.....	84
Wykres 24 Pokrycie całkowitych kosztów ponoszonych na komunikację miejską przychodami uzyskanymi z działalności podstawowej MZK Sp. z o.o. bez uwzględnienia wypłacanej rekompensaty. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Gminę Kędzierzyn-Koźle. ....	88

## Załącznik nr 1

Tabela 21 Wykaz przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Kędzierzy-Koźle, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Kędzierzyn-Koźle.

lp.	ulica	nazwa przystanku		
1	Aleja Jana Pawła II	Aleja Jana Pawła II, 01	36	Kolejowa
2	Aleja Jana Pawła II	Aleja Jana Pawła II, 02	37	Kosynierów
3	Aleja Jana Pawła II	Aleja Jana Pawła II, 03	38	Kosynierów
4	Aleja Jana Pawła II	Aleja Jana Pawła II, 04	39	Kozielska
5	Aleja Jana Pawła II	Aleja Jana Pawła II, 05	40	Kozielska
6	Antoniego Czechowa	Antoniego Czechowa, 01	41	Kozielska
7	Armii Krajowej	Armii Krajowej, 01	42	Kozielska
8	Armii Krajowej	Armii Krajowej, 02	43	Kozielska
9	Barbary	Barbary, 01	44	Krokusów
10	Bławatków	Bławatków, 01	45	Krokusów
11	Bławatków	Bławatków, 02	46	Lasoki
12	Bolesława Chrobrego	Bolesława Chrobrego, 01	47	Leśna
13	Bolesława Chrobrego	Bolesława Chrobrego, 02	48	Piastowska
14	Bolesława Chrobrego	Bolesława Chrobrego, 03	49	Piesza
15	Bolesława Chrobrego	Bolesława Chrobrego, 04	50	Plac Raciborski
16	Bolesława Chrobrego	Bolesława Chrobrego, 05	51	Połanieckich
17	Bukowa	Bukowa, 01	52	Przyjaźni
18	Doktora Judyma	Doktora Judyma, 01	53	Przyjaźni
19	Energetyków	Energetyków, 01	54	Przyjaźni
20	Energetyków	Energetyków, 02	55	Przyjaźni
21	Energetyków	Energetyków, 03	56	Przyjaźni
22	Gajowa	Gajowa, 01	57	Przyjaźni
23	Gajowa	Gajowa, 02	58	Przyjaźni
24	Gajowa	Gajowa, 03	59	Przyjaźni
25	Gajowa	Gajowa, 04	60	Przyjaźni
26	Grunwaldzka	Grunwaldzka, 01	61	Sławięcicka
27	Grunwaldzka	Grunwaldzka, 02	62	Sławięcicka
28	Grunwaldzka	Grunwaldzka, 03	63	Sławięcicka
29	Jana Kilińskiego	Jana Kilińskiego, 01	64	Sławięcicka
30	Josepha von Eichendorffa	Josepha von Eichendorffa, 01	65	Sławięcicka
31	Juliana Tuwima	Juliana Tuwima, 01	66	Spokojna
32	Juliana Tuwima	Juliana Tuwima, 02	67	Spokojna
33	Juliana Tuwima	Juliana Tuwima, 03	68	Spokojna
34	Juliana Tuwima	Juliana Tuwima, 04	69	Sportowa
35	Kasztanowa	Kasztanowa, 01	70	Stanisława Moniuszki
			71	Stanisława Wyspiańskiego
				Kolejowa, 01
				Kosynierów, 01
				Kosynierów, 02
				Kozielska, 01
				Kozielska, 02
				Kozielska, 03
				Kozielska, 04
				Kozielska, 05
				Krokusów, 01
				Krokusów, 02
				Lasoki, 01
				Leśna, 01
				Piastowska, 01
				Piesza, 01
				Plac Raciborski, 01
				Połanieckich, 01
				Przyjaźni, 01
				Przyjaźni, 02
				Przyjaźni, 03
				Przyjaźni, 04
				Przyjaźni, 05
				Przyjaźni, 06
				Przyjaźni, 07
				Przyjaźni, 08
				Przyjaźni, 09
				Sławięcicka, 05
				Sławięcicka, 04
				Sławięcicka, 03
				Sławięcicka, 02
				Sławięcicka, 01
				Spokojna, 01
				Spokojna, 02
				Spokojna, 03
				Sportowa, 01
				Stanisława Moniuszki, 01
				Stanisława Wyspiańskiego, 01

72	Stanisława Wyspiańskiego	Stanisława Wyspiańskiego, 02
73	Stanisława Wyspiańskiego	Stanisława Wyspiańskiego, 03
74	Stanisława Wyspiańskiego	Stanisława Wyspiańskiego, 04
75	Stefana Batorego	Stefana Batorego, 01
76	Stefana Żeromskiego	Stefana Żeromskiego, 01
77	Strzelecka	Strzelecka, 06
78	Strzelecka	Strzelecka, 05
79	Strzelecka	Strzelecka, 04
80	Strzelecka	Strzelecka, 03
81	Strzelecka	Strzelecka, 02
82	Strzelecka	Strzelecka, 01
83	Szkolna	Szkolna, 01
84	Szkolna	Szkolna, 02

85	Szkolna	Szkolna, 03
86	Szkolna	Szkolna, 04
87	Wojska Polskiego	Wojska Polskiego, 01
88	Wojska Polskiego	Wojska Polskiego, 02
89	Wojska Polskiego	Wojska Polskiego, 03
90	Wojska Polskiego	Wojska Polskiego, 04
91	Wyspa	Wyspa, 01
92	Wyspa	Wyspa, 02
93	Xawerego Dunikowskiego	Xawerego Dunikowskiego, 01
94	Xawerego Dunikowskiego	Xawerego Dunikowskiego, 02
95	Xawerego Dunikowskiego	Xawerego Dunikowskiego, 03
96	Zacisze	Zacisze, 01
97	Zwycięstwa	Zwycięstwa

Źródło: Dane przekazane przez Gminę Kędzierzyn-Koźle.



Tabela 22 Wykaz przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Kędzierzy-Koźle, których właścicielem lub zarządzającym nie jest Gmina Kędzierzyn-Koźle.

lp.	ulica	nazwa przystanku	właściciel lub zarządca
1	1 Maja	01, 1 Maja "Kosmos"	Powiat
2	1 Maja	02, 1 Maja	Powiat
3	1 Maja	04, szkoła podstawowa nr 6	Powiat
4	Aleja Lisa	01, Osiedle Piastów 1	Powiat
5	Aleja Lisa	02, Osiedle Piastów 1	Powiat
6	Aleksandra Fredry	08, Cisowa sklep	Powiat
7	Aleksandra Fredry	01, Cisowa sklep	Powiat
8	Antoniego Czechowa	Antoniego Czechowa	GTV BUS
9	Armii Krajowej	Armii Krajowej	Kaufland
10	Armii Krajowej	Armii Krajowej	Kaufland
11	Bolesława Krzywoustego	02, Osiedle Piastów 2	Powiat
12	Bolesława Krzywoustego	01, Osiedle Piastów 2	Powiat
13	Gazowa	02, Gazowa	Powiat
14	Gazowa	01, Gazowa	Powiat
15	Gliwicka	02, Gliwicka I	Województwo
16	Gliwicka	01, Gliwicka I	Województwo
17	Gliwicka	04, Gliwicka II	Województwo
18	Gliwicka	03, Gliwicka II	Województwo
19	Główna	06, Rogi Rybarze	Powiat
20	Główna	02, Osiedle Rogi	Powiat
21	Główna	05, Główna Stoczniowców	Powiat
22	Główna	07, Osiedle Rogi	Powiat
23	Główna	03, Główna Kubiczek	Powiat
24	Główna	04, Główna Remiza	Powiat
25	Główna	01, Główna Remiza	Powiat
26	Głubczycka	Głubczycka	Netto
27	Grunwaldzka	08, Kuźniczka	Powiat
28	Grunwaldzka	01, Kuźniczka	Powiat
29	Grunwaldzka	06, Kuźniczka 3	Powiat
30	Grunwaldzka	03, Kuźniczka 3	Powiat
31	Harcerska	01, Harcerska	Powiat
32	Harcerska	02, Harcerska	Powiat
33	Ignacego Krasickiego	01, Krasickiego	Powiat
34	Ignacego Krasickiego	02, Krasickiego	Powiat
35	Ignacego Łukasiewicza	01, Łukasiewicza	Powiat
36	Ignacego Łukasiewicza	02, Łukasiewicza	Powiat
37	Jagiellońska	01, Żabieniec sklep	Powiat
38	Jagiellońska	04, Żabieniec sklep	Powiat
39	Jagiellońska	03, Jagiellońska	Powiat
40	Jagiellońska	02, Jagiellońska	Powiat
41	Jana Brzechwy	04, Cisowa	Powiat
42	Jana Brzechwy	05, Cisowa	Powiat
43	Jana Brzechwy	02, Cisowa Szkoła Podst. Nr 18	Powiat
44	Jana Brzechwy	07, Cisowa Szkoła Podst. Nr 18	Powiat
45	Jana Kochanowskiego	01, Kochanowskiego	Powiat
46	Jana Kochanowskiego	02, Kochanowskiego	Powiat
47	Józefa Bema	02, Bema	Powiat
48	Józefa Bema	01, Bema 2	Powiat
49	Karola Szymanowskiego	03, Koźle Port przedszkole	Powiat
50	Karola Szymanowskiego	02, Koźle Port przedszkole	Powiat
51	Karola Szymanowskiego	01, Kłodnica Kanał	Powiat
52	Karola Szymanowskiego	04, Kłodnica Kanał	Powiat
53	Kłodnicka	05, Kłodnicka - Kościół	Województwo
54	Kłodnicka	06, Kłodnicka - Kościół	Województwo
55	Kłodnicka	02, Kłodnicka I	Województwo
56	Kłodnicka	01, Kłodnicka I	Województwo
57	Kłodnicka	04, Kłodnicka II	Województwo
58	Kłodnicka	03, Kłodnicka II	Województwo

59	Konstantego Damrota	01, Kędzierzyn Ratusz	Powiat
60	Konstantego Damrota	02, Kędzierzyn Ratusz	Powiat
61	Kosmonautów	02, Kosmonautów	Powiat
62	Królowej Jadwigi	01, Osiedle Piastów 3	Powiat
63	Królowej Jadwigi	02, Osiedle Piastów 3	Powiat
64	Ludwika Waryńskiego	03, Azoty Osiedle	Powiat
65	Ludwika Waryńskiego	04, Azoty Osiedle	Powiat
66	Mikołaja Reja	01, Reja	Powiat
67	Mostowa	02, Azoty Azotor	Powiat
68	Mostowa	05, Azoty Azotor	Powiat
69	Mostowa	Zakłady Azotowe	Grupa Azoty S.A.
70	Mostowa	Zakłady Azotowe	Grupa Azoty S.A.
71	Mostowa	01, Zacisze	Powiat
72	Mostowa	06, Zacisze	Powiat
73	Mostowa	01, Azoty Brama IV	Powiat
74	Nowowiejska	01, Nowowiejska	Powiat
75	Nowowiejska	02, Nowowiejska	Powiat
76	Partyzantów	03, Partyzantów	Powiat
77	Partyzantów	02, Partyzantów	Powiat
78	Partyzantów	01, Partyzantów	Powiat
79	Partyzantów	04, Partyzantów	Powiat
80	Pawła Stalmacha	02, Stalmacha	Powiat
81	Pawła Stalmacha	01, Szkoła Podst. Nr 6	Powiat
82	Piastowska	03, Piastowska	Powiat
83	Piastowska	02, Piastowska	Powiat
84	Piastowska	01, Piastowska	Powiat
85	Piastowska	04, Piastowska	Powiat
86	Pionierów	02, Pionierów P.K.Cz.	Powiat
87	Pionierów	01, Pionierów P.K.Cz.	Powiat

88	Piotra Skargi	05, Piotra Skargi	Powiat
89	Piotra Skargi	02, Piotra Skargi	Powiat
90	Piotra Skargi	03, Piotra Skargi	Powiat
91	Piotra Skargi	04, Piotra Skargi	Powiat
92	Piotra Skargi	01, Piotra Skargi	Powiat
93	Piotra Skargi	06, Piotra Skargi	Powiat
94	Portowa	03, KOFAMA	Powiat
95	Portowa	06, KOFAMA	Powiat
96	Portowa	05, Spółka INMET	Powiat
97	Portowa	04, Spółka INMET	Powiat
98	Portowa	07, PKN ORLEN	Powiat
99	Portowa	02, PKN ORLEN	Powiat
100	Przyjaźni	BERGER	Berger
101	Raciborska	02, Raciborska	Województwo
102	Raciborska	01, Raciborska	Województwo
103	Sławięcicka	02, Sławięcice	Województwo
104	Sławięcicka	01, Sławięcice	Województwo
105	Stoczniovców	02, Stoczniovców	Powiat
106	Stoczniovców	01, Rogi Stawy	Powiat
107	Stoczniovców	06, Rogi Stawy	Powiat
108	Stoczniovców	04, Stoczniovców szkoła	Powiat
109	Szpaków	02, Miejsce Klodnickie	Powiat
110	Szpaków	07, Miejsce Klodnickie	Powiat
111	Szpaków	04, Miejsce Klodnickie Remiza	Powiat
112	Szpaków	05, Miejsce Klodnickie Remiza	Powiat
113	Szpaków	06, Miejsce Klodnickie II	Powiat
114	Szpaków	03, Miejsce Klodnickie II	Powiat
115	Wojska Polskiego	02, Wojska Polskiego	Powiat

Źródło: Dane przekazane przez Gminę Kędzierzyn-Koźle

Załącznik nr 1 do planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego miasta Kędzierzyn-Koźle na lata 2023-2032



**Raport z konsultacji społecznych  
projektu dokumentu pn. „Plan zrównoważonego  
rozwoju publicznego transportu zbiorowego miasta  
Kędzierzyn-Koźle na lata 2023-2032”  
przeprowadzonych w trybie określonym w art. 10  
ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym  
transporcie zbiorowym**



## 1. Wprowadzenie

W okresie od 11 lipca do 4 sierpnia 2023 r. przeprowadzone zostały w trybie określonym w art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022. poz. 1343) konsultacje społeczne polegające na:

- ogłoszeniu w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty (na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Kędzierzyn-Koźle), informacji o opracowanym projekcie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego miasta Kędzierzyn-Koźle na lata 2023-2032”, zwanego dalej „planem transportowym”, miejscu jego wyłożenia oraz formie, miejscu i terminie składania opinii dotyczących tego projektu z określeniem miejsca wyłożenia tego projektu,
- określeniu formy, miejsca i terminu składania opinii dotyczących tego projektu, nie krótszy jednak niż 21 dni od dnia ogłoszenia.

## 2. Podstawa prawna

Zgodnie z art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022. poz. 1343 z późn.zm.) informację o opracowanym projekcie planu transportowego ogłasza się w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu, nie krótszy jednak niż 21 dni od dnia ogłoszenia.

## 3. Cel konsultacji społecznych

Celem konsultacji społecznych przeprowadzonych w trybie ogłoszenia i wyłożenia projektu planu transportowego było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w planie transportowym oraz zapewnienie mieszkańcom Gminy gwarantowanej ustawowo możliwości składania opinii, w tym wskazania preferowanych rozwiązań a także ewentualnych uwag i wniosków.

## 4. Formy konsultacji społecznych

Dokument pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego miasta Kędzierzyn-Koźle na lata 2023-2032” poddany konsultacjom dostępny był:

- w miejscowej prasie,
- na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Kędzierzyn-Koźle pod adresem: <https://bip.kedzierzynkozle.pl/>,
- w sposób zwyczajowo przyjęty (na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Kędzierzyn-Koźle).

Uwagi do projektu dokumentu można było zgłaszać w nieprzekraczalnym terminie do dnia 4 sierpnia 2023 r.:

- drogą elektroniczną bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym na adres: [dg@kedzierzynkozle.pl](mailto:dg@kedzierzynkozle.pl),
- pocztą w formie pisemnej na wskazany adres korespondencyjny: Urząd Miasta Kędzierzyn-Koźle, Biuro Działalności Gospodarczej, ul. Grzegorza Piramowicza 32, 47-200 Kędzierzyn-Koźle.

## **5. Uwagi i opinie zgłoszone w ramach konsultacji**

W trakcie konsultacji społecznych nie złożono żadnych opinii ani uwag, wniosków lub rekomendacji do projektu planu transportowego.

## **6. Informacja o dodatkowych, fakultatywnych konsultacjach z mieszkańcami miasta Kędzierzyn-Koźle**

W okresie poprzedzającym obligatoryjne wyłożenie, o którym mowa w ust. 1-5, projekt planu transportowego poddano w okresie od 6 do 27 czerwca 2023 r. fakultatywnym konsultacjom z mieszkańcami miasta Kędzierzyn-Koźle, w trybie określonym w uchwale nr XLIV/513/22 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 31 marca 2022 r. w przedmiocie określania zasad i trybu konsultacji z mieszkańcami miasta Kędzierzyn-Koźle (Dz. Urz. Woj. Opolskiego z 2022 r. poz. 1097).

Raport z konsultacji z mieszkańcami miasta stanowi odrębny dokument odnotowany w treści planu transportowego.



## **Raport z fakultatywnych konsultacji społecznych**

**projektu dokumentu pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego miasta Kędzierzyn-Koźle na lata 2023-2032”**

**przeprowadzonych w trybie określonym w uchwale nr XLIV/513/22 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 31 marca 2022 r. w przedmiocie określenia zasad i trybu konsultacji z mieszkańcami miasta Kędzierzyn-Koźle (Dz. Urz. Woj. Opolskiego z 2022 r. poz. 1097)**



Działając na podstawie uchwały Nr XLIV/513/22 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 31 marca 2022 r. w przedmiocie określania zasad i trybu konsultacji z mieszkańcami miasta Kędzierzyn-Koźle (Dz. Urz. Woj. Opolskiego z 2022 r. poz. 1097) Prezydent Miasta Zarządzeniem Nr 2681/DG/2023 z dnia 5 czerwca 2023 r. poddał konsultacjom społecznym, o zasięgu ogólnomiejskim, projekt „ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego miasta Kędzierzyn-Koźle na lata 2023-2032”.

Zawiadomienie o planowanych konsultacjach społecznych został ogłoszone na stronach internetowych miasta Kędzierzyn-Koźle oraz Biuletynie Informacji Publicznej w dniu 6 czerwca 2023r.

Konsultacje społeczne projektu „ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego miasta Kędzierzyn-Koźle na lata 2023-2032” zostały przeprowadzone w okresie od 06 do 27 czerwca 2023r.

W trakcie konsultacji nie zgłoszono żadnych uwag, wniosków, opinii i rekomendacji do Planu transportowego.