

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Biłgorajskiego



Etap II

Projekt – wersja do konsultacji społecznych

Spis treści

Wstęp	6
Zakres Planu	6
Definicje i określenia	7
Metodologia tworzenia Planu	9
I. Opis istniejącej sieci komunikacyjnej	11
I.1. Transport kolejowy	11
I.1.1. Ogólna charakterystyka sieci połączeń kolejowych	11
I.1.2. Charakterystyka infrastruktury kolejowej	11
I.2. Transport drogowy (autobusowy)	14
I.2.1. Linie komunikacyjne o znaczeniu lokalnym (powiatowe przewozy pasażerskie)	14
I.2.2. Tabor wykorzystywany do obsługi powiatowych przewozów pasażerskich	16
I.2.3. Linie komunikacyjne o znaczeniu regionalnym (wojewódzkie przewozy pasażerskie)	17
I.2.4. Linie komunikacyjne o znaczeniu ponadregionalnym (międzywojewódzkie przewozy pasażerskie)	20
I.2.5. Natężenie ruchu w transporcie drogowym	22
II. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	23
II.1. Czynniki demograficzno-społeczne	23
II.2. Potrzeby osób niepełnosprawnych	32
II.3. Lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej	32
II.4. Kierunki, plany i uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego	34
III. Finansowanie usług przewozowych	46
III.1. Środki przeznaczane na dofinansowanie przejazdów osób uprawnionych do ulg – źródła i formy finansowania	46
III.2. Przychody ze sprzedaży biletów w umowach netto i brutto	50
III.3. Dopłaty gminne i powiatowe oraz możliwości zawierania umów przez organizatora przewozów powiatowych a gminami	52
III.4. Integracja taryf i systemów biletowych w aspekcie przyjętych wariantów finansowania transportu publicznego	53
III.5. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów	54
IV. Preferencje wyboru środka lokomocji przez mieszkańców powiatu biłgorajskiego	56
IV.1. Aktualny podział zadań przewozowych pomiędzy różne środki lokomocji – indywidualne oraz zbiorowe	56

IV.2.	Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z oferty obecnie funkcjonującej komunikacji, w tym z jej zdolności przewozowej	58
IV.3.	Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z potrzeby zrównoważonego rozwoju	58
IV.4.	Preferencje wyboru środka lokomocji wnioskowane przez mieszkańców	60
IV.5.	Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych	61
IV.6.	Preferencje wyboru środka lokomocji pod kątem ich negatywnego oddziaływania na środowisko	62
IV.7.	Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z bezpośredniości połączeń, częstotliwości, dostępności, kosztów, niezawodności, prędkości, wygody i punktualności	62
IV.8.	Oczekiwane zmiany podziału zadań przewozowych	64
IV.9.	Warunki konieczne do spełnienia dla uzyskania planowanych efektów zmian	68
IV.10.	Wpływ transportu na środowisko	69
IV.10.1.	Korzystanie ze środowiska naturalnego	69
IV.10.2.	Emisja spalin	69
IV.10.3.	Emisja hałasu	71
V.	Zasady organizacji rynku przewozów	75
V.1.	Organizatorzy transportu publicznego w aspekcie podziału na obszary kompetencji. Zasady podziału kompetencji pomiędzy poszczególnymi organizatorami	75
V.1.1.	Obecni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego	75
V.1.2.	Przewidywani organizatorzy transportu	75
V.1.3.	Zasady podziału kompetencji	76
V.2.	Zasady podziału rynku przewozowego w transporcie drogowym	81
V.3.	Zasady wyłaniania operatorów linii o charakterze użyteczności publicznej i rodzaje umów z operatorami	83
V.4.	Kontrola usług przewozowych	88
V.4.1.	Kontrola poprawności systemu odpłatności za przejazdy	88
V.4.2.	Kontrola jakości wykonywanych usług	89
V.5.	Zasady współpracy organizatorów na styku obszarów ich kompetencji w zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym	90
V.6.	Koncepcja integracji publicznego transportu zbiorowego	91
V.6.1.	Jednostka organizująca zintegrowany publiczny transport zbiorowy	92
VI.	Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej	94
VI.1.	Organizacja linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich	94
VI.2.	Zapotrzebowanie na powiatowe przewozy pasażerskie	98

VI.2.1.	Popyt na usługi przewozowe w roku bazowym	98
VI.2.2.	Prognoza wielkości potrzeb przewozowych.....	98
VI.2.3.	Przewidywane finansowanie powiatowych przewozów pasażerskich	99
VII.	Pożądany standard usług przewozowych.....	101
VII.1.	Określenie wymaganych standardów dostępności usług transportu publicznego dla mieszkańców powiatu biłgorajskiego.....	101
VII.1.1.	Dostępność przestrzenna	101
VII.1.2.	Dostępność transportu publicznego powiatowego w czasie	101
VII.1.3.	Skomunikowania połączeń przesiadkowych	103
VII.1.4.	Punktualność kursowania.....	103
VII.1.5.	Dostępność ekonomiczna – opłaty za przejazd.....	103
VII.1.6.	Komfort podróży rozumiany jako maksymalne napętnienie pojazdu	104
VII.1.7.	Komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów	104
VII.2.	Określenie standardów dostępności do pojazdów dla osób niepełnosprawnych	105
VII.3.	Określenie warunków i zasad dostępności infrastruktury przystankowej dla pasażerów transportu zbiorowego, w tym dla osób niepełnosprawnych	106
VII.4.	Standard usług przewozowych w aspekcie wymogów ochrony środowiska	108
VIII.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej.....	109
VIII.1.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu.....	109
VIII.2.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie obowiązujących opłat za przejazd ..	111
VIII.3.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.....	111
VIII.4.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie zintegrowanych węzłów przesiadkowych	111
VIII.5.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu.....	113
VIII.6.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie w zakresie regulaminów przewozu osób	113
VIII.7.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie w zakresie określenia zasad numeracji linii komunikacyjnych	114
VIII.8.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie w zakresie sposobów podawania do publicznej informacji o rozkładach jazdy	114
VIII.9.	Zasadność stworzenia własnego powiatowego systemu informacji pasażerskiej oraz normalizacji formatu i wyglądu informacji przystankowej	115
IX.	Kierunki rozwoju transportu publicznego	117

IX.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego	117
IX.2. Integracja transportu publicznego	118
IX.2.1. Integracja funkcjonalna – węzły przesiadkowe	118
IX.2.2. Integracja taryfowo-biletowa, integracja organizacyjna	120
IX.3. Tabor w transporcie regionalnym	121
IX.4. System lokalizacji pojazdów	122
Akty prawne przytoczone w opracowaniu	124
Dokumenty źródłowe	126
Spis tabel	128
Spis rysunków	129

Dokument przygotowany przez:



"TRAKO" WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J.

ul. Krasińskiego 15a/5, 50-449 Wrocław,

tel./fax: 71 799 87 53, e-mail: poczta@trako.com.pl

www.trako.com.pl

Wstęp

Powiat biłgorajski położony jest w południowej części województwa lubelskiego. Od zachodu sąsiaduje z powiatem nizańskim i janowskim, od północno-zachodu z powiatem lubelskim, od północno-wschodu z powiatem krasnostawskim, od wschodu z powiatem zamojskim, od południowo-wschodu z tomaszowskim, a od południa z powiatami lubaczowskim, leżajskim i przeworskim przynależnymi do województwa podkarpackiego.

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest zapewnienie możliwości organizacji efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze powiatu biłgorajskiego, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Bazują one na podniesieniu znaczenia mobilności komunikacyjnej dla rozwoju społeczno-gospodarczego, przy uniknięciu negatywnych skutków niekontrolowanego rozwoju transportu indywidualnego. Dodatkowymi celami planu jest zapewnienie odpowiedniego standardu usług transportowych, poprzez:

- dostosowanie ich do rzeczywistych potrzeb pasażerów,
- jednolity system informacji pasażerskiej,
- redukcję negatywnego oddziaływania na środowisko,
- redukcję zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa mieszkańców,
- zwiększenie efektywności ekonomicznej transportu osób.

Wychodząc z analiz zapotrzebowania na usługi transportu publicznego, jak również biorąc pod uwagę możliwości finansowe samorządu, plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przedstawia gwarantowane standardy usług publicznego transportu zbiorowego, sposoby zarządzania nim oraz możliwości dalszego rozwoju.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Biłgorajskiego został przygotowany w horyzoncie czasowym na lata 2015 – 2029.

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

Zakres Planu

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje powiat: w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, a także powiat, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców — w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze¹.

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

¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 9, ust. 1, pkt 1.

Przedmiotowo zaś niniejszy dokument obejmuje²:

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

Opracowując plan uwzględniono:

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

Zagadnienia przedstawione w Planie obrazują aktualną sytuację w publicznym transporcie zbiorowym w powiecie biłgorajskim, charakterystykę funkcjonującego systemu transportowego i jego infrastruktury oraz zapotrzebowanie na usługi przewozowe. Bazując na powyższej diagnozie dla powiatu biłgorajskiego określono standard komunikacyjnej obsługi pasażerów, który powinien być gwarantowany przez organizatora, zasady organizacji rynku przewozów i systemu informacji pasażerskiej oraz finansowanie publicznego transportu zbiorowego. Przedstawione propozycje kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu biłgorajskiego, mają na celu poprawę i uatrakcyjnienie tego transportu, względem transportu indywidualnego.

Definicje i określenia

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

- **gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie³,
- **odpłatność** – stopień pokrycia kosztów przewozów przychodami ze sprzedaży biletów i z tytułu opłat dodatkowych,

² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 12.

³ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 3

- **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 umowie⁴,
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organizatorem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007⁵,
- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem”, dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9 – 14) Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami⁶,
- **pomoc publiczna** – wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów⁷, jest ona uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi (wyjątki zostały opisane w art. 107 ust. 2 i 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej),
- **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie⁸,
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu⁹,
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej¹⁰,
- **standard transportowy** – minimalny, ustalony przez samorząd terytorialny, poziom zorganizowania publicznego transportu zbiorowego, zapewniający funkcjonowanie jednostki terytorialnej obsługiwanej przez ten transport na określonym (oczekiwanym społecznie

⁴ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 8

⁵ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 9

⁶ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. L-55/1 z 28.02.2011), art. 2 lit. j)

⁷ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326), art. 107 ust. 1.

⁸ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 4 ust. 1 pkt 10

⁹ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 11

¹⁰ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 14

i gospodarczo) poziomie; standard transportowy, pozostając w ścisłej zależności od możliwości finansowych jednostki terytorialnej, jak również możliwości taborowych operatorów i przewoźników, obowiązuje w określonym horyzoncie czasowym,

- **umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, który przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej¹¹,
- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie¹²,
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego¹³.

Metodologia tworzenia Planu

Plan jest dokumentem składającym się z:

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

¹¹ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 24

¹² *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 25

¹³ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 26

L.p.	Element Planu	Nr rozdziału
1	Opis sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów – istniejąca sieć komunikacyjna.	1
2	Opis sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – planowania sieć komunikacyjna, – zapotrzebowanie na powiatowe przewozy pasażerskie. 	6
3	Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru, objętego planem, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – informacje ogólne o powiecie biłgorajskim, jego demografia, gospodarka i sfera społeczna, Ocena i prognozy potrzeb przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – potrzeby osób niepełnosprawnych. 	2
4	Formy i źródła finansowania usług przewozowych.	3
5	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – obecny podział zadań przewozowych, – preferencje wynikające ze potrzeby zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego, uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych, – wpływ transportu na środowisko. 	4
6	Zasady organizacji rynku przewozów, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – aspekty prawne, – struktury zarządzania publicznym transportem zbiorowym w powiecie biłgorajskim, – wybór operatora, – zasady przygotowywania oferty przewozowej, – projektowanie systemu taryfowo – biletowego, – zarządzanie infrastrukturą transportową. 	5
7	Planowana oferta przewozowa oraz pożądaný standard usług przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych, – ustalenie standardu jakościowego uwzględniającego potrzeby środowiskowe. 	6 i 7
8	Organizacja systemu informacji pasażerskiej – w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach, w pojazdach oraz w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.	8
9	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.	9

I. Opis istniejącej sieci komunikacyjnej

I.1. Transport kolejowy

I.1.1. Ogólna charakterystyka sieci połączeń kolejowych

Sieć kolejowa na obszarze powiatu biłgorajskiego składa się z 3 czynnych linii kolejowych (charakterystyka linii jest ograniczona tylko do odcinków położonych na obszarze powiatu):

- Linia nr 65: Granica Państwa – Hrubieszów Towarowy – (...) – Zwierzyniec Towarowy LHS — **Biłgoraj** – Huta Deręgowska LHS – (...) – Sławków LHS,
- Linia nr 66: Zwierzyniec – Szozdy – **Tereszpol Biłgorajski** – Wola Duża – **Biłgoraj** – **Dąbrowica** – **Ciosmy** – Huta Krzeszowska – (...) – Stalowa Wola Południe,
- Linia nr 69: Rejowiec – Zwierzyniec – **Józefów Rostoczański** – **Długi Kąt** – Nowiny – (...) – Hrebenne.

Linie nr 65 i 66 tworzą de facto jeden ciąg komunikacyjny (obie linie biegną wzdłuż siebie), przecinający ze wschodu na zachód powiat biłgorajski. Linia nr 69 przecina wschodni fragment powiatu (gm. Józefów). Ze względu na słabe rozwinięcie sieci kolejowej oraz małą liczbę stacji i przystanków należy uznać, że nie ma przesłanek aby uznać transport kolejowy jako istotny w aspekcie powiatowych przewozów pasażerskich.

Aktualnie (rozkład jazdy ważny od 14.06.2015 r.) przez teren powiatu przejeżdżają cztery pary pociągów:

- IC „Kossak” 23105 Zamość – Szczecin; 32104 Szczecin – Zamość** – kursujący codziennie, łączący Tereszpol Biłgorajski i Biłgoraj z Zamościem, Rzeszowem, Krakowem, Wrocławiem, Poznaniem i Szczecinem;
- Regio 22535 Chełm – Bełżec; 22542 Bełżec – Chełm** – kursujący codziennie, łączący Józefów Rostoczański i Długi Kąt z Bełżcem, Zawadą (z przesiadką do Zamościa), Rejowcem Fabrycznym i Chełmem;
- Regio 32601/0 Rzeszów – Zamość Wschód; 23604/5 Zamość Wschód – Rzeszów** – kursujący w soboty i niedziele, łączący Józefów Rostoczański i Długi Kąt z Zamościem, Bełżcem, Lubaczowem, Jarosławcem i Rzeszowem;
- Regio „Rostocze” 22537 Lublin – Bełżec; 22540 Bełżec – Lublin** – kursujący w okresie 27 VI – 31 VII 2015 r., łączący Józefów Rostoczański i Długi Kąt z Bełżcem, Zawadą (z przesiadką do Zamościa), Rejowcem Fabrycznym i Lublinem.

I.1.2. Charakterystyka infrastruktury kolejowej

Przez teren powiatu biłgorajskiego przebiegają 3 linie kolejowe:

- 1) Linia nr 65: Granica Państwa – Hrubieszów Towarowy – (...) – Zwierzyniec Towarowy LHS — **Biłgoraj** – Huta Deręgowska LHS – (...) – Sławków LHS

Jej zarządcą jest PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa spółka z o.o. Jest to linia szerokotorowa, jednotorowa, niezelektryfikowana, czynna tylko w ruchu towarowym. Na obszarze powiatu biłgorajskiego przebiega wzdłuż linii kolejowej nr 66 i nie posiada infrastruktury przystosowanej do odprawy pasażerów. Zarządca infrastruktury nie przekazuje do publicznej wiadomości parametrów technicznych tej linii kolejowej.

2) Linia nr 66: Zwierzyniec – Szozdy – **Tereszpol Biłgorajski** – **Wola Duża** – **Biłgoraj** – **Dąbrowica** – **Ciosmy** – Huta Krzeszowska – (...) – Stalowa Wola Południe

Jej zarządcą jest PKP PLK S.A. Jest to linia pierwszorzędna, normalnotorowa, jednotorowa, niezelektryfikowana, czynna w ruchu towarowym i dalekobieżnym ruchu pasażerskim (pociągi TLK), o prędkości konstrukcyjnej 120 km/h. Jest to jedyna czynna linia kolejowa z dalekobieżnym ruchem pasażerskim przebiegająca przez teren powiatu biłgorajskiego. Linia o dopuszczalnym nacisku 22,5 t/oś.

Tab. I.1.2.1. Wykaz maksymalnych prędkości dla linii nr 66 Zwierzyniec – Stalowa Wola Południe.

Tor	Km (od)	Km (do)	Prędkość maksymalna dla pociągów pasażerskich [km/h]	Prędkość maksymalna dla autobusów szynowych [km/h]
1	0,057	6,200	100	100
1	6,200	14,900	80	80
1	14,900	56,000	100	100
1	56,000	67,555	80	80

Źródło: Regulamin przydzielania tras pociągów PKP PLK S.A.

Tab. I.1.2.2. Wykaz peronów na obszarze powiatu biłgorajskiego dla linii nr 66 Zwierzyniec – Stalowa Wola Południe.

Nazwa stacji/przystanku (km)	Nr peronu	Długość peronu	Wysokość nad główką szyny	Nawierzchnia	Rodzaj dojścia	Zapowiadanie pociągów
Szozdy (5,060)	1	250 m	0,25 m	utwardzona	dojście z ulicy, inne	nie
Tereszpol Biłgorajski (9,033)	1	250 m	0,35 m	utwardzona	dojście z ulicy, inne	nie
Biłgoraj (20,500)	1	268 m	0,35 m	utwardzona	przejście przez tory	tak
Dąbrowica k/Biłgoraja (25,715)	1	230 m	0,15 m	utwardzona	dojście z ulicy, inne	nie
Ciosmy (33,697)	1	220 m	0,15 m	utwardzona	dojście z ulicy, inne	nie

Źródło: Regulamin przydzielania tras pociągów PKP PLK S.A.

3) Linia nr 69: Rejowiec – Zwierzyniec – **Józefów Rostoczański** – **Długi Kąt** – **Nowiny** – (...) – Hrebenne

Jej zarządcą jest PKP PLK S.A. Jest to linia normalnotorowa, jednotorowa, niezelektryfikowana, czynna w ruchu towarowym i regionalnym ruchu pasażerskim (pociągi Regio), o prędkości

konstrukcyjnej 80 km/h do 14,900 km, a dalej – 100 km/h. Jest to jedyna czynna linia kolejowa z regionalnym ruchem pasażerskim przebiegająca przez teren powiatu biłgorajskiego. Linia o dopuszczalnym nacisku 22,5 t/oś.

Tab. I.1.2.3. Wykaz maksymalnych prędkości dla linii nr 69 Rejowiec – Hrebenne.

Tor	Km (od)	Km (do)	Prędkość maksymalna dla pociągów pasażerskich [km/h]	Prędkość maksymalna dla autobusów szynowych [km/h]
1	–0,340	13,550	90	90
1	13,550	42,680	80	80
1	42,680	53,900	120	120
1	53,900	124,180	70	70
1	124,180	136,030	70	70
1	136,030	138,042	0	0

Źródło: Regulamin przydzielania tras pociągów PKP PLK S.A.

Tab. I.1.2.4. Wykaz peronów na obszarze powiatu biłgorajskiego dla linii nr 69 Rejowiec – Hrebenne

Nazwa stacji/ przystanku (km)	Nr peronu	Długość peronu	Wysokość nad główką szyny	Nawierzchnia	Rodzaj dojazdu	Zapowiadanie pociągów
Józefów Rزتocański (86,008)	1	239 m	0,20 m	utwardzona	przejście przez tory	nie
Długi Kąt (92,325)	1	200 m	0,0 m	mieszana	dojście z ulicy, inne	nie

Źródło: Regulamin przydzielania tras pociągów PKP PLK S.A.

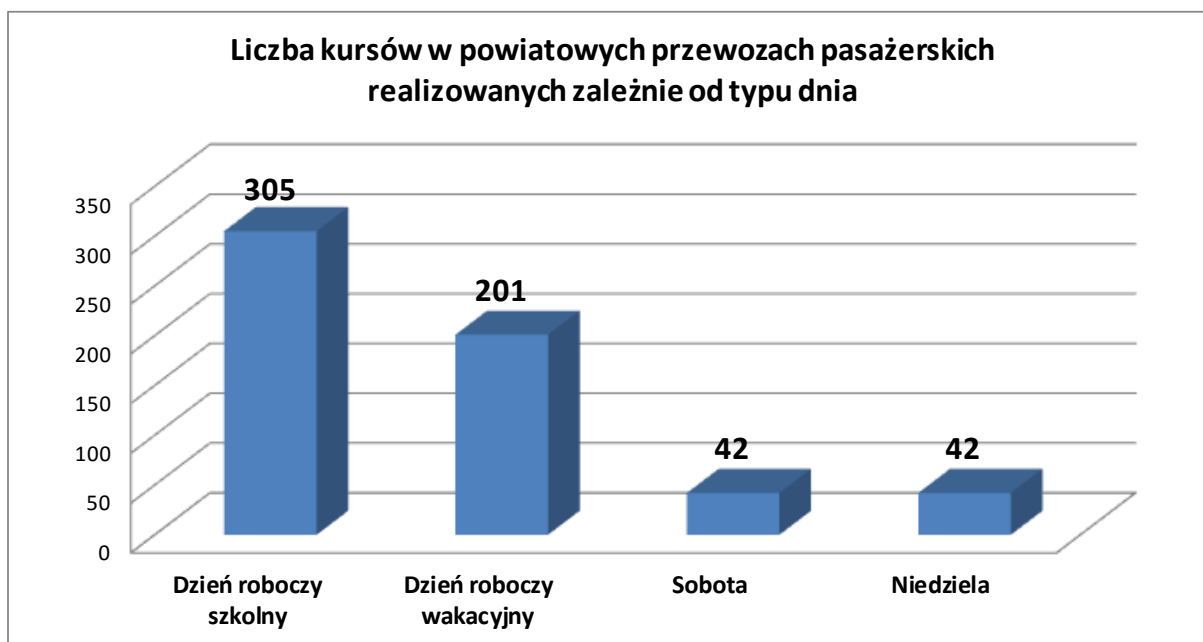
I.2. Transport drogowy (autobusowy)

I.2.1. Linie komunikacyjne o znaczeniu lokalnym (powiatowe przewozy pasażerskie)

Powiatowe przewozy pasażerskie, na które składają się regularne linie komunikacyjne wykraczające poza granice gmin, ale nie wykraczające poza granice jednego powiatu, w przypadku powiatu biłgorajskiego to 48 linii komunikacyjnych obsługiwanych przez 4 przewoźników:

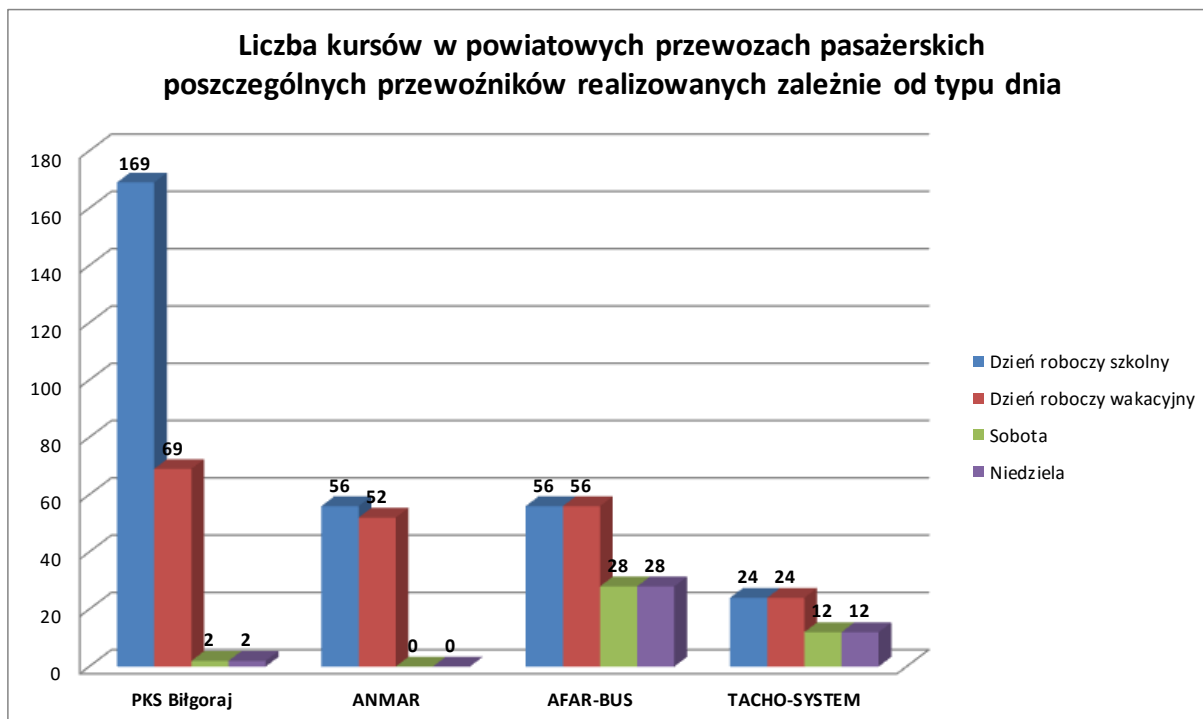
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Biłgoraju Sp. z o.o. (43 linie);
- P.P.H.U. "AFAR-BUS" Zbigniew Przybysz (2 linie);
- Komunikacja Transportowa "ANMAR" Andrzej Dybiec (2 linie);
- TACHO-SYSTEM Marek Pilip (1 linia).

Przewoźnicy uruchamiają w ramach powiatowych przewozów pasażerskich 305 łącznie kursów w dni robocze szkolne, 201 kursów w dni robocze w okresie ferii zimowych i wakacji, 42 kursy w soboty i 42 kursy w niedzielę. Silna intensyfikacja podaży usług w dni robocze w roku szkolnym świadczy o tym, że najważniejszym zadaniem powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie biłgorajskim jest przewóz dzieci i młodzieży szkolnej. Szczegółowe zestawienie kursów przedstawia Rys. I.2.1.2.



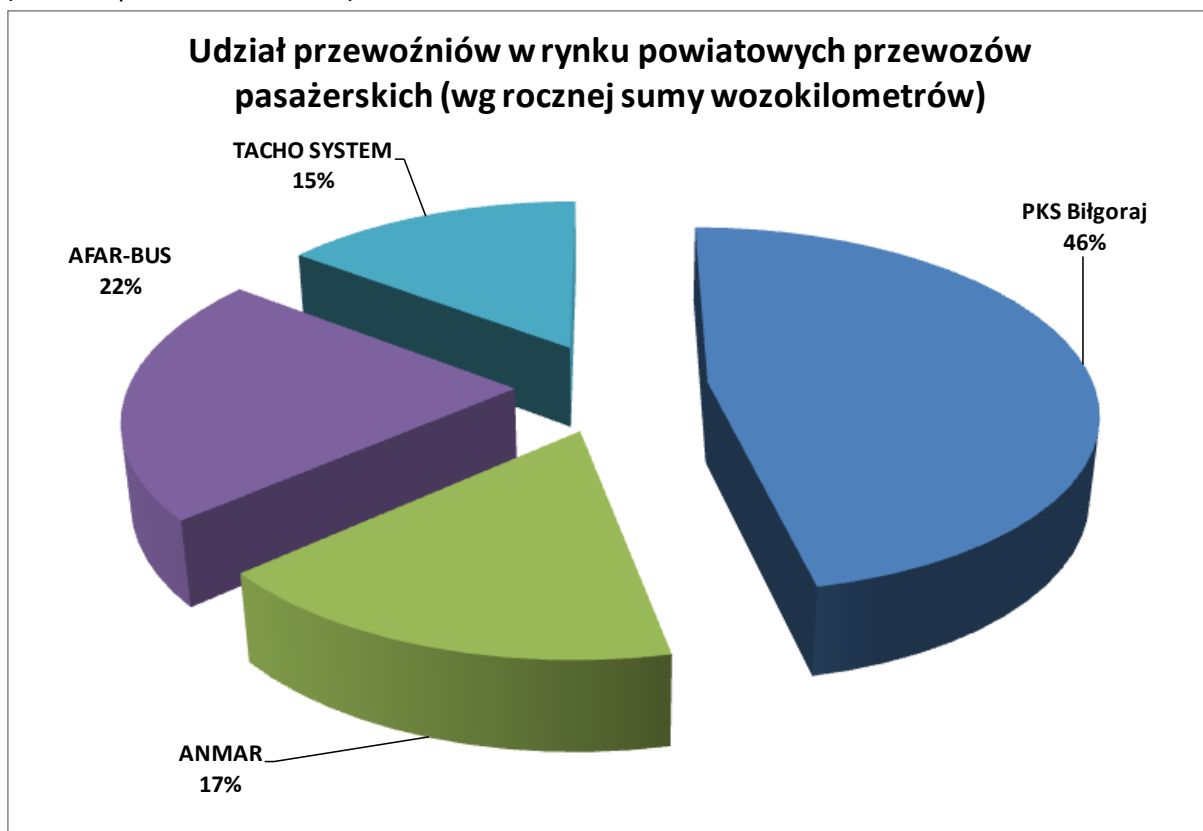
Rys. I.2.1.1. Liczba kursów w powiatowych przewozach pasażerskich realizowanych zależnie od typu dnia.

(źródło: opracowanie własne).



Rys. I.2.1.2. Liczba kursów poszczególnych przewoźników w powiatowych przewozach pasażerskich realizowanych zależnie od typu dnia.

(źródło: opracowanie własne)



Rys. I.2.1.3. Udział poszczególnych przewoźników w powiatowych przewozach pasażerskich – na podstawie planowanych przebiegów rocznych

(źródło: opracowanie własne).

Najbardziej miarodajnym wskaźnikiem udziału w rynku powiatowych przewozów pasażerskich na obszarze powiatu biłgorajskiego jest suma planowanych przebiegów rocznych poszczególnych linii komunikacyjnych należących do przewoźników. Udział ten przedstawiono na Rys. I.2.1.3.

Dokładne przebiegi poszczególnych linii komunikacyjnych, pogrupowanych wg zezwoleń wydanych przez Starostę Biłgorajskiego, wraz z innymi istotnymi parametrami zostały zamieszczone w Załączniku nr 1 do opracowania pt. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Biłgorajskiego Etap I – projekt sieci połączeń”.

I.2.2. Tabor wykorzystywany do obsługi powiatowych przewozów pasażerskich

Tabor, w ogólności, został sklasyfikowany według najczęściej stosowanego podziału uwzględniającego wielkość (długość) pojazdu. Podział ten wyróżnia 4 klasy autobusów:

- MEGA – długość powyżej 13 m.;
- MAXI – długość 10,5 – 13 m., liczba miejsc siedzących: 50 – 60, liczba miejsc ogółem: 60 – 100;
- MIDI – długość 7,5 – 10,5 m., liczba miejsc siedzących: 25 – 50, liczba miejsc ogółem: 40 – 60;
- MINI – długość poniżej 7,5 m, liczba miejsc siedzących: 16 – 25, liczba miejsc ogółem: do 40, popularne nazywane busami lub minibusami.

Powyższe dane odnośnie liczby miejsc w pojazdach dotyczą autobusów przeznaczonych do ruchu pozamiejskiego. Pojazdów klasy MEGA nie zaobserwowano wśród taboru przewoźników wykonujących powiatowe przewozy pasażerskie na obszarze powiatu biłgorajskiego.

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Biłgoraju Sp. z o.o.

PKS Biłgoraj jest największym przewoźnikiem autobusowym na terenie powiatu biłgorajskiego. Jest firmą przewozową posiadającą na terenie powiatu własną zajezdnię z pełnym zapleczem technicznym oraz dworzec autobusowy z kasami biletowymi. Od 2010 roku właścicielem przedsiębiorstwa jest Województwo Lubelskie.

Według stanu na dzień 08.01.2015 r. posiada 73 pojazdy, z tego największą grupę stanowią autobusy typu MIDI: Autosan H9 (różne wersje) – 27 szt. i Autosan H10 (różne wersje) – 14 szt. (łącznie 56,2% całości taboru). Pozostałe autobusy są przedstawicielami wielu marek i typów, takich jak: Setra, Temsa, Volkswagen, DAB, MAN, Fiat, Mercedes, Renault, Solbus, Bova. Podsumowując, PKS Biłgoraj posiada pojazdy następujących kategorii: MAXI – 16 szt. (21,9%), MIDI – 45 szt. (61,6%), MINI (busy) – 12 szt (16,4%). Warto zaznaczyć, że 2 autobusy (Neoplan N4009 i MAN 11.150 HOCL-B) są pojazdami niskowejściowymi przystosowanymi do przewozów osób o ograniczonej sprawności ruchowej – kursują one na kursach typowo podmiejskich w relacjach Biłgoraj – Ruda Solska i Biłgoraj – Dąbrowica.

P.P.H.U. "AFAR-BUS" Zbigniew Przybysz

Firma AFAR-BUS jest dużym prywatnym przewoźnikiem autobusowym działającym na dwóch odrębnych obszarach: okolicach Radzyna Podlaskiego (powiaty: radzyński, łukowski i lubartowski) i Rostocza (powiaty: biłgorajski, tomaszowski i lubaczowski).

Według stanu na dzień 04.03.2015 r. posiada 34 pojazdy marek: Mercedes, Renault, Volkswagen, MAN, Neoplan – najwięcej z nich to minibusy Mercedes Sprinter – 15 szt. (44,1%). Łącznie przewoźnik posiada autobusy następujących kategorii: MAXI – 8 szt. (23,5%), MIDI – 1 szt. (3,0%) i MINI (busy) – 25 szt. (73,5%). Przewoźnik nie posiada żadnych pojazdów niskopodłogowych, a na obszarze powiatu biłgorajskiego swoje kursy realizuje głównie minibusami.

TACHO–SYSTEM Marek Pilip

Firma TACHO–SYSTEM jest niewielkim prywatnym przewoźnikiem autobusowym działającym tylko na obszarze powiatu biłgorajskiego (w jego południowo–wschodniej części). Według stanu na dzień 28.02.2015 r. posiada 5 pojazdów marek: VAN HOOL, Autosan, Mercedes Sprinter i Iveco Daily. Cztery autobusy to pojazdy klasy MINI (busy) i to one realizują przewozy regularne. Jeden autobus to pojazd klasy MAXI. Przewoźnik nie posiada żadnych pojazdów niskopodłogowych.

Komunikacja Transportowa "ANMAR" Andrzej Dybiec

Firma „ANMAR” jest średniej wielkości prywatnym przewoźnikiem autobusowym działającym na obszarze powiatów biłgorajskiego i lubelskiego. Poza opisanym powyżej powiatowymi przewozami pasażerskimi na obszarze powiatu biłgorajskiego, realizuje jeszcze regularne przewozy na linii komunikacyjnej Lublin – Turobin – Biłgoraj. Całkowita liczba pojazdów posiadanych przez tego przewoźnika jest nieznana. Zdecydowana większość autobusów to minibusy marki Mercedes Sprinter (różne wersje).

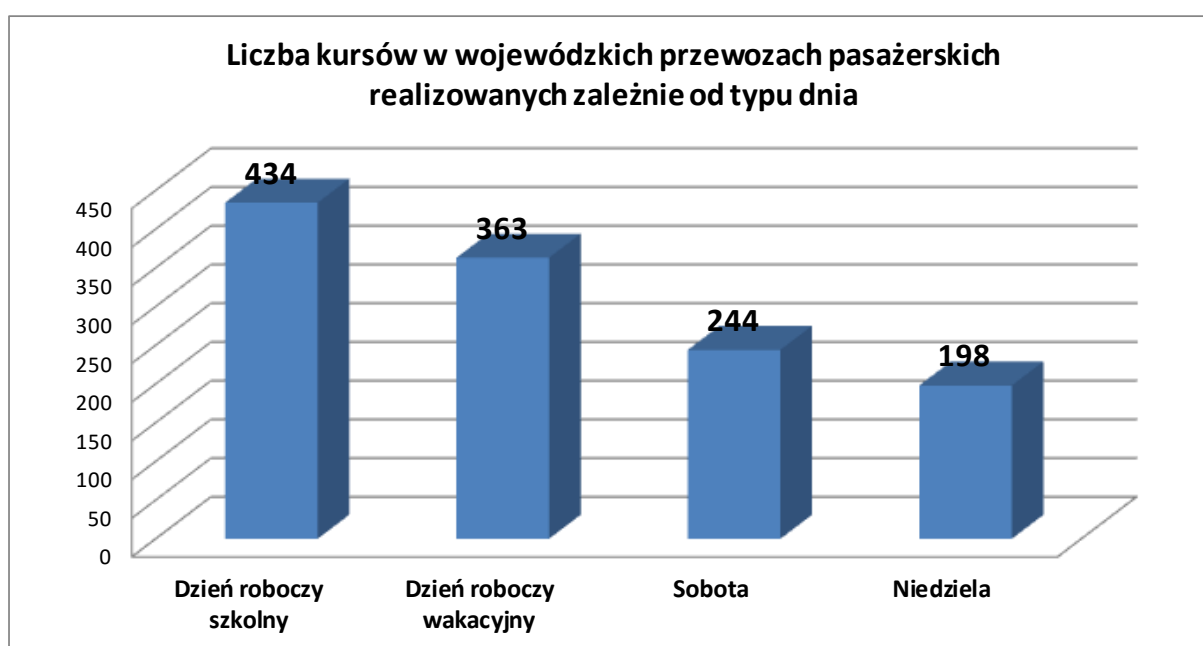
Podsumowując, przewoźnicy deklarują różną pojemność autobusu (np. liczba miejsca 23–99; itp.), co świadczy o potencjalnie dużej elastyczności przewoźników autobusowych, którzy dynamicznie mogą dostosować pojazdy do potrzeb na trasie. Dotyczy to wszystkich przewoźników, również tych z grupy przedsiębiorstw komunikacji samochodowej (PKS).

I.2.3. Linie komunikacyjne o znaczeniu regionalnym (wojewódzkie przewozy pasażerskie)

Wojewódzkie przewozy pasażerskie, na które składają się regularne linie komunikacyjne wykraczające poza granice powiatów, ale nie wykraczające poza granice jednego województwa, operujące na obszarze powiatu biłgorajskiego to 53 linie komunikacyjne obsługiwane przez 21 przewoźników:

- "BOPART" Bogdan Partyka (1 linia);
- "ZEUS" Przewóz Osób Andrzej Monastyrski (1 linia);
- Ekspres Bus Tadeusz Miś, Jarosław Skupiński (1 linia);
- Ewa Sura, Michał Sura – "MISURA" s.c. (1 linia);
- Firma Transportowa Dariusz Tytoń (3 linie);
- Henryk Dziwisz (1 linia);
- HETMAN Jan Łapa (3 linie);
- Komunikacja Transportowa "ANMAR" Andrzej Dybiec (1 linia);
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Biłgoraju Sp. z o.o. (16 linii);
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A. (1 linia);
- Przedsiębiorstwo Transportowe EMBUS Edmund Sarzyński (1 linia);

- Przedsiębiorstwo Transportu Osobowego "DROMADER" Robert Góra, Joanna Długołęcka–Góra sp. j. (1 linia);
- Przewóz osób DANMAX Zbigniew Daniłowski (1 linia);
- Przewóz Osób Janusz Nizio N–BUS (1 linia);
- Spółdzielnia Pracy Kierowców i Pracowników Samochodowych "AUTONAPRAWA" (12 linii);
- TOMAR Tomasz Krzyszczak Marek Rekiel s.c. (1 linia);
- Transport Osobowy Henryk Basiak (2 linie);
- Usługi Transportowe Bielak Franciszek (2 linie);
- Usługi Transportowe Skiba Marcin (1 linia);
- Usługi Transportowe Stanisław Łaskiewicz (1 linia);
- Zakład Handlowo – Usługowy "LENIBUS" Irena Krupa (1 linia).

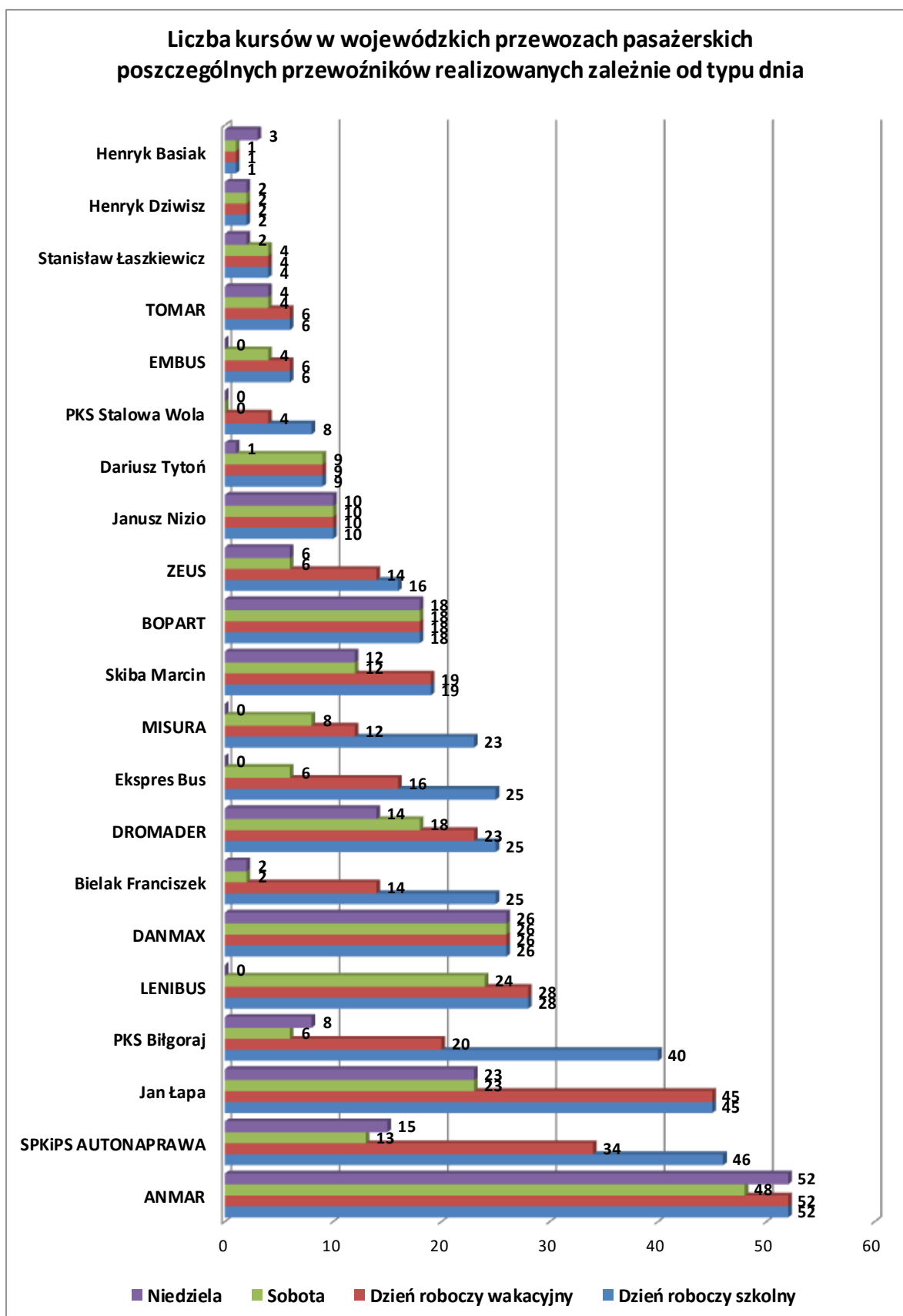


Rys. I.2.3.1. Liczba kursów w wojewódzkich przewozach pasażerskich realizowanych zależnie od typu dnia.

Źródło: opracowanie własne.

Wymienieni przewoźnicy łącznie uruchamiają w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich 434 kursy w dni robocze szkolne, 363 kursy w dni robocze w okresie ferii zimowych i wakacji, 244 kursy w soboty i 198 kursów w niedzielę. Szczegółowe zestawienie kursów przedstawia Rys. I.2.3.2. W wojewódzkich przewozach pasażerskich operujących na obszarze powiatu biłgorajskiego przeważają bezpośrednie połączenia z Lublinem i sąsiadującymi powiatami, położonymi w województwie lubelskim (najwięcej kursów dociera do powiatu biłgorajskiego z powiatu zamojskiego i Zamościa oraz z powiatów tomaszowskiego i janowskiego).

Dokładne przebiegi poszczególnych linii komunikacyjnych, pogrupowanych wg zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Lubelskiego, wraz z innymi istotnymi parametrami zostały zamieszczone w Załączniku nr 1 do opracowania pt. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Biłgorajskiego Etap I – projekt sieci połączeń”.



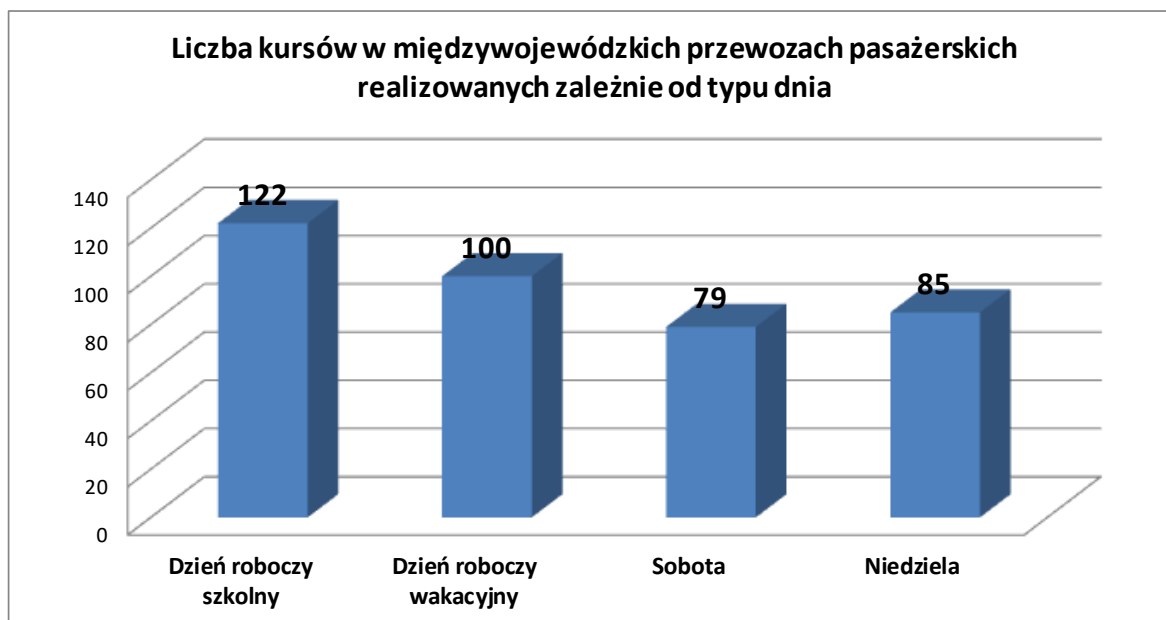
Rys. 1.2.3.2. Liczba kursów poszczególnych przewoźników w wojewódzkich przewozach pasażerskich realizowanych zależnie od typu dnia.

Źródło: opracowanie własne.

I.2.4. Linie komunikacyjne o znaczeniu ponadregionalnym (międzywojewódzkie przewozy pasażerskie)

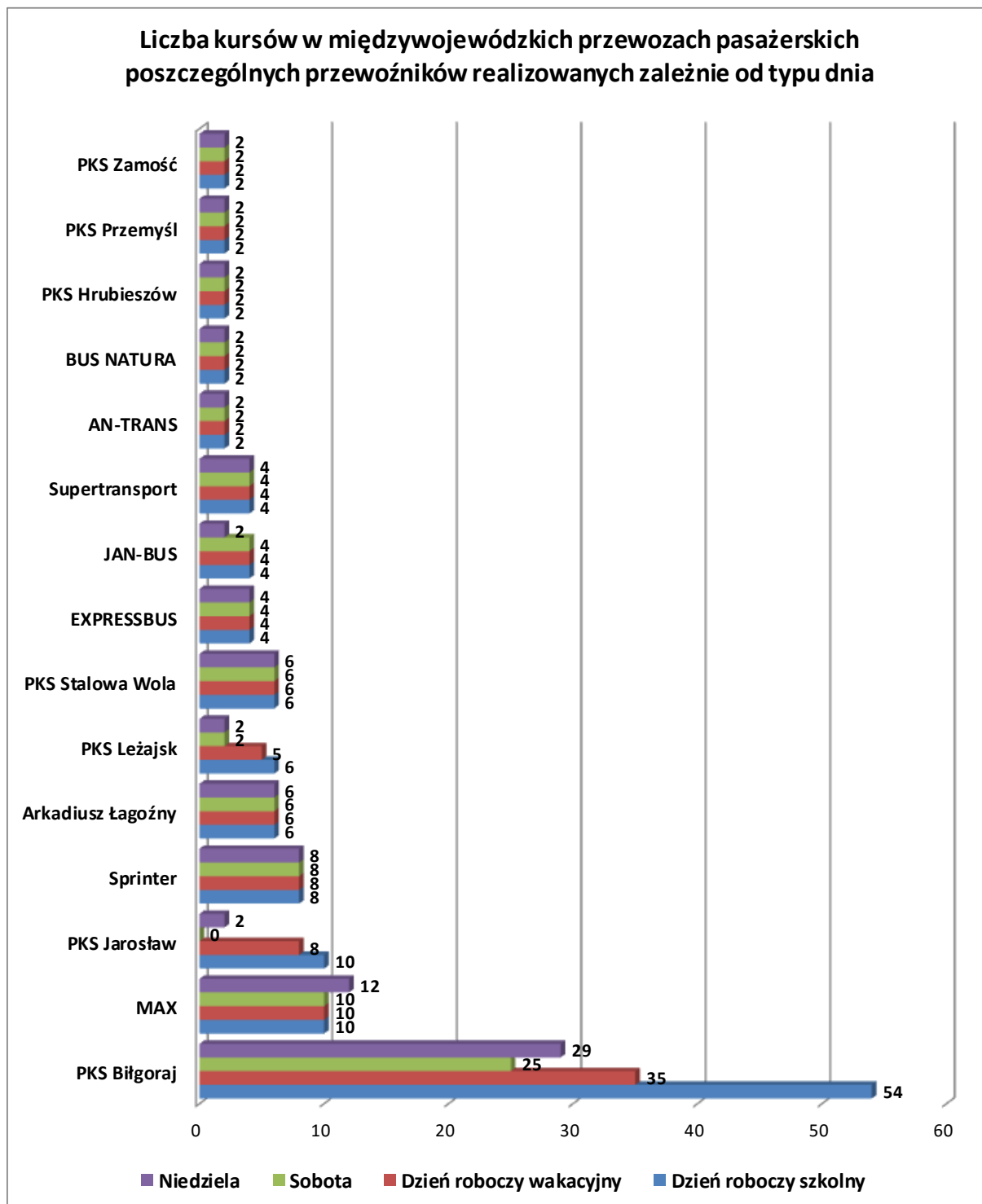
Międzywojewódzkie przewozy pasażerskie, na które składają się regularne linie komunikacyjne wykraczające poza granice województwa lubelskiego, kursujące w granicach kraju, a operujące na obszarze powiatu biłgorajskiego to 43 linie komunikacyjne obsługiwane przez 15 przewoźników:

- "EXPRESSBUS" s.c. Leszek Wójtowicz, Eliza Wójtowicz–Gucwa (1 linia);
- "JAN–BUS" Jan Łubiarz (1 linia);
- Arkadiusz Łagoźny (1 linia);
- F.H.U. "MAX" Małgorzata Tarławska (1 linia);
- Firma Przewozowa AN–TRANS Anna Kłos (1 linia);
- Józef Hajduk Biuro Usług Turystycznych "BUS NATURA"(1 linia);
- PKS Hrubieszów Sp. z o.o. (1 linia);
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Jarosław S.A. (2 linie);
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Leżajsku (3 linie);
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Przemyśle (1 linia);
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Biłgoraju Sp. z o.o. (24 linie);
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A. (3 linie);
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Zamościu Sp. z o.o. (1 linia);
- Przedsiębiorstwo Wielobranżowe "Sprinter" s.j. Andrzej Koper i Józef Koper (1 linia);
- Supertransport (1 linia).



Rys. I.2.4.1. Liczba kursów w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich realizowanych zależnie od typu dnia.

Źródło: opracowanie własne.



Rys. I.2.4.2. Liczba kursów poszczególnych przewoźników w wojewódzkich przewozach pasażerskich realizowanych zależnie od typu dnia.

Źródło: opracowanie własne.

Przewoźnicy uruchamiają w ramach międzywojewódzkich przewozów pasażerskich łącznie 122 kursy w dni robocze szkolne, 100 kursów w dni robocze w okresie ferii zimowych i wakacji, 79 kursów w soboty i 85 kursów w niedzielę. Szczegółowe zestawienie kursów przedstawia Rys. I.2.4.2. Powiat

biłgorajski, jako że bezpośrednio graniczy z obszarami należącymi do województwa podkarpackiego posiada wyjątkowo dużo połączeń międzywojewódzkich, przy czym spora część z nich to de facto kursy lokalne łączące powiat biłgorajski z powiatami: lubaczowskim, przeworskim, niżańskim i stalowowolskim.

Dokładne przebiegi poszczególnych linii komunikacyjnych, pogrupowanych wg zezwoleń wydanych przez Marszałków Województw Lubelskiego i Podkarpackiego, wraz z innymi istotnymi parametrami zostały zamieszczone w Załączniku nr 1 do opracowania pt. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Biłgorajskiego Etap I – projekt sieci połączeń”.

I.2.5. Natężenie ruchu w transporcie drogowym

Sieć połączeń komunikacji samochodowej na terenie powiatu biłgorajskiego składa się ze 143 linii komunikacyjnych, obsługiwanych przez 36 przewoźników. Największym przewoźnikiem jest PKS Biłgoraj, który w dzień roboczy szkolny obsługuje 263 kursy (30,5% wszystkich kursów).

Natężenie ruchu w transporcie drogowym jest zróżnicowane w zależności od typu dnia – najwięcej kursów realizowanych jest w dni robocze w roku szkolnym (861). W okresie ferii, wakacji i dni wolnych od pracy oferta przewozowa jest ograniczana do 664 kursów w dni robocze wolne od nauki szkolnej, do 365 kursów w soboty i do 325 w niedziele.

Wszystkie rodzaje przewozów pasażerskich wzajemnie się uzupełniają na wspólnych odcinkach kursowania i stanowią komplementarny system transportowy. W układzie sieci połączeń wyraźnie wyróżnia się kilka obszarów. Obszary o najrzadszej sieci to przede wszystkim tereny peryferyjne i położone poza głównymi ciągami komunikacyjnymi. Przeważnie wynika to z mniejszej gęstości zaludnienia tych obszarów.

II. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

II.1. Czynniki demograficzno-społeczne

LICZBA MIESZKAŃCÓW

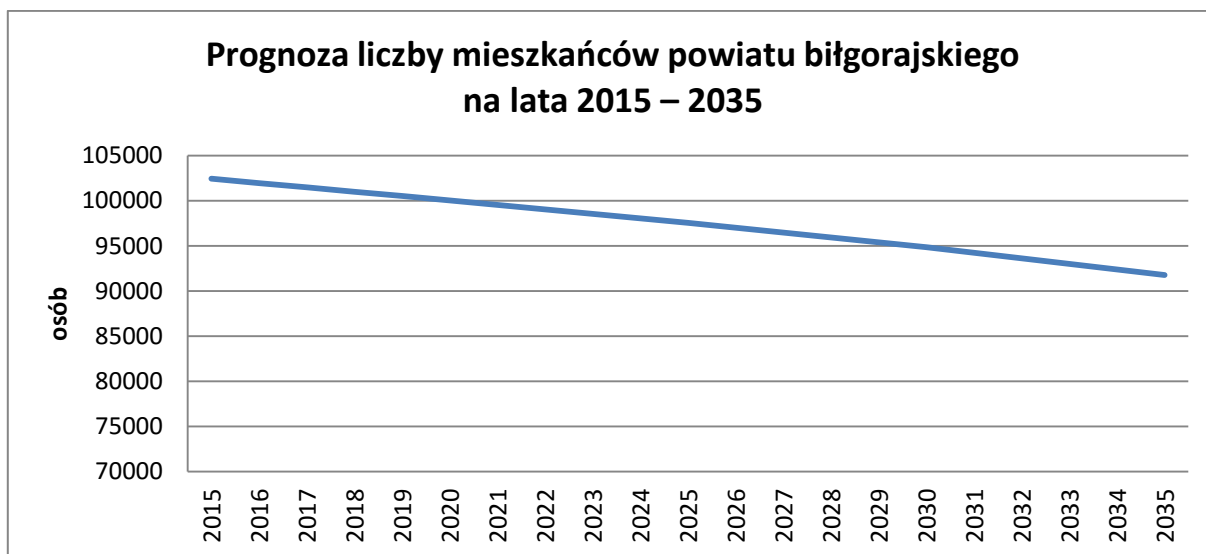
Na koniec 2014 roku powiat biłgorajski był zamieszkiwany przez 102 971 osób. Spośród gmin, najwięcej mieszkańców liczył sobie Biłgoraj (26 935 os.). Do pozostałych gmin o wysokiej liczbie mieszkańców, tj. powyżej 10 000, zaliczała się gmina: Biłgoraj, a powyżej 5 000: Frampol, Józefów, Księżpol, Potok Górny, Tarnogród, Turobin. Do najmniej zaludnionych należały gminy Aleksandrów i Teresopol.

Tab. II.1.1. Liczba ludności w powiecie biłgorajskim według stanu na dzień 31.12.2014 r.

Gmina	Liczba mieszkańców
m. Biłgoraj	26 935
gm. Aleksandrów	3 245
gm. Biłgoraj	13 138
gm. Biszczka	3 861
gm. Frampol	6 271
w tym: gm. Frampol – miasto	1 457
w tym: gm. Frampol – obszar wiejski	4 814
gm. Goraj	4 267
gm. Józefów	6 931
w tym: gm. Józefów – miasto	2 506
w tym: gm. Józefów – obszar wiejski	4 425
gm. Księżpol	6 891
gm. Łukowa	4 299
gm. Obsza	4 307
gm. Potok Górny	5 511
gm. Tarnogród	6 857
w tym: gm. Tarnogród – miasto	3 457
w tym: gm. Tarnogród – obszar wiejski	3 400
gm. Teresopol	3 959
gm. Turobin	6 469
Suma (powiat biłgorajski)	102 941

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS.

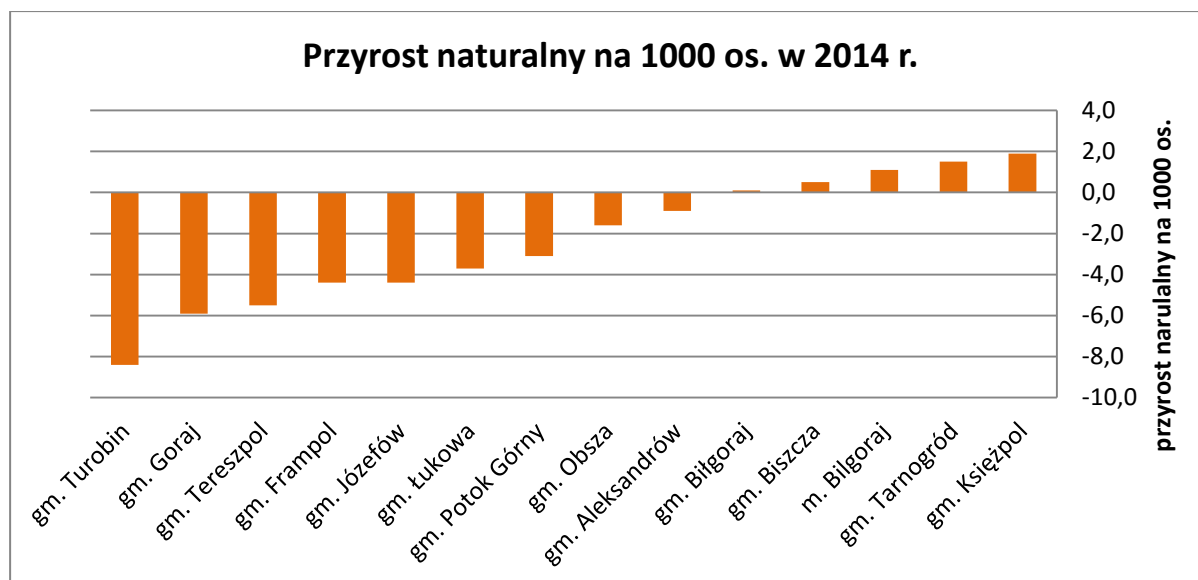
Prognoza liczby ludności na najbliższe lata przewiduje spadek liczby mieszkańców powiatu z około 102 tys. (2014 r.) do ok. 91 tys. (2035 r.).



Rys. II.1.1. Prognoza liczby mieszkańców.

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Spadek liczby mieszkańców o 21 tys. w perspektywie do 2035 roku będzie głównie spowodowany przez starzenie się społeczeństwa – w skutek ujemnego salda przyrostu naturalnego oraz poprzez ujemne saldo migracji dla powiatu biłgorajskiego.



Rys. II.1.2. Przyrost naturalny w powiecie biłgorajskim.

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Tab. II.1.2. Struktura wieku mieszkańców powiatu biłgorajskiego (z prognozą do 2035 roku).

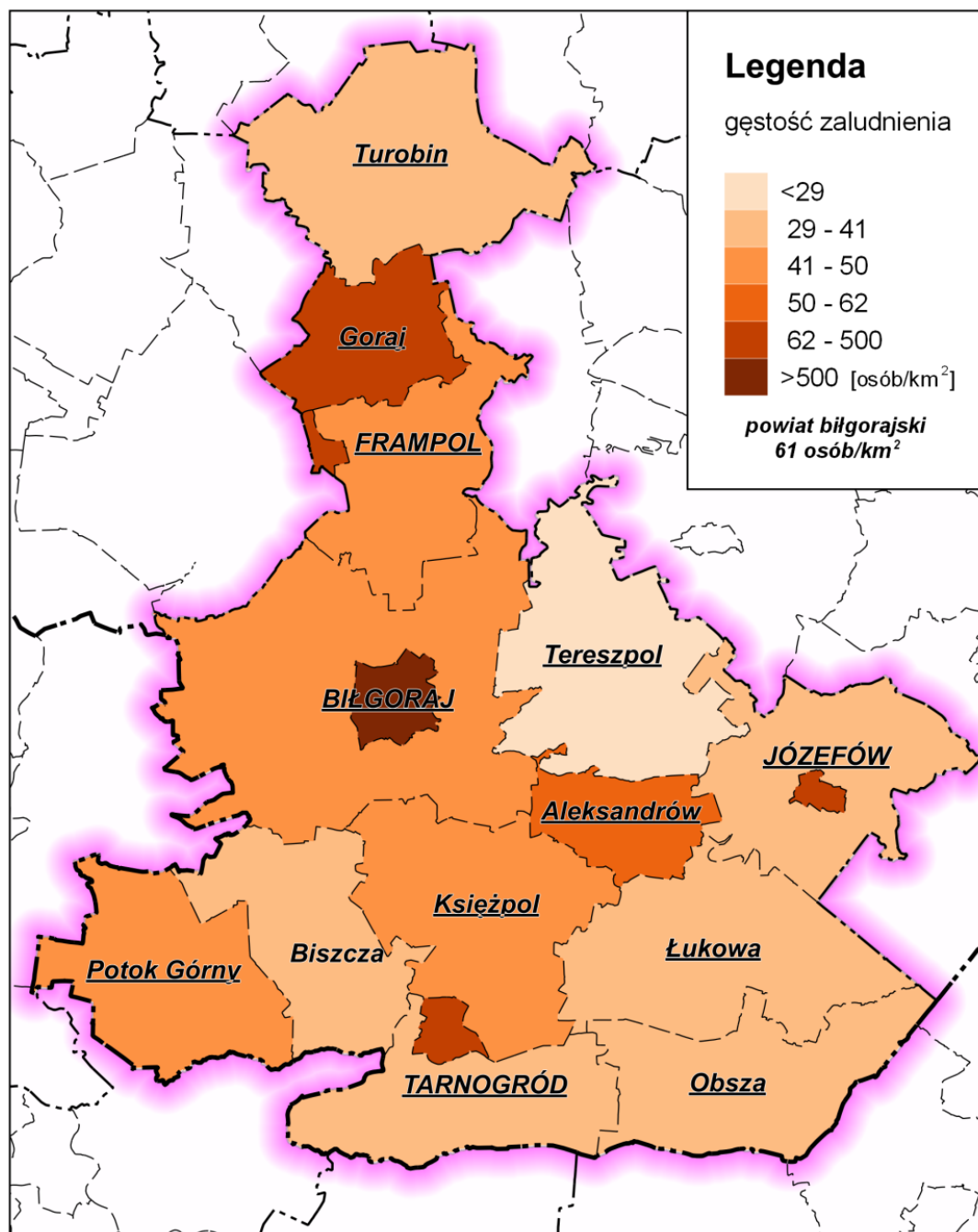
Grupy wieku	2014	2015	2020	2025	2030	2035
0–4	4 793	4 546	4 053	3 798	3 423	3 124
5–9	5 409	5 429	4 518	4 030	3 769	3 389
9–14	5 406	5 224	5 418	4 525	4 036	3 768
15–19	6 167	6 081	5 196	5 399	4 510	4 019
W wieku przedprodukcyjnym (0–19)	21 775	21 280	19 185	17 752	15 738	14 300
20–24	7 424	7 147	6 004	5 132	5 347	4 479
25–29	7 801	7 634	6 830	5 718	4 905	5 130
30–34	8 535	8 457	7 264	6 458	5 398	4 625
35–39	7 767	7 938	8 274	7 099	6 293	5 240
40–44	6 785	7 032	7 820	8 159	7 006	6 205
45–49	6 203	6 098	6 951	7 745	8 088	6 955
50–54	6 859	6 658	5 968	6 820	7 617	7 966
55–59	7 318	7 235	6 410	5 780	6 636	7 428
60–64	6 445	6 618	6 869	6 131	5 574	6 423
W wieku produkcyjnym: (20–64)	65 137	64 817	62 390	59 042	56 864	54 451
65–69	4 948	5 336	6 156	6 442	5 800	5 312
70–74	3 133	3 053	4 811	5 610	5 921	5 382
75–79	3 332	3 201	2 604	4 160	4 907	5 232
80–84	2 594	2 628	2 428	2 010	3 256	3 911
85 i więcej	2 022	2 133	2 486	2 560	2 374	3 194
W wieku poprodukcyjnym: (>64)	16 029	16 351	18 485	20 782	22 258	23 031
ogółem	102 941	102 448	100 060	97 576	94 860	91 782

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS.

W strukturze wieku mieszkańców powiatu biłgorajskiego wyróżnić można najbardziej liczne grupy, czyli osoby w wieku od 25 do 39 lat. Prognoza na 2035 r. przewiduje znaczny spadek liczebności osób w wieku do 44 lat (spadek o 33%). Jednocześnie wzrośnie liczba osób w wieku powyżej 65 roku życia (wzrost o 59%). Takie tendencje wskazują na starzenie się społeczności powiatu, co w powiązaniu z ujemnym saldem migracji (–2,3/1000 osób) oraz malejącym przyrostem naturalnym wpływa na zwiększenie się udziału osób starszych w strukturze wiekowej mieszkańców. Analogicznie przedstawia się zmiana liczebności funkcjonalnych grup wieku – przewiduje się bardzo duży spadek liczebności grup przedprodukcyjnych i produkcyjnych oraz zwiększenie się liczby osób w wieku poprodukcyjnym.

GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA

Gęstość zaludnienia w powiecie biłgorajskim wynosi 61 osób/km². Największa gęstość zaludnienia jest na obszarze miasta Biłgoraj (gmina miejska – 1276 os./km²) oraz na obszarach miejskich gmin miejsko wiejskich (Józefów, Tarnogród, Frampol). Najniższa gęstość zaludnienia występuje na południu powiatu (gminy Byszczka, Obsza, Łukowa, obszar wiejskie gmin Tarnogród i Józefów), na północy – gmina Turobin. Najmniej zaludnioną gminą jest gmina Tereszków.

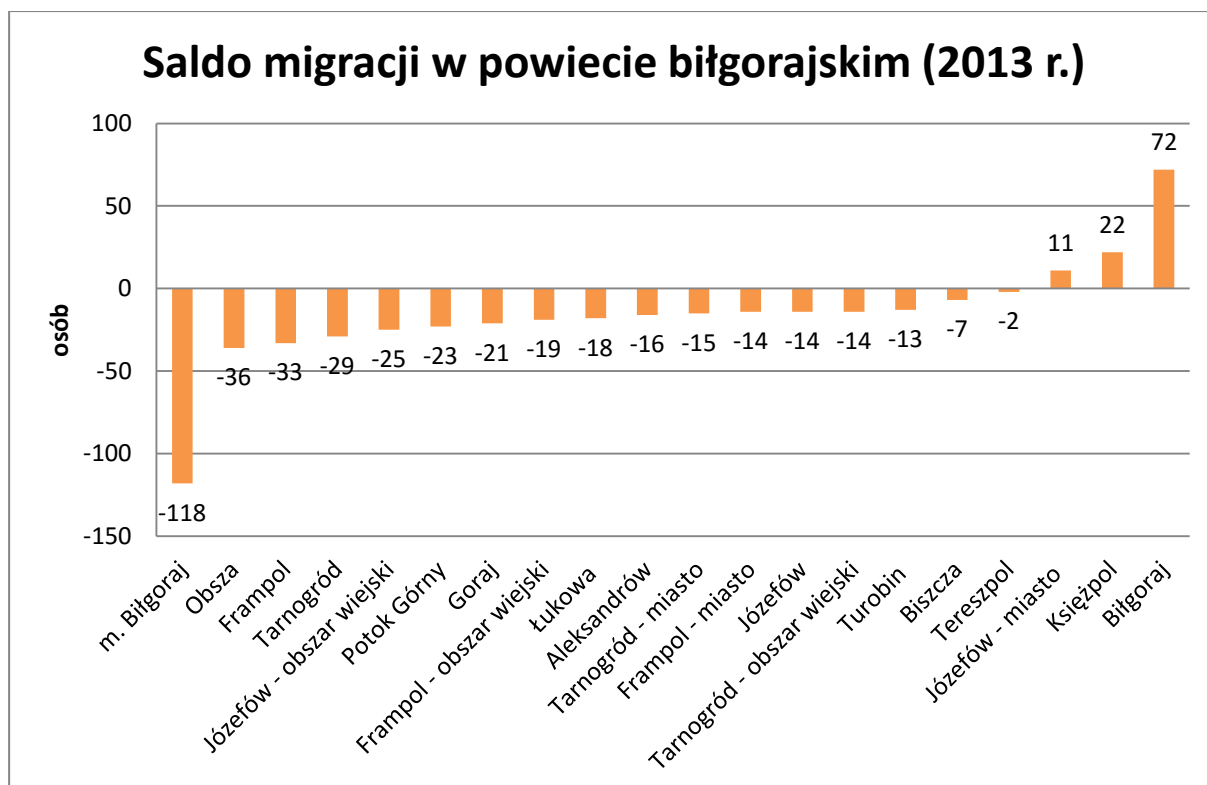


Rys. II.1.3. Gęstość zaludnienia w powiecie biłgorajskim w 2013 r.

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych GUS.

MIGRACJE

Saldo migracji ludności na większości obszaru powiatu biłgorajskiego jest ujemne (–312 os. w całym powiecie). Ujemne saldo migracji utrzymuje się we wszystkich gminach oprócz obszaru miejskiego gminy Józefów oraz gminach wiejskich – Księżpol i Biłgoraj. Uwagę zwraca ujemne wysokie saldo migracji dla miasta Biłgoraj (–118 os.) i dodatnie dla gminy wiejskiej Biłgoraj (najwyższe – 72 os.), co wskazujące na postępujący proces semiurbanizacji.

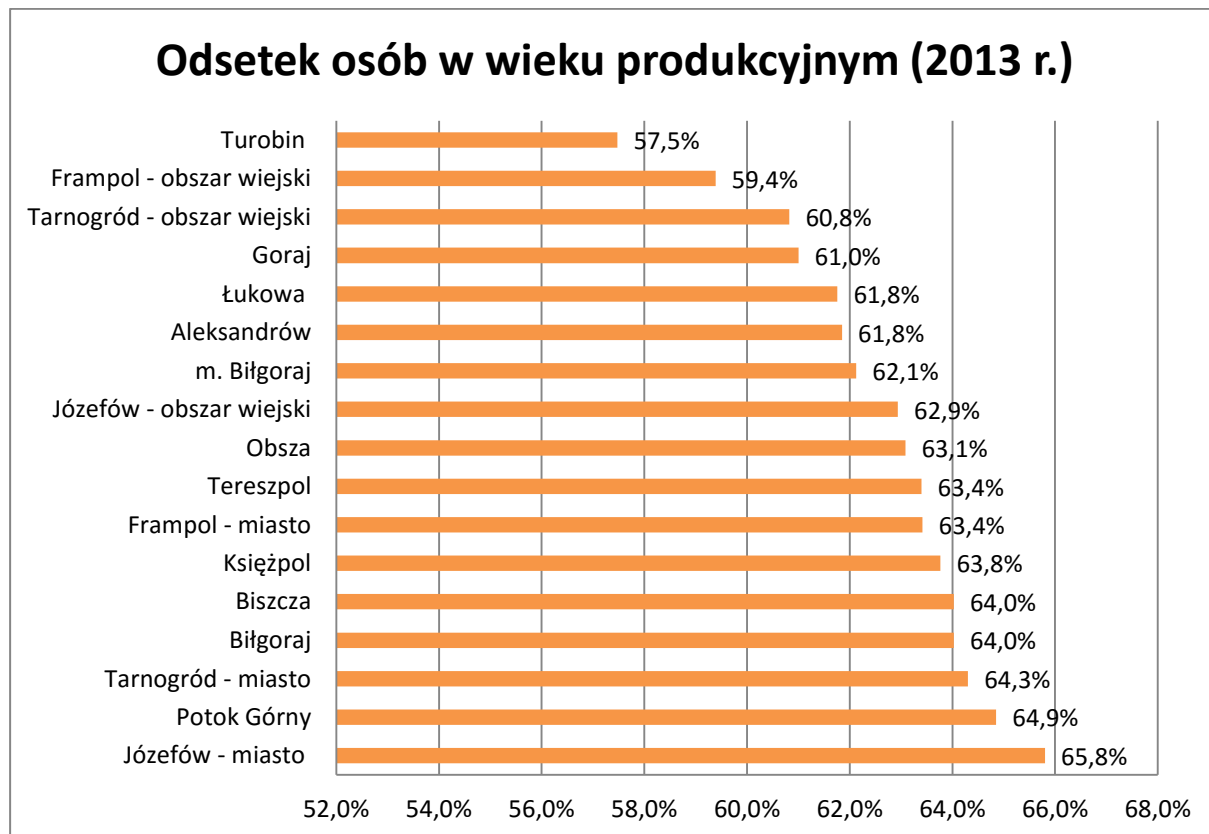


Rys. II.1.4. Saldo migracji w powiecie biłgorajskim.

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych GUS.

AKTYWNOŚĆ ZAWODOWA

Miernikiem opisującym sytuację społeczno–ekonomiczną oraz demograficzną jest odsetek osób w wieku produkcyjnym; świadczy on m.in o potencjalnej sile roboczej lub aktywności społeczeństwa.



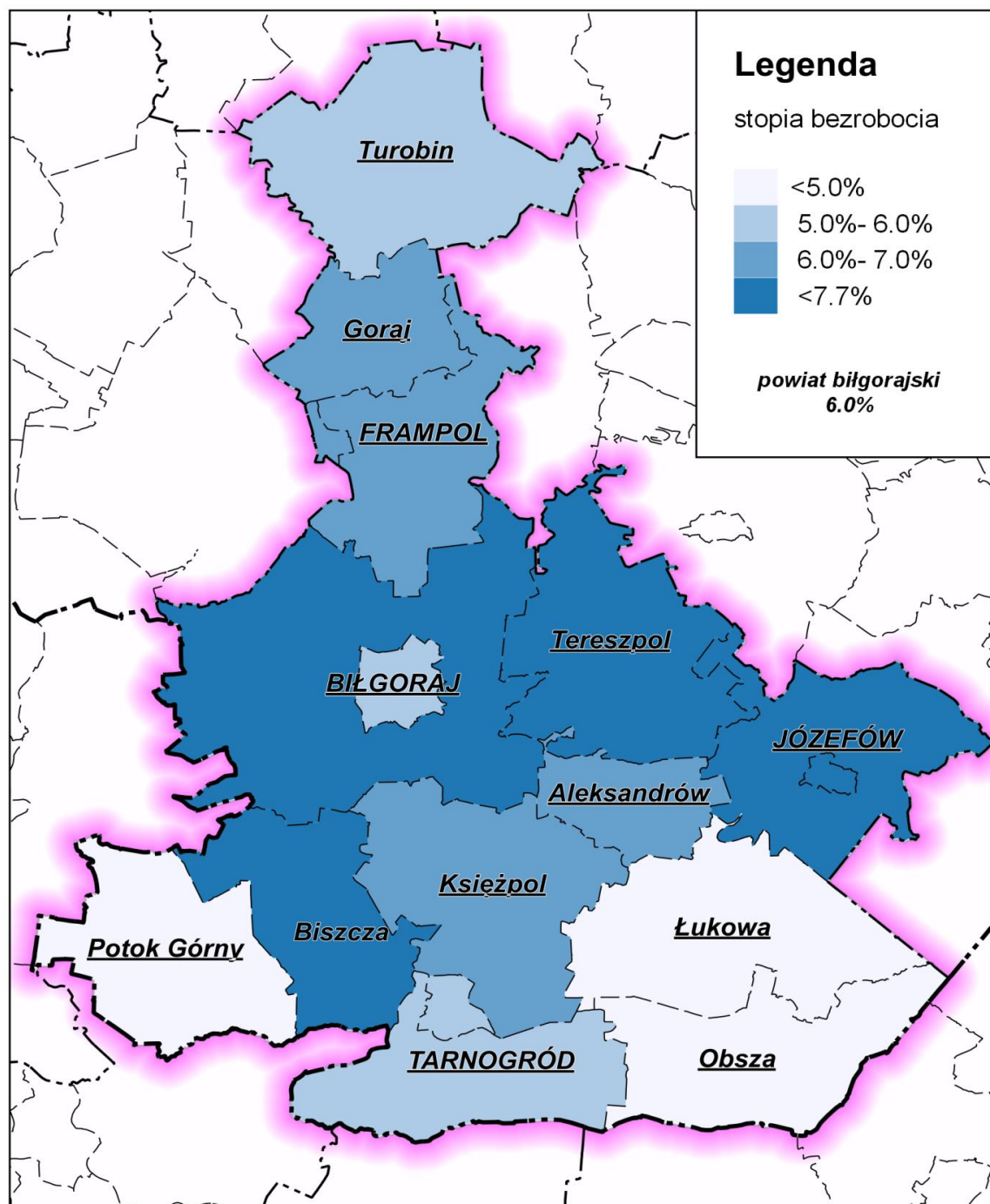
Rys. II.1.5. Odsetek osób w wieku produkcyjnym.

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS.

W powiecie biłgorajskim największy udział osób w wieku produkcyjnym reprezentuje obszar miejski gminy Józefów (65,8%), kolejnymi jednostkami o dużym odsetku tego miernika są kolejno: Potok Górny, Tarnogród – obszar miejski, gmina Biłgoraj oraz gmina Biszcza. Najmniejszy odsetek zanotowano w obszarach wiejskich gmin Tarnogród i Frampol oraz w gminie Turobin. Wskazuje to na koncentrację osób w wieku produkcyjnych w miastach lub gminach o większej gęstości zaludnienia, na niekorzyść obszarów wiejskich gmin miejsko–wiejskich oraz terenów oddalonych od głównych ośrodków powiatu biłgorajskiego.

BEZROBOCIE

Stopa bezrobocia w powiecie biłgorajskim wynosiła 6% w 2014 r. i była w stosunkowo niska względem stopy bezrobocia dla województwa lubelskiego równej 12,7%. Najwyższe bezrobocie występuje w centralnym obszarze powiatu, w gminach: Tereszków (7,7%), wiejskiej Biłgoraj (7,6%), Biszczka (7,3%) oraz Józefów. Najniższe bezrobocie odnotowano w gminie Łukowa (4,2%). Powiat charakteryzuje się trzema obszarami zróżnicowania stopy bezrobocia – północnym (gminy: Turobin, Goraj, Frampol), centralnym – wysokim bezrobociu, z wyłączeniem gminy miejskiej Biłgoraj oraz południowym o najniższej stopie bezrobocia (gminy: Potok Górny, Tarnogród Obsza i Łukowa).



Rys. II.1.6. Bezrobocie na terenie powiatu biłgorajskiego.

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

EDUKACJA

W województwie lubelskim liczba studentów wynosiła 443 na 10 tys. osób, w tym samym czasie (2011 r.) średnia dla Polski wynosiła 419.

Tab. II.1.3. Liczba studentów w województwie lubelskim.

Jednostka	Liczba studentów na 10 tys. osób (2013)
województwo lubelskie	118
Polska	127

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Tab. II.1.4. Liczba uczniów w powiecie biłgorajskim.

Rok	Liczba uczniów w szkołach podstawowych	Liczba uczniów w gimnazjach
2011	6474	3746
2012	6284	3504
2013	6013	3399

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS.

W ostatnich latach (2011–2013 r.) liczba uczących w szkołach podstawowych i gimnazjach w powiecie biłgorajskim spada – w szkołach podstawowych o 461 osób (ok. 7%), w gimnazjach – 347 (ok. 10%). Jest to związane z ujemnym przyrostem naturalnym i migracją z powiatu biłgorajskiego. Na podstawie prognozy z Tab. II.1.2. należy przyjąć, że liczba uczniów w dalszym ciągu będzie ulegała zmniejszeniu.

Tab. II.1.5. Wykaz szkół ponadgimnazjalnych w powiecie biłgorajskim wraz z liczbą uczniów do nich uczęszczających w roku szkolnym 2014/2015.

Nazwa szkoły	Ogólna liczba uczniów w roku szkolnym 2014/15
ZSO w Biłgoraju	969
RCEZ w Biłgoraju	1 033
ZSBiO w Biłgoraju	913
ZSZiO w Biłgoraju	802
Zespół Szkół Leśnych w Biłgoraju	225
Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego im. Wincentego Witosa w Różańcu	218
Zespół Szkół Ekonomicznych w Tarnogrodzie	15
Technikum Zakładu Doskonalenia Zawodowego w Biłgoraju	37
Katolickie Liceum im. Papieża Jana Pawła II w Biłgoraju	98
Samorządowy Zespół Szkół w Józefowie	8
Rzemieślnicza Szkoła Zawodowa w Turobinie	23
łącznie:	4341

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Biłgoraju.

W powiecie biłgorajskim jest 11 szkół ponadgimnazjalnych, do których w roku szkolnym 2014/15 uczęszczało 4341 uczniów. W Biłgoraju znajduje się 7 szkół ponadgimnazjalnych o różnych profilach kształcenia, a pozostałe 4 znajdują w różnych częściach powiatu (Różaniec, Tarnogród, Józefów i Turobin), co generuje potrzebę przewozu uczniów do szkół na obszarze całego powiatu. Analogicznie do szkół podstawowych i gimnazjalnych należy spodziewać się spadku liczby uczniów w szkołach ponadgimnazjalnych w perspektywie najbliższych lat.

ŚREDNIE WYNAGRODZENIA

Średnie wynagrodzenie brutto w powiecie biłgorajskim wynosiło w 2013 r. 3088,20 zł, i było niższe o 400,41 zł od średniego dla województwa lubelskiego i 789,23 zł od średniego wynagrodzenia dla Polski.

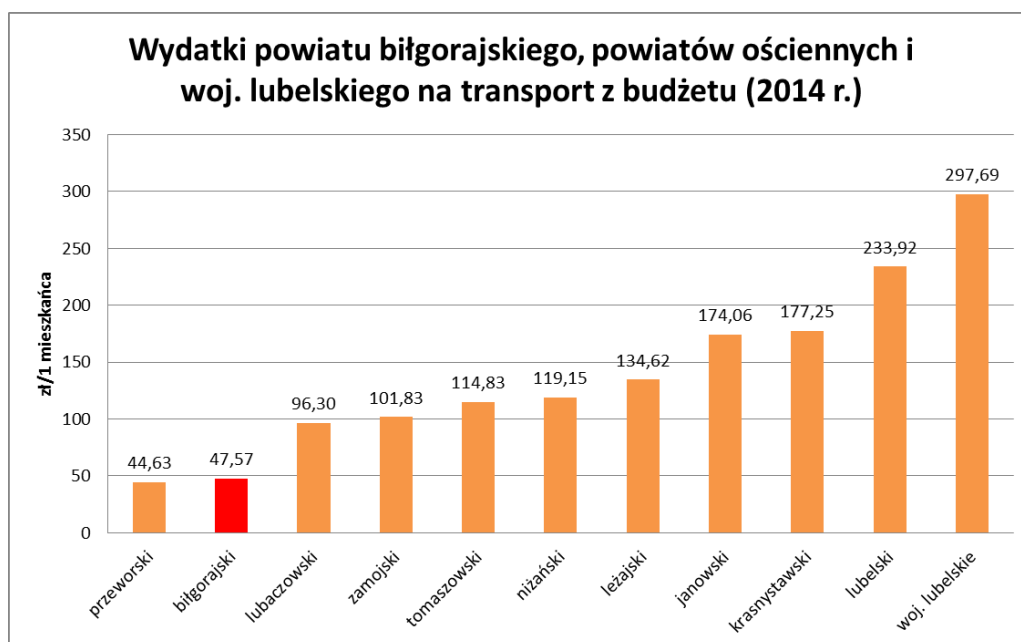
Tab. II.1.6. Przeciętne wynagrodzenia.

Jednostka	Przeciętne wynagrodzenie brutto [zł]
powiat biłgorajski	3088,20
województwo lubelskie	3488,61
Polska	3877,43

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS.

WYDATKI NA TRANSPORT

Powiat biłgorajski charakteryzuje się bardzo niskim wskaźnikiem poziomu wydatków z budżetu na transport (47,57 zł / 1 mieszkańca). Z ościennych powiatów tylko powiat przeworski przeznacza mniejsze środki, zaś lubaczowski – przeznacza ich ponad dwa razy więcej. Pozostałe okoliczne powiaty przeznaczają kwoty od 101,83 zł (zamojski) do 233,92 zł (powiat lubelski). Natomiast województwo lubelskie wydaje 297,69 zł na transport w przeliczeniu na jednego mieszkańca.



Rys. II.1.7. Przeciętne wydatki na transport na 1 osobę.

Źródło danych: Bank Danych lokalnych, GUS.

LICZBA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

Tab. II.1.7. Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców.

Jednostka	Liczba samochodów na 1000 mieszkańców
powiat biłgorajski	453,6
województwo lubelskie	475,3
Polska	503,7

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS.

W powiecie biłgorajskim w 2013 roku na 1000 mieszkańców przypadały 453,6 samochodu. Wskaźnik ten jest niższy niż w całym województwie lubelskim (o 22,7 samochodu) oraz w porównaniu do całej Polski (o 50,1 samochodu).

II.2. Potrzeby osób niepełnosprawnych

W 2011 roku powiat biłgorajski zamieszkiwało 12027 osób niepełnosprawnych, co przekłada się na wskaźnik 116 osób niepełnosprawnych na 1000 mieszkańców. Analogicznie, w województwie lubelskim liczba ta wynosiła 144, przy średniej dla kraju 122.

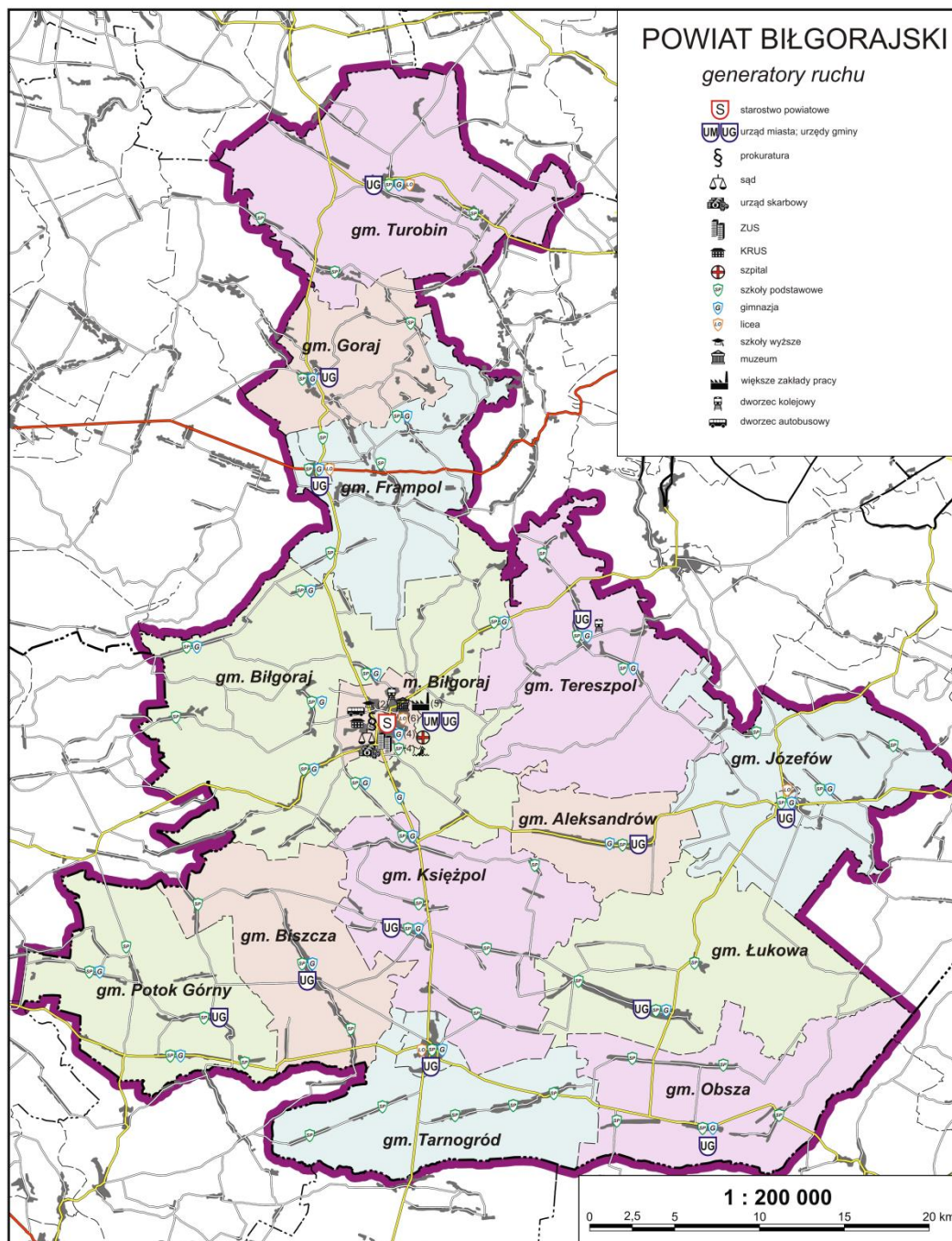
Tab. II.2.1. Liczba osób niepełnosprawnych w 2011 roku.

Jednostka	Liczba osób niepełnosprawnych/ 1000 os.
powiat biłgorajski	116
województwo lubelskie	144
Polska	122

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS.

II.3. Lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej

Rys. II.3.1. przedstawia rozmieszczenie głównych generatorów ruchów: szkół, uczelni, ośrodków administracji publicznej, szpitali, większych zakładów pracy.



Rys. II.3.1. Lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej.

Źródło: opracowanie własne.

II.4. Kierunki, plany i uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030¹⁴

- wskazuje kierunki i możliwości polityki przestrzennej kraju, jednocześnie pozostawiając otwartą drogę co do wyboru konkretnych rozwiązań infrastrukturalnych, a za główne cele przyjmuje:
 - podwyższanie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności,
 - poprawę spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej,
 - poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych, poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej,
- wyróżnia Lublin jako jedno z głównych polskich miast tworzących podstawowe węzły sieci współpracy miast w roku 2030 – na bazie których kształtuje się rdzeń krajowego systemu gospodarczego,
- wskazuje na potrzebę wzrostu mobilności przestrzennej wynikającej z dokonujących się zmian demograficznych w połączeniu z aktywizowaniem zasobów pracy,
- podkreśla istotę ekologii w transporcie zbiorowym – alternatywne źródła napędu, silniki konwencjonalne spełniające najwyższe normy emisji spalin, a także nacisk na wykorzystanie potencjału transportu szynowego,
- podkreśla szczególne znaczenie działań służących poprawie dostępności transportowej w ramach integracji obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich, co wpłynie na rozszerzenie zasięgu potencjalnego rynku pracy,
- wskazuje konieczność zapewnienia dostępności obszarom o najniższym dostępie do usług, przede wszystkim w aspekcie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich poprzez zapewnioną m.in. dostępność do transportu zbiorowego i rozwój jego i infrastruktury transportowej,
- wskazuje znaczącą rolę poprawy dostępności do obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych miast, przez organizację transportu zbiorowego, zapewniającego dobre połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi,
- wskazuje na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu za pomocą działań organizacyjnych i inwestycyjnych poprzez uwzględnianie w średniookresowych strategiach i planach inwestycyjnych alternatywnych środków transportu w stosunku do transportu drogowego i związanej z nim infrastruktury; w obszarze inwestycji bezpośrednio temu celowi służyć ma modernizacja sieci kolejowej prowadzona pod kątem zapewnienia wysokiego jej standardu i skrócenia czasów przejazdu.

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (z perspektywą do 2030 r.)¹⁵

- rozwój gospodarczo-ekonomiczny województwa opierać się ma w perspektywie do roku 2022-2023 o inwestycje prorozwojowe finansowane ze wszystkich dostępnych środków unijnych. Innowacyjność gospodarki ma być istotnym elementem systemu gospodarczego, otwartym na przyszłość i nowoczesność,

¹⁴ Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)

¹⁵ Uchwała Nr XXXIV/559/2013 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 24 czerwca 2013 r.

- duże znaczenie wskazano w zakresie wzmacniania aglomeracji, zapewniającego ich stały, zrównoważony i harmonijny rozwój, a także równy dostęp do podstawowych urządzeń infrastruktury i usług stanowiący zasadniczy warunek spójności terytorialnej województwa,
- w związku ze słabą dostępnością transportową najważniejszą przesłanką dla kształtowania spójnego układu sieci dróg różnego rzędu będzie rzeczywiste zapotrzebowanie na infrastrukturę transportową, stanowiącego pochodną rozmieszczenia potencjałów demograficznego i gospodarczego w województwie,
- w regionach słabiej rozwiniętych za racjonalne uważa się budowanie infrastruktury w miejscach, gdzie jej brak stanowi istotną barierę rozwoju, dlatego należy zwiększać wysiłki na rzecz wspierania przedsiębiorczości i innowacyjności,
- w horyzoncie 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) strategiczne cele rozwoju regionu lubelskiego w aspekcie transportu, których realizacji będą służyły działania samorządu województwa, to:
 - wzmacnianie urbanizacji regionu, w którym główny nacisk położono na poprawę skomunikowania Lublina z obszarami metropolitalnymi Polski i zagranicy,
 - restrukturyzacja rolnictwa oraz rozwój obszarów wiejskich, w którym wskazano na wyposażenie obszarów wiejskich w infrastrukturę transportową,
 - funkcjonalna, przestrzenna, społeczna i kulturowa integracja regionu, gdzie najważniejszym działaniem jest poprawa wewnętrznego skomunikowania dzięki powiązaniu najważniejszych miast sprawną siecią drogową, budowaną w pierwszej kolejności tam, gdzie stanowi ona barierę rozwoju.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym¹⁶

- w *Krajowym Planie Transportowym* założono organizację przewozów międzywojewódzkich w transporcie kolejowym na linii Zamość – Stalowa Wola w kierunku Krakowa przez Tarnobrzeg i Rzeszów,
- dworzec kolejowy w Biłgoraju jest wskazany jako punkt postoju handlowego pociągów międzywojewódzkich oraz stacja, na której są zapewnione warunki obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych,
- natomiast stacja Józefów Rostoczański wskazana jest w wariantcie rozwojowym maksymalnym jako punkt postojów handlowych w ramach międzywojewódzkich połączeń kolejowych.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim¹⁷

- *Plan* wskazuje dwa scenariusze związane z podziałem zadań przewozowych:
 - wariant 0: komunikacja zbiorowa będzie miała udział 13,0% w obszarze miast powiatowych i 8,9% w pozostałych miejscowościach względem całości podróży,
 - wariant 1: komunikacja zbiorowa będzie miała udział 22,1% w obszarze miast powiatowych i 15,0% w pozostałych miejscowościach względem całości podróży.
- *Plan* wskazuje działania z zakresu organizacji komunikacji autobusowej jako:

¹⁶ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 23 października 2012 r., poz. 1151)

¹⁷ Uchwała Nr XLVII/744/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 14 lipca 2014 r.

- tworzenie wspólnego systemu taryfowego obejmującego wszystkie środki lokomocji na danym obszarze funkcjonalnym,
- wprowadzanie atrakcyjnej oferty taryf rabatowych,
- koordynacja rozkładów jazdy,
- zwiększenie częstotliwości na trasach postulowanych przez podróżnych,
- przyjmowanie przy przetargach na obsługę linii w publicznym transporcie zbiorowym w specyfikacji istotnych warunków zamówień, wymogów jakościowych zbieżnych z oczekiwaniami mieszkańców województwa,
- poprawa estetyki i wizerunku dworców oraz przystanków autobusowych wraz z ich administratorami.
- *Plan* wskazuje także niezbędne działania z zakresu organizacji komunikacji kolejowej:
 - dołączenie transportu kolejowego do sieci zintegrowanego transportu zbiorowego,
 - optymalizacja sieci kolejowej transportu pasażerskiego i zwiększenie liczby kursów na liniach o wysokim potencjale wraz z likwidacją oraz zastąpieniem pociągów autobusami (minibusami) na trasach o znikomym potencjale i popycie,
 - przebudowa wraz z PKP PLK S.A. oraz samorządami lokalnymi stacji i przystanków kolejowych z równoczesnym przybliżeniem ich do centrów miast i pozostałych miejscowości,
 - poprawa estetyki oraz wizerunku dworców i przystanków kolejowych,
 - połączenie autobusowymi liniami dowozowymi dworców oraz przystanków kolejowych z centrami i generatorami potoków podróżnych w obszarach zurbanizowanych.
- *Plan* definiuje działania z zakresu organizacji komunikacji rowerowej:
 - budowa parkingów w centrach miast obok budynków użyteczności publicznej,
 - budowa parkingów typu B&R na przystankach i stacjach kolejowych,
 - budowa dróg rowerowych.
- na obszarze powiatu biłgorajskiego przewidziano organizację następujących linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym:
 - R44: Zawada - Szczepieszyn - Zwierzyniec - Józefów - Susiec - Bełżec - Lubycza Królewska - granica województwa (kierunek Jarosław), możliwa organizacja przez województwo lubelskie po zapewnieniu współfinansowania przez organizatorów właściwych ze względu na zasięg przewozów lub z uwagi na ważny interes społeczny lub po zawarciu stosownego porozumienia z województwem podkarpackim,
 - R54: Zamość - Szczepieszyn - Terespol-Zaorenda - Zwierzyniec - Biłgoraj, możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie w przypadku posiadania wystarczających środków finansowych w budżecie województwa oraz zaistnienia odpowiednich warunków demograficznych i społecznych z jednoczesną poprawą infrastruktury kolejowej.
- w *Planie* zaplanowano organizację linii komunikacyjnych przebiegających przez powiat biłgorajski w transporcie drogowym:
 - 505: Lublin – Jabłonna Pierwsza – Wysokie – Goraj – Frampol – Biłgoraj, z możliwym wydłużeniem po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Podkarpackim: Biłgoraj – Tarnogród – granica województwa (kierunek Przeworsk),
 - 554: Zamość – Szczepieszyn – Zwierzyniec – Biłgoraj, z możliwym przedłużeniem po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Podkarpackim: Biłgoraj – Tarnogród – granica województwa (kierunek Nisko),

- 555: Biłgoraj – Aleksandrow – Jozefów – Tomaszów Lubelski, z możliwością przedłużenia po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Podkarpackim: Biłgoraj – granica województwa (kierunek Nisko),
- 556: Biłgoraj – Frampol – Dzwola – Janów Lubelski, z możliwością wydłużenia po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Podkarpackim: Biłgoraj – Tarnogród – Obsza – granica województwa (kierunek Lubaczów).
- *Plan* wskazuje na dostępność transportu publicznego wojewódzkiego w czasie, z podziałem na kategorie dla połączeń autobusowych przebiegających przez powiat biłgorajski, określając standard minimalnych częstotliwości kursowania na liniach komunikacyjnych objętych *Planem*:
 - linia 505 – kat. I: dzień roboczy szczyt – 30' / dzień roboczy poza szczytem – 60' / dzień roboczy wakacje – 60' / soboty – 120' / niedziele – 120',
 - linia 554 – kat. II: dzień roboczy szczyt – 30' / dzień roboczy poza szczytem – 120' / dzień roboczy wakacje – 120' / soboty – 120' / niedziele – 120',
 - linia 555 – kat. V: dzień roboczy szczyt – 2 pary kursów / dzień roboczy poza szczytem – 1 para kursów / dzień roboczy wakacje – 3 pary kursów,
 - linia 556 – kat. IV: dzień roboczy szczyt – 120' / dzień roboczy poza szczytem – 2 pary kursów / dzień roboczy wakacje – 4 pary kursów / soboty – 4 pary kursów.
- w związku z czym *Plan* określa standard minimalnej liczby kursów w ciągu dnia dla linii:
 - 505: 24 w dni robocze szkolne / 18 w dni robocze wakacyjne / 9 w soboty / 9 w niedziele,
 - 554: 12 w dni robocze szkolne / 12 w dni robocze wakacyjne / 9 w soboty / 9 w niedziele,
 - 555: 3 w dni robocze szkolne / 3 w dni robocze wakacyjne,
 - 556: 6 w dni robocze szkolne / 4 w dni robocze wakacyjne / 4 w soboty.
- linia autobusowa 556 wskazana jest w *Planie* do obsługi przez pojazdy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych,
- wymogi jakościowe w stosunku do operatorów linii komunikacyjnych nie będą stosowane, jeśli przewozy o charakterze użyteczności publicznej będą realizowane na mocy umów koncesji na usługi,
- Biłgoraj został wskazany w *Planie* jako miejsce lokalizacji zintegrowanego węzła przesiadkowego w transporcie drogowym (wewnątrzgałęziowy autobus-autobus), przy którym należałoby organizować parkingi typu P+R (Park&Ride) oraz K+R (Kiss&Ride), z uzupełnieniem o parking typu B+R (Bike&Ride).

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego¹⁸

- głównym założeniem zagospodarowania przestrzennego obszaru województwa lubelskiego, według wskazań *Planu (PZPWL)* w zakresie infrastruktury transportowej, jest osiągnięcie zrównoważonego systemu transportowego pod względem technicznym, przestrzennym, gospodarczym, społecznym i środowiskowym.
- *PZPWL* wskazuje także na równorzędność procesów budowy optymalnego modelu sieci transportowej wewnątrz regionu i procesu integracji systemu regionalnego z innymi regionami kraju, Unią Europejską oraz krajami Europy Wschodniej, dla osiągnięcia powyższego konieczna jest modernizacja i rozbudowa sieci transportowych, tj.: sieci drogowej, sieci kolejowej i lotniczej oraz infrastruktury przejść granicznych,
- *PZPWL* za priorytety w sferze infrastruktury transportowej uznaje:
 - integrację przewozów i infrastruktury komunikacyjnej,

¹⁸Uchwała Nr XLV/597/02Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 29 lipca 2002 r.

- stworzenie multimodalnych korytarzy komunikacyjnych o standardach zgodnych ze standardami Unii Europejskiej,
- osiągnięcie standardów europejskich w kompleksowej obsłudze osobowego i towarowego ruchu granicznego,
- polepszenie połączeń sieci transportowych województwa z sieciami państw i województw sąsiednich,
- zapewnienie warunków do szybkich połączeń lotniczych międzynarodowych i krajowych,
- zapewnienie zgodności rozwoju komunikacji z wymaganiami ochrony środowiska.
- zadania niezbędne do osiągnięcia powyższych priorytetów w aspekcie transportu publicznego według PZPWL to przede wszystkim:
 - dostosowanie innych ważnych połączeń międzyregionalnych do standardów europejskich,
 - polepszenie połączeń sieci transportowej o znaczeniu regionalnym,
 - zmniejszenie uciążliwości ruchu tranzytowego głównych tras przez realizację obwodnic obszarów zurbanizowanych,
 - poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - przystosowanie układu komunikacyjnego do potrzeb przyszłej aglomeracji lubelskiej,
 - dostosowanie najważniejszych dróg dojazdowych do drogowych przejść granicznych do potrzeb wzrastającego transgranicznego ruchu drogowego,
 - zapewnienie warunków do szybkich połączeń kolejowych innymi ważnymi liniami o znaczeniu międzynarodowym i międzyregionalnym,
 - zapewnienie warunków do sprawnej obsługi ruchu granicznego drogowego i kolejowego.
- zadania w zakresie komunikacji wskazane przez PZPWL obejmujące także obszar powiatu biłgorajskiego to:
 - dostosowanie ważnych połączeń międzyregionalnych do standardów europejskich poprzez wyrównanie i wzmocnienie nawierzchni, modernizację oraz budowę nowych odcinków, w tym obwodnic – dotyczy DW835 i DW858,
 - docelowo dla DW849, DW853, DW858 i DW863, wyrównanie i wzmocnienie nawierzchni, modernizacja oraz budowa nowych odcinków, w tym obwodnic,
 - ze względu na charakter drogi uzupełniającej spójność sieci dróg krajowych w kierunku południkowym zmiana kategorii DW835 na drogę kategorii dróg krajowych,
 - poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez modernizację niebezpiecznych skrzyżowań, oddzielenie ruchu pieszego od kołowego, uspokojenie ruchu w obszarach zurbanizowanych, doprowadzenie stanu dróg i mostów na pozostałej sieci drogowej do odpowiednich standardów,
 - zapewnienie warunków do szybkich połączeń kolejowych innymi ważnymi liniami o znaczeniu międzynarodowym i międzyregionalnym, do których zaliczono m.in. połączenia: Rejowiec – Zwierzyniec – Józefów Rostoczańskie – Hrebenne, Linie Hutniczą Szerokotorową oraz Zwierzyniec – Biłgoraj – Stalowa Wola.

Wojewódzki Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Lubelskiego – część drogowa¹⁹

¹⁹ Dokument z roku 2004 ze strony www.lubelskie.pl

- *Program* opracowany w roku 2004 w horyzoncie czasowym do roku 2015, w obliczu nowej perspektywy finansowej 2014-2020 stanowi obecnie element informujący o strategicznym podejściu do rozwoju i funkcjonowania systemów transportowych i ich infrastruktury,
- *Program* ukazywał potrzebę modernizacji, przebudowy i budowy sieci drogowej województwa – dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, a także potrzebę znacznego podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie niechronionych uczestników ruchu – pieszych i rowerzystów,
- w zakresie transportu publicznego *Program* szeroko odniósł się do stworzenia zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportu drogowego w województwie,
- *Program* wskazywał, że system transportu drogowego województwa powinien zaspokajać zróżnicowane potrzeby przewozowe mieszkańców danego obszaru – zaspokojenie potrzeb mobilności; zwiększenie atrakcyjności komunikacji zbiorowej i jednoczesna próba zmniejszenia ruchu komunikacji indywidualnej (samochody osobowe), może być osiągnięta przy zapewnieniu niezawodności, dostępności, komfortu, bezpieczeństwa i elastyczności transportu publicznego,
- w związku z powyższym należy dążyć do skracania czasu podróży, licząc czas dojścia do przystanku, oczekiwania na pojazd, czas trwania podróży i dojście do celu, poprzez m.in. podniesienie prędkości komunikacyjnej oraz skoordynowanie połączeń pomiędzy różnymi środkami transportu w miejscach węzłowych.
- zintegrowanie transportu publicznego według *Programu* to:
 - racjonalizacja sieci połączeń komunikacji zbiorowej,
 - integracja taryfowo-biletowa,
 - koordynacja rozkładów jazdy (system przesiadkowy),
 - zastosowanie telematyki i systemów elektronicznych w informacji pasażerskiej,
 - tworzenie węzłów przesiadkowych.

Wojewódzki Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Lubelskiego – część kolejowa²⁰

- *Program* opracowany w roku 2004 z perspektywą do 2015 roku, analogicznie jak ww. część drogowa, także stanowi obecnie element informujący o strategicznych zamierzeniach i kierunkach rozwoju transportu kolejowego w województwie,
- *Program* wspominał o zasadach i możliwościach organizowania i finansowania przewozów kolejowych przez samorządy, a także o potrzebie integracji transportu kolejowego z pozostałymi środkami komunikacji zbiorowej poprzez:
 - dostępność przestrzenną do stacji i przystanków kolejowych,
 - integrację przestrzenną i funkcjonalną w postaci zintegrowanych przystanków, węzłów przesiadkowych, parkingów typu P&R i B&R,
 - liczbę kursów i częstotliwość kursowania zintegrowaną w miejscach przesiadek z innymi środkami transportu,
 - odpowiednie skomunikowanie oraz niezawodność funkcjonowania,
 - warunki dojścia do stacji lub przystanku kolejowego,
 - standard i wyposażenie stacji lub przystanku kolejowego,
 - integracja taryfowo-biletowa na danym obszarze funkcjonalnym,
 - bezpieczeństwo, komfort, szybkość podróży w każdych warunkach pogodowych,
 - skorelowanie połączeń kolejowych i autobusowych na granicach powiatów i lubelskiego, szczególnie z województwem podkarpackim,

²⁰ Dokument z roku 2004 ze strony www.lubelskie.pl

- ponadto *Program* zwraca uwagę na konieczność dostosowania infrastruktury kolejowej do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o obniżonej ruchliwości oraz na wykorzystanie możliwości telematyki dla podniesienia dostępności i funkcjonalności oferty przewozowej, szczególnie w aspekcie integracji i z innymi środkami transportu.

Koncepcja funkcjonowania kolei na Lubelszczyźnie w latach 2013-2028²¹

- *Koncepcja* zwraca uwagę na problem transportochłonności w dojazdach m.in. do siedziby powiatu, gdzie dla powiatu biłgorajskiego kształtuje się ona na poziomie 13,17 km na jednego statystycznego mieszkańca powiatu biłgorajskiego,
- w aspekcie prawidłowej organizacji i wzajemnych powiązań systemu połączeń kolejowych z pozostałymi środkami publicznego transportu zbiorowego, koncepcja wskazuje przede wszystkim na system autobusowych linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych i tworzenie przy nich zorganizowanych parkingów o wysokiej jakości oraz tworzenie wspólnej polityki taryfowej,
- dla efektywnego funkcjonowania całego systemu transportowego istotne jest, by samorząd powiatowy wspólnie z samorządem województwa negocjował miejsca przystanków pociągów o znaczeniu wojewódzkim, tak, by ich liczba odpowiadała zapotrzebowaniu ze strony pasażerów oraz by ich nadmierna liczba nie odbiła się znaczącym obniżeniem prędkości handlowej pociągów,
- do zagadnień problemowych w aspekcie pasażerskiego transportu kolejowego w obszarze dotyczącym powiatu biłgorajskiego, *Koncepcja* zalicza m.in. niewykorzystany potencjał kolei – brak proporcjonalnej obsługi obszaru powiatu w odniesieniu do potencjału jego obsługi koleją, brak parkingów typu P&R oraz linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych,
- główne wskazania dokumentu to:
 - systematyczny i planowy rozwój oferty przewozowej,
 - integrację infrastrukturalną kolei z innymi podsystemami transportu w regionie,
 - pogłębianie współpracy z samorządami lokalnymi – kwestie wsparcia finansowego lub organizacyjnego służącego podniesieniu atrakcyjności kolei regionalnej,
 - rozwój inicjatyw i porozumień międzywojewódzkich przy koordynacji i integracji oferty kolejowej,
 - podnoszenie standardów przewozów kolejowych w warstwie informacyjnej i taryfowej oraz bezpieczeństwa i komfortu podróży,
- *Koncepcja* zalicza powiat biłgorajski w ciąg 5 korytarza transportowego dowozowego do metropolii zamojskiej: Hrubieszów, Zamość, Biłgoraj, COP, korytarz ten jest przykładem korytarza transportowego wymagającego reaktywacji zawieszonych regionalnej kolejowej komunikacji pasażerskiej; poza wskazanymi w *Koncepcji* korytarzami przez powiat biłgorajski przebiega ponadto korytarz 0 – Biłgoraj, Janów Lubelski, (Lublin), wskazujący na jego istniejący potencjał w transporcie publicznym,
- wariant optymalny kolejowego transportu pasażerskiego zakłada minimalny stały takt co 60 minut na głównych liniach regionu, a na liniach o mniejszym znaczeniu co najmniej 5 par połączeń w dzień roboczy szkolny oraz reaktywację połączeń na wszystkich liniach kolejowych w regionie, w celu stworzenia spójnego systemu transportowego,
- w wariantcie podstawowym (minimalnym) *Koncepcja* przewiduje połączenie kolejowe do reaktywacji na odcinku Zamość – Biłgoraj – granica województwa o częstotliwości co najmniej 5 par w dni robocze szkolne i 3 par w dni świąteczne, natomiast w wariantcie optymalnym (rekomendowanym) *Koncepcja* wskazuje na ww. reaktywowanej linii co najmniej 7 par w dni robocze szkolne i 5 w dni wolne,

²¹ Instytut Promocji i Rozwoju Kolei, październik 2011 r.

- rekomendacje dla transportu kolejowego na podstawie ww. wariantów związane z powiatem biłgorajskim dotyczą przede wszystkim rozwoju oferty kolejowej na Zamojszczyźnie, integracji z drogowym transportem zbiorowym oraz indywidualnym oraz poszerzenie i uściślenie współpracy samorządu województwa z samorządami lokalnymi oraz z samorządami województw i powiatów ościennych,
- połączenie kolejowe przez Biłgoraj wskazane zostało do reaktywacji na drugim miejscu jako jedno z pięciu przewidzianych do reaktywacji,
- w ramach proponowanych możliwości współpracy z samorządami województw ościennych, *Koncepcja* zakłada współpracę w organizacji połączeń z sąsiednimi województwami:
 - podkarpackim – reaktywacja połączeń Lublin/ Zamość – Jarosław przez Zwierzyniec, Bełzec, Horyniec Zdrój (połączenie Zamojszczyzny i Roztocza ze wschodnią częścią województwa podkarpackiego, a poprzez przesiadki z Rzeszowem i Przemyśłem) co najmniej w wakacje,
 - podkarpackim – reaktywacja linii Zamość – Biłgoraj - Stalowa Wola, w połączeniach relacji Zamość – Stalowa Wola Rozwadów oraz Zamość – Rzeszów,
 - świętokrzyskim – reaktywacja linii Zamość – Biłgoraj - Stalowa Wola - (Tarnobrzeg) - Sandomierz - Ostrowiec Świętokrzyski - Skarżysko Kamienna – Kielce.

Strategia Rozwoju Powiatu Biłgorajskiego na lata 2007-2015²²

- *Strategia* w obszarze infrastruktury transportowej wskazuje (pomimo stosunkowo dobrej dostępności na obszarze powiatu) na niezadowalający stan techniczny dróg i elementów infrastruktury drogowej, brak obwodnic miast powiatu biłgorajskiego oraz problem niskiej jakości połączeń komunikacyjnych miasta Biłgoraj z sąsiednimi dużymi miastami – Lublinem, Stalową Wolą i Zamościem.
- *Strategia* nawiązuje do rozwiązań w zakresie transportu publicznego i rozwiązań systemowych oraz infrastrukturalnych w obszarach pośrednio lub bezpośrednio z nim związanych w zasadzie we wszystkich celach strategicznych (obszarach priorytetowych),
- w celu strategicznym 1: *Rozwój i wykorzystanie zasobów ludzkich*, w ramach celu operacyjnego 1.4. *Zapewnienie bezpieczeństwa zdrowotnego, publicznego i socjalnego obywatelom*, *Strategia* zawierała m.in. działanie – wyrównywanie szans osób niepełnosprawnych i przeciwdziałanie ich wykluczeniu społecznemu,
- elementem transportowym, w ramach celu strategicznego 2: *Rozwój ekonomiczno-gospodarczy*, jest konieczność rozwoju infrastruktury transportowej jako jednego z ważnych elementów wzrostu konkurencyjności powiatu biłgorajskiego,
- w celu strategicznym 3: *Rozwój infrastruktury technicznej*, w ramach celu operacyjnego 3.1. *Budowa dróg i ulepszanie systemu komunikacji łącznie z niezbędną infrastrukturą*, *Strategia* wskazuje na potrzebę rozwiązań systemowych w zakresie widocznego i odczuwalnego podniesienia transportowej spójności wewnętrznej powiatu oraz wzrostu jego dostępności zewnętrznej, a także mobilności jego mieszkańców, poprzez działania polegające na rozbudowie i modernizacji sieci infrastruktury drogowej oraz zwiększaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także na budowie nowych odcinków dróg oraz obwodnic miejscowości,

²² Uchwała Nr XVI/176/2008 Rady Powiatu w Biłgoraju z dnia 24 kwietnia 2008 r.

- w ramach celu operacyjnego 3.2: *Rozwój i poprawa infrastruktury społecznej*, Strategia wskazuje na rozwiązania telematyczne, mogące być wykorzystane także na potrzeby rozwoju transportu publicznego w zakresie informacji pasażerskiej oraz zarządzania nim,
- Strategia wskazuje w celu operacyjnym 3.3: *Rozwój i poprawa bazy turystycznej i infrastruktury towarzyszącej* na rozwój infrastruktury ruchu turystycznego (piesze i rowerowe szlaki turystyczne), które mogą stanowić element uzupełniający prawidłowe funkcjonowanie transportu publicznego.

Powiatowa Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych w Powiecie Biłgorajskim na lata 2014-2020²³

- zadaniem *Strategii* jest planowa i celowa realizacja zadań powiatu w zakresie polityki społecznej, ze szczególnym uwzględnieniem integracji osób i rodzin z grup szczególnego ryzyka oraz osób niepełnosprawnych, zapobiegając ich wykluczeniu społecznemu,
- do najdotkliwszych problemów społecznych powiatu biłgorajskiego należy m.in. bezrobocie, niepełnosprawność, długotrwała choroba,
- głównym celem strategicznym w obszarze pomocy społecznej i rynku pracy jest stworzenie możliwości skutecznego rozwiązywania problemów społecznych, czego stosownymi, także w aspekcie transportu publicznego, kierunkami działań mogą być w ramach celu operacyjnego:
 - 2. *Zbudowanie skutecznego systemu wsparcia osób marginalizowanych* – działanie 2.5: *współpraca międzysektorowa i interdyscyplinarna oraz usprawnienie mechanizmów wymiany informacji*,
 - 3. *Efektywna aktywizacja zawodowa osób bezrobotnych i poszukujących pracy* – działanie 3.1: *wsparcie rozwoju różnorodnych form aktywizacji zawodowej oraz zdobywania doświadczenia zawodowego w celu pokonywania barier wejścia na rynek pracy*
 - 6. *Zapewnienie kompleksowego i wysokiego poziomu usług skierowanych do osób starszych* – działanie 6.3. *zwiększenie dostępu do usług opieki zdrowotnej, w tym specjalistycznej*,
 - 7. *Budowa systemu pomocy efektywnie wspierającego rodziny* – działanie 7.6. *opracowanie i realizacja Karty Dużej Rodziny*.
- kolejnym głównym celem strategicznym w obszarze wsparcia osób niepełnosprawnych, jest włączenie osób niepełnosprawnych w życie społeczne i zawodowe. Kierunkami działań, które mogą być uwzględnione w zakresie rozwoju transportu publicznego są w zakresie:
 - celu operacyjnego 1. *Ograniczanie i łagodzenie skutków niepełnosprawności* – działanie 1.2. *likwidacja barier architektonicznych* oraz działanie 1.5. *polepszenie dostępności osób niepełnosprawnych do dóbr kultury, rozrywki, sportu*,
 - celu operacyjnego 2. *Zapewnienie kompleksowego wsparcia dla osób niepełnosprawnych* – działanie 2.5. *poprawa dostępności do usług rehabilitacyjnych i diagnostyki* oraz działanie 2.7. *wspieranie powstawania i rozwoju różnych form współpracy międzysektorowej na rzecz zatrudniania i aktywizacji zawodowej osób niepełnosprawnych*,
 - celu operacyjnego 4. *Wspieranie organizacji pozarządowych w działaniach na rzecz osób niepełnosprawnych* – działanie 4.3. *podejmowanie wspólnych inicjatyw instytucji i organizacji pozarządowych na rzecz osób niepełnosprawnych*.

²³ Uchwała Nr XXXVII/247/2014 Rady Powiatu w Biłgoraju z dnia 29 maja 2014 r.

Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gmin powiatu biłgorajskiego

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

- Gmina Miejska Biłgoraj - Uchwała Nr LIV/247/98 Rady Miejskiej Biłgoraj z dnia 26 maja 1998 r.; zmieniona Uchwałą Nr XVII/106/03 Rady Miasta Biłgoraj z dnia 26 listopada 2003 r. oraz Uchwałą Rady Miasta Biłgoraj Nr LIX/490/10 z dnia 30 lipca 2010,
- Gmina Frampol - Uchwała Nr XXXVII/233/14 Rady Miejskiej we Frampolu z dnia 14 lutego 2014 r.
- Miasto i Gmina Józefów - Uchwała Nr XLII/266/2002 Rady Miejskiej w Józefowie z dnia 30 września 2002 r., zmieniona Uchwałą Nr XXIII/112/08 Rady Miejskiej w Józefowie z dnia 17 września 2008 r., zmieniona Uchwałą XXIV/114/08 Rady Miejskiej w Józefowie z dnia 15 października 2008 r.
- Gmina Tarnogród - Uchwała Nr XXVI/216/2002 Rady Miasta i Gminy Tarnogród z dnia 26 marca 2002 r., zmieniona Uchwałą Nr XXXII/206/06 Rady Miejskiej w Tarnogrodzie z dnia 27 czerwca 2006 r., zmieniona Uchwałą Nr VI/26/2011 Rady Miejskiej w Tarnogrodzie z dnia 24 marca 2011 r., zmieniona Uchwała Nr VII/42/2011 Rady Miejskiej w Tarnogrodzie z dnia 17 maja 2011 r.
- Gmina Biłgoraj - Uchwała Nr IX/62/99 Rady Gminy w Biłgoraju z dnia 7 lipca 1999 r., zmieniona Uchwałą Nr XXIX/195/05 Rady Gminy w Biłgoraju z dnia 6 września 2005 r., zmieniona Uchwałą Nr XIX/96/12 Rady Gminy w Biłgoraju z dnia 27 stycznia 2012 r.
- Gmina Aleksandrów - Uchwała Nr II/3/02 Rady Gminy Aleksandrów z dnia 11 grudnia 2002 r., zmieniona Uchwałą Nr XXIV/103/09 Rady Gminy Aleksandrów z dnia 30 listopada 2009 r., zmieniona Uchwałą Nr XVIII/104/12 Rady Gminy Aleksandrów z dnia 20 grudnia 2012 r.
- Gmina Biszczka - Uchwała Nr IV/13/2002 Rady Gminy Biszczka z dnia 20 grudnia 2002 r., zmieniona Uchwałą Nr XXVIII/157/2013 Rady Gminy Biszczka z dnia 27 września 2013 r.
- Gmina Goraj - Uchwała Nr XXVIII/141/2001 Rady Gminy Goraj z dnia 28 grudnia 2001 r., zmieniona Uchwałą Nr XIX/128/04 Rady Gminy Goraj z dnia 30 września 2004 r., zmieniona Uchwałą Nr XXIV/170/05 Rady Gminy Goraj z dnia 30 marca 2005 r., zmieniona Uchwałą Nr XLI/207/09 Rady Gminy Goraj z dnia 25 listopada 2009 r.
- Gmina Księżpol - Uchwała Nr IV/17/2002 Rady Gminy w Księżpolu z dnia 30 grudnia 2002 r., zmieniona Uchwałą Nr XXVIII/118/2012 Rady Gminy Księżpol z dnia 28 września 2012 r.
- Gmina Łukowa - Uchwała Nr V/49/99 Rady Gminy Łukowa z dnia 30 kwietnia 1999 r., zmieniona Uchwałą Nr X/34/11 Rady Gminy Łukowa z dnia 19 kwietnia 2011 r., zmieniona Uchwałą Nr XXXIII/175/13 Rady Gminy Łukowa z dnia 24 stycznia 2013 r.
- Gmina Obsza - Uchwała Nr XXXI/137/2001 Rady Gminy Obsza z dnia 28 grudnia 2001 r., zmieniona Uchwałą Nr XXIII / 85 /2008 Rady Gminy w Obszy z dnia 20 października 2008 r.
- Gmina Potok Górny - Uchwała Nr IV/118/2002 Rady Gminy Potok Górny z dnia 28 grudnia 2002 r., zmieniona Uchwałą Nr XLII/244/2014 Rady Gminy Potok Górny z dnia 21 lutego 2014 r.
- Gmina Tereszpól - Uchwała Nr XX/110/2001 Rady Gminy Tereszpól z dnia 30 marca 2001 r., zmieniona Uchwałą Nr XX/92/08 Rady Gminy Tereszpól z dnia 11 lipca 2008 r., zmieniona Uchwałą Nr VII/22/2011 Rady Gminy Tereszpól z dnia 31 marca 2011 r.
- Gmina Turobin - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Turobin z roku 1999, zmienione Uchwałą Nr LIXIV/271/2010 Rady Gminy Turobin z dnia 28 października 2010 r.

Wszystkie gminy powiatu biłgorajskiego posiadają obowiązujące *Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*. Większość gmin w swoich *Studiach* wskazuje potrzebę rozwiązań systemowych dotyczących prawidłowego funkcjonowania transportu publicznego w relacjach wewnętrznych oraz zewnętrznych, zgłaszając także obszary na terenie swojej gminy, na których komunikacja zbiorowa nie jest zapewniona w stopniu dostatecznym, lub jest jej po prostu brak.

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego gmin powiatu biłgorajskiego

- wszystkie gminy posiadają obowiązujące *Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (mpzp)*, które uwzględniają zapisy dokumentów strategicznych na poziomie województwa – plan zagospodarowania przestrzennego województwa, na poziomie powiatu – strategię rozwoju i gminy – strategię rozwoju lub strategię rozwoju lokalnego,
- część gmin posiada uchwalone *mpzp* obejmujące tylko wybrane fragmenty miasta lub gminy w rejonach dworców i głównych przystanków autobusowych i kolejowych, lub są związane z tematyką transportu publicznego:
 - miasto Biłgoraj: Uchwała Nr XXXIV/245/13 Rady Miasta Biłgoraj z dnia 26 czerwca 2013 r. (centrum usługowe przy dworcu autobusowym),
 - Frampol: Uchwała Nr XXXI/142/05 Rady Miejskiej we Frampolu z dnia 23 czerwca 2005 r. (obszar części gminy Frampol),
 - Biłgoraj, liczne plany obejmujące małe części gminy,
 - Goraj: Uchwała Nr XXXI/219/05 Rady Gminy w Goraju z dnia 6 grudnia 2005 r.,
 - Tereszków: Uchwała Nr VI/21/07 Rady Gminy Tereszków z dnia 23 lutego 2007 r.
- pozostałe gminy posiadają uchwalone *mpzp*, obejmujące swoim zasięgiem cały obszar miasta lub całej gminy w ich granicach administracyjnych:
 - Frampol: Uchwała Nr XXXI/141/05 Rady Miejskiej we Frampolu z dnia 23 czerwca 2005 r. (obszar miasta Frampol),
 - Józefów: Uchwała Nr XVII/90/2004 Rady Miejskiej w Józefowie z dnia 11 marca 2004 r.,
 - Tarnogród: Uchwała Nr XX/122/2012 Rady Miejskiej w Tarnogrodzie z dnia 17 sierpnia 2012 r., Uchwała Nr XXVI/159/06 Rady Miejskiej w Tarnogrodzie z dnia 30 sierpnia 2005 r.,
 - Aleksandrów: Uchwała Nr XXII/121/13 Rady Gminy Aleksandrów z dnia 28 czerwca 2013 r., Uchwała Nr IX/42/11 Rady Gminy Aleksandrów z dnia 31 października 2011 r., Uchwała Nr XI/46/03 Rady Gminy Aleksandrów z dnia 11 grudnia 2003 r., Uchwała Nr VI/20/99 Rady Gminy w Aleksandrowie z dnia 29 marca 1999 r.,
 - Biszczka: Uchwała Nr XXXVI/206/2014 Rady Gminy Biszczka z dnia 18 lipca 2014 r., Uchwała Nr XV/56/2004 Rady Gminy Biszczka z dnia 16 marca 2004 r.,
 - Księżpol: Uchwała Nr XXXI/130/2012 Rady Gminy Księżpol z dnia 15 grudnia 2012 r., Uchwała Nr XXIX/124/2012 Rady Gminy Księżpol z dnia 26 października 2012 r., Uchwała Nr XXXIX/205/2009 Rady Gminy Księżpol z dnia 30 października 2009 r., Uchwała Nr XIV/53/2003 Rady Gminy Księżpol z dnia 10 grudnia 2003 r.,
 - Łukowa: Uchwała Nr IX/37/03 Rady Gminy Łukowa z dnia 10 października 2003 r.,
 - Obsza: Uchwała Nr XXI/107/04 Rady Gminy Obsza z dnia 7 grudnia 2004 r., Uchwała Nr XXI/108/04 Rady Gminy Obsza z dnia 7 grudnia 2004 r.,
 - Potok Górny: Uchwała Nr XIII/62/2003 Rady Gminy Potok Górny z dnia 4 grudnia 2003 r.

- jedynie gmina Turobin nie posiada obowiązującego *mpzp* – Uchwałą Nr XLII/220/2014 Rady Gminy Turobin z dnia 27 lutego 2014 r., zmieniająca Uchwałą Nr XXXVIII/164/2009 Rady Gminy Turobin z dnia 27 marca 2009 r. gmina przystąpiła do opracowywania *mpzp*,
- zapisy w aspekcie transportu zbiorowego ww. gmin dotyczą w szczególności:
 - modernizacji, przebudowie oraz rozbudowie układu transportowego, w tym wyprowadzaniu ruchu tranzytowego z miast i miejscowości poprzez budowę obwodnic,
 - poprawy obsługi komunikacyjnej obszaru centrów miast poprzez budowę nowych odcinków dróg oraz obwodnicowego układu drogowego, systemów parkingowych, dróg rowerowych, ciągów pieszo-jezdných lub pieszo-rowerowych oraz uspokajania ruchu, które pozwolą na odciążenie centrów z ruchu indywidualnego,
 - usprawniania połączeń pomiędzy miejscowościami oraz znaczącej poprawie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla jego niechronionych użytkowników, poprzez ciągi piesze, drogi rowerowe lub ciągi pieszo-rowerowe,
 - wzrostu znaczenia dworców kolejowych i autobusowych oraz miejsc związanych z obsługą podróży – węzły przesiadkowe, dążenie do połączenia dworców kolejowych z autobusowymi,
 - zachowaniu obszarów wykorzystywanych jako zespoły przystankowe lub dworce autobusowe, szczególnie w centrach miast i miejscowości,
 - wykorzystaniu potencjału transportu kolejowego w transporcie publicznym,
 - utrzymaniu lub podwyższeniu systemów komunikacyjnych i standardów jakościowych w transporcie zbiorowym.

III. Finansowanie usług przewozowych

III.1. Środki przeznaczane na dofinansowanie przejazdów osób uprawnionych do ulg – źródła i formy finansowania

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym²⁴ to podstawowy akt prawny określający formy i źródła finansowania usług w ramach użyteczności publicznej w obrębie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Zgodnie z artykułem 12 ust. 1 pkt 3 przedmiotowej ustawy każdy plan transportowy powinien wskazywać przewidywane źródła finansowania usług przewozowych, których określenie leżeć powinno w gestii danego organizatora transportu.²⁵

Ze względu na to, że publiczny transport zbiorowy jest usługą zaspokajającą potrzeby transportowe społeczeństwa na danym obszarze, wykonywanie przewozów ze względów społecznych wiązać się może także z powstaniem deficytu finansowego, który skutecznie zniechęca przewoźników wykonujących przewozy komercyjne. W związku z czym możliwością wprowadzenia lub zwiększenia dostępności transportowej na takich obszarach jest uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Spośród możliwych instrumentów i źródeł finansowania przewozów mających charakter użyteczności publicznej wyróżnić należy:

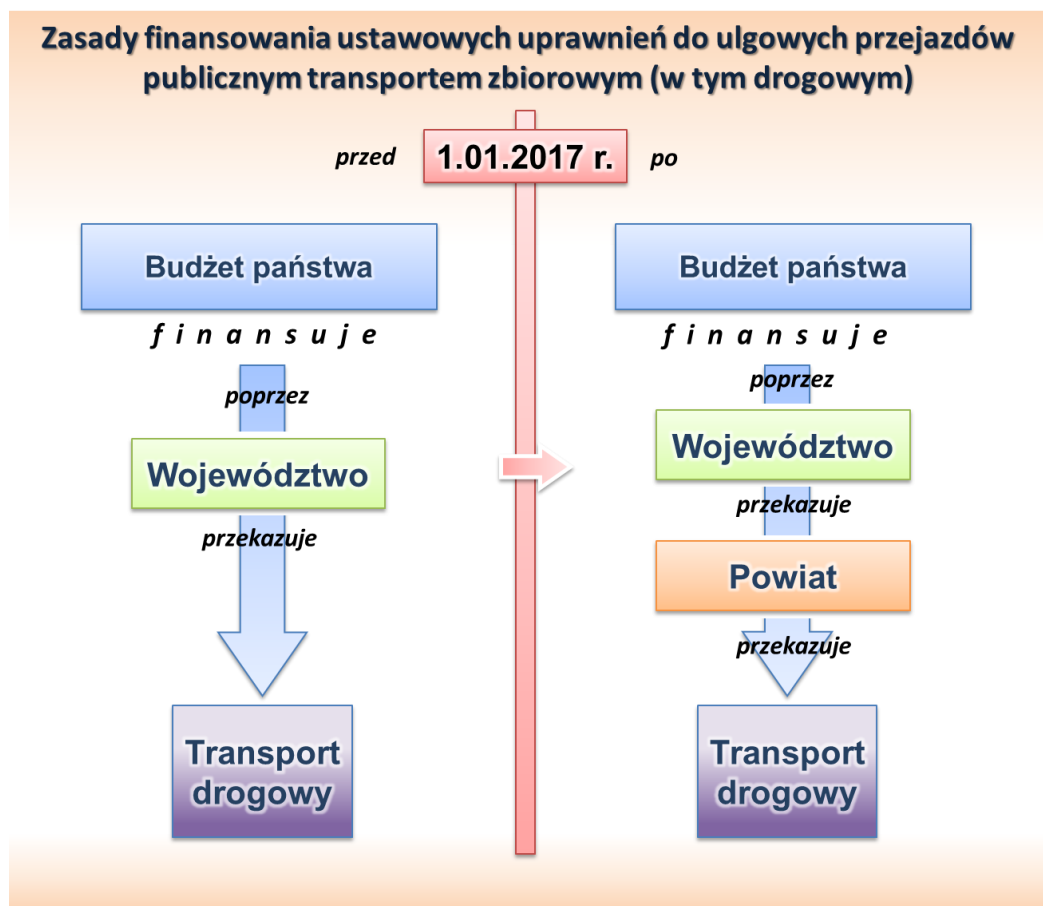
- przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych, które są pobierane przez operatora lub organizatora transportu,
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów – ze środków pochodzących z budżetu państwa,
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione – ze środków własnych organizatora,
- przekazywanie operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – ze środków własnych organizatora,
- udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- środki pochodzące z Funduszu Kolejowego (finansowanie lub współfinansowanie zadań samorządów województw w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w latach 2009 – 2015)^{26,27},
- pozostałe – środki z programów krajowych (np. *Program Polska Wschodnia 2014-2020*, *Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego*) oraz środki zewnętrzne – programy i fundusze europejskie obejmujące obszar Polski.

²⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 1 ust. 2)

²⁵ Ibidem, art. 12 ust. 1 pkt 3)

²⁶ Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. 2006 r. Nr 12, poz. 61 z późn. zm.), art. 3. ust. 4.

²⁷ Obecnie trwają prace nad reaktywacją Funduszu Kolejowego na lata 2016-2020. Zgodnie z projektowaną ustawą na ten cel w latach 2016-2020 powinna być przeznaczona łącznie kwota 500 mln PLN, tj. 100 mln PLN rocznie. Ostateczny termin wykorzystania tych środków przez samorządy województw to 31 grudnia 2021 r.



Rys. III.1.1. Zasady finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów.

Źródło: opracowanie własne.

W aspekcie dofinansowania działalności operatora, organizacja przewozów obliguje organizatora do współpracy z operatorem. W związku z czym operatorowi przysługuje prawo do rekompensaty z tytułu:

- utraconych przychodów, w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym²⁸, lub
- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały one ustanowione²⁹, lub
- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego³⁰.

Operatorowi przysługuje tzw. „rozsądny zysk”. Zapis ten nie dotyczy podmiotów:

- wybranych w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- z którymi bezpośrednio zawarto umowę o świadczenie usług przewozowych i przyjęła ona formę koncesji lub usługi,
- będącymi samorządowymi zakładami budżetowymi.³¹

²⁸ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 50 ust. 1 pkt 2 lit a).

²⁹ Ibidem, art. 50 ust. 1 pkt 2 lit b).

³⁰ Ibidem, art. 50 ust. 1 pkt 2 lit c).

Rozsądny zysk jest określany jako – stopa zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne.³²

Ministerstwo Finansów prowadzi obecnie prace nad rozporządzeniem, które będzie określało wysokość rozsądnego zysku przysługującego operatorowi – dlatego trudno jest określić zasady jego obliczania. Ostatni projekt rozporządzenia z dnia 18 stycznia 2013 r.³³ określa rozsądny zysk jako iloczyn wartości bieżącej kapitału zaangażowanego operatora i stopy zwrotu, który będzie określany na dany rok trwania umowy. O doborze pięciu składników dla ustalenia wartości bieżącej kapitału zaangażowanego mają decydować wspólnie organizator i operator. Podobnie, wysokość stopy zwrotu ustalana ma być w trakcie uzgodnień pomiędzy organizatorem i operatorem. Takie sformułowanie będzie dawało organizatorowi dużą swobodę w określeniu rozsądnego zysku. Projekt rozporządzenia nie wspomina nic o zasadach przekazywania rozsądnego zysku. Wytyczne Ministerstwa Rozwoju Regionalnego³⁴, które rekomendują 6% w ujęciu realnym jako stopę zwrotu z kapitału własnego dla przedsięwzięć transportowych mogą być pomocne w skalkulowaniu rozsądnego zysku.

Obecnie organizator przekazuje operatorowi rekompensatę na podstawie pozytywnie uprzednio zweryfikowanego wniosku o zwrot utraconych przychodów i poniesionych kosztów, złożonego przez operatora³⁵. We wniosku operator określa wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów oraz dołącza dokumenty potwierdzające jego wyliczenia³⁶. Marszałek Województwa Lubelskiego wypłaca ze środków budżetowych województwa lubelskiego przyznaną operatorowi rekompensatę w części stanowiącej stratę z tytułu realizacji usług przewozowych lub utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora (o ile zostaną one ustanowione). Część rekompensaty pochodząca z budżetu państwa³⁷, związaną ze stratą poniesioną z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych, wypłacana jest przez Marszałka Województwa Lubelskiego. Operator nabywa uprawnienie do otrzymywania rekompensaty z tytułu stosowania uprawnień ustawowych do przejazdów ulgowych pod warunkiem stosowania kas rejestrujących posiadających pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych³⁸.

³¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 52 ust. 3)

³² Załącznik do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, ust. 6.

³³ Projekt z dnia 18 stycznia 2013 r. Rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie sposobu określenia wysokości rozsądnego zysku przysługującego operatorowi publicznego transportu zbiorowego. Źródło: Rządowe Centrum Legislacji, [dostęp: 24 września 2013], <http://legislacja.rcl.gov.pl/lista/502/projekt/33668/katalog/33675>.

³⁴ Wytyczne w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym – Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007 – 2013, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, maj 2011, [dostęp: 24 września 2013], https://www.mrr.gov.pl/fundusze/wytyczne_mrr/obowiazujace/horyzontalne/Strony/lista.aspx.

³⁵ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 53 ust. 1 i 2.

³⁶ Ibidem, art. 53 ust. 3.

³⁷ Ibidem, art. 56 ust. 2.

³⁸ Ibidem, art. 57 ust. 1.

W związku z powyższym powiat biłgorajski może podpisywać umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczące linii komunikacyjnych. Operatorzy tych linii komunikacyjnych będą wybierani wyłącznie w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o *koncesji na roboty budowlane lub usługi* (Dz. U. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.) i przysługiwać im będzie wyłącznie rekompensata z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz odpowiednie prawa i obowiązki, przedstawione w poniższej tabeli.

Inne tryby wyboru operatorów oraz związane z tym prawa i obowiązki ich dotyczące, mogą być zastosowane tylko w przypadku udzielenia powiatowi biłgorajskiemu pomocy finansowej w postaci dotacji celowej przez zainteresowane gminy – współfinansowanie komunikacji powiatowej przebiegającej przez ich obszar lub zmian w prawodawstwie krajowym, które uwzględnią zwiększenie subwencji budżetowych dla powiatów w celu realizacji zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego.

Tab. III.1.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.

Zakres rozwiązań	Umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta:	Wskazania odnośnie formy rekompensaty	Źródła finansowania kosztów operatora w związku ze świadczeniem usług w ptz na terenie powiatu biłgorajskiego	Wskazania odnośnie przychód w ze sprzedaży biletów	Udostępnianie operatorowi środków transportu
linia komunikacyjna wewnątrz powiatu organizowane przez powiat biłgorajski					
Koncesja – tryb podstawowy	z operatorem wybranym na podstawie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi na okres do 10 lat	operatorowi będzie przysługiwać tylko rekompensata z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych przez Radę Powiatu Biłgorajskiego, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet powiatu) dodatkowo (fakultatywnie) rekompensata w zakresie poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, która obliczana będzie zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 (o ile zostanie pokryta przez zainteresowane gminy)	<p>budżet państwa</p> <p>dodatkowo (fakultatywnie) dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie</p> <p>oraz</p> <p>budżet powiatu (wyłącznie na pokrycie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów ustanowionych przez Radę Powiatu Biłgorajskiego)</p>	stanowią dochód operatora	nie jest przewidywane

Zakres rozwiązań	Umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta:	Wskazania odnośnie formy rekompensaty	Źródła finansowania kosztów operatora w związku ze świadczeniem usług w ptz na terenie powiatu biłgorajskiego	Wskazania odnośnie przychodów w ze sprzedaży biletów	Udostępnianie operatorowi środków transportu
Bezpośrednie zawarcie umowy – tryb opcjonalny	z operatorem wybranym w trybie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 22 ust. 1 pkt 2), na okres do 10 lat – dla zadania o średniej wartości przedmiotu umowy mniejszej niż 1 000 000 € lub o wymiarze mniejszym niż 300 000 km *	rekompensata za powstałe koszty w związku ze świadczeniem usług w publicznym transporcie zbiorowym obliczana zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 (o ile zostanie pokryta przez zainteresowane gminy) wskazania dotyczące rekompensowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do bezpłatnych i ulgowych ustawowych oraz ustanowionych przez Radę Powiatu Biłgorajskiego – jak wyżej	budżet państwa dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie budżet powiatu (wyłącznie na pokrycie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów ustanowionych przez Radę Powiatu Biłgorajskiego)	stanowią dochód operatora	nie jest przewidywane
Przetarg nieograniczony – tryb opcjonalny	z operatorem wybranym w trybie ustawy – Prawo Zamówień Publicznych (przetarg nieograniczony), na okres do 10 lat	rekompensata obliczana jako iloczyn liczby wozokilometrów wykonanych w przyjętym okresie rozliczeniowym i stawki za 1 wozokilometr zaoferowanej podczas przetargu wyłaniającego operatora	budżet państwa, budżet powiatu, dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych (np. z UE)

*- jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, wskazane mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 € lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie³⁹.

Źródło: opracowanie własne.

III.2. Przychody ze sprzedaży biletów w umowach netto i brutto

Wybór operatora realizującego przewozy o charakterze użyteczności publicznej, następować może w oparciu o tryby przewidziane w:

- Ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. *Prawo zamówień publicznych*,
- Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* – zgodnie z zapisami dotyczącymi bezpośredniego zawarcia umowy,
- dopuszczalny jest również wybór operatora w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. *o koncesji na roboty budowlane lub usługi*.

Zawarcie umowy z operatorem może nastąpić w ramach następujących modeli:

- *umowa typu netto* – gdzie ryzyko rynkowe jest przeniesione na operatora,
- *umowa typu brutto* – organizator ponosi ryzyko przychodowe prowadzonej działalności przewozowej.

³⁹ Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 22 ust. 2

W umowach typu netto wpływy ze sprzedaży biletów oraz refundacja utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych ulg stanowią przychód operatora - jest on odpowiedzialny za emisję i dystrybucję biletów. Czynności związane z promocją usług i utrzymaniem pożądanego standardu usług są domeną operatora, którego celem jest m.in. zwiększanie wielkości przychodów ze sprzedaży biletów – organizator może być zwolniony z tych działań. Wynagrodzenie operatora obejmować będzie jego koszty pomniejszone o przychody ze sprzedaży biletów.

W umowach typu brutto przychody z tytułu sprzedaży biletów stanowią własność organizatora przewozów. Operator otrzymuje wynagrodzenie na podobnym poziomie, niezależnie od liczby przewożonych pasażerów i utargów z biletów. W sytuacji, gdy wielkość przychodów ze sprzedaży biletów ulega zmniejszeniu, deficyt jest pokrywany ze środków organizatora przewozów. W kontrakcie typu brutto organizator podejmuje działania na rzecz utrzymania stałego poziomu wpływów lub jego zwiększenia. Wynagrodzenie operatora pokrywać będzie poziom kosztów, który nie będzie pomniejszany o przychody ze sprzedaży biletów.

Tab. III.2.1. Zalety i wady umów netto i brutto.

Rodzaj umowy	Zalety	Wady
Umowa netto	<ul style="list-style-type: none"> – możliwość zmniejszenia poziomu wielkości dopłat do przewozów, – stała wysokość dopłat dla operatora, – operator jest zainteresowany podnoszeniem jakości i efektywności usług, – ograniczenie skali kontroli jakości wykonywanych usług, – zadania związane z promocją usług przeniesione są na operatora 	<ul style="list-style-type: none"> – wyższe ryzyko dla operatorów, – utrudnione włączenie usług do systemów taryfowych istniejących oraz w szczególności planowanych systemów zintegrowanych
Umowa brutto	<ul style="list-style-type: none"> – możliwość łatwego włączenia usług do istniejącego systemu taryfowego oraz do planowanych systemów zintegrowanych 	<ul style="list-style-type: none"> – ryzyko przychodowe leży po stronie organizatora, – wynagrodzenie operatora jest niezależne od liczby przewożonych pasażerów, – brak działań operatora dążących do podniesienia jakości i efektywności świadczonych usług, – dodatkowe koszty związane z kontrolowaniem jakości świadczonych usług, – za działania promocyjne odpowiada organizator, – ryzyko braku fiskalizacji sprzedaży biletów prowadzące do zwiększenia wielkości dopłat

Źródło: opracowanie własne.

Przewiduje się, że stawka jednostkowa dopłaty do przewozów będzie niższa w przypadku kontraktów typu netto – ze względu na przeniesienie ryzyka przychodowego na operatora. W Tab. III.2.2. przedstawiono podział obowiązków w umowach typu netto i brutto.

Tab. III.2.2. Rodzaje umów z operatorami w transporcie drogowym.

Wyszczególnienie	Umowa typu netto	Umowa typu brutto
Przychody ze sprzedaży biletów	operator	organizator
Rekompensata za ulgi i zwolnienia ustawowe	operator	operator
Działania w celu zwiększenia przychodów z biletów (promocja, marketing)	operator	organizator

Źródło: opracowanie własne.

W powiatowych przewozach pasażerskich za preferowany uważa się model z umowami typu netto, gwarantujący organizatorowi eliminację ryzyka zmienności wielkości przychodów ze sprzedaży biletów, które zostanie przeniesione na operatora usług. Co więcej, w modelu tym do zadań organizatora nie będą należały czynności związane z dystrybucją i emisją biletów, co wykluczy konieczność tworzenia dodatkowych komórek i stanowisk pracy w Starostwie Powiatowym w Biłgoraju, odpowiedzialnych za stronę przychodową w publicznym transporcie zbiorowym w transporcie drogowym. Przy rekomendowanym trybie zawierania umów w formie koncesji na usługi lub roboty budowlane, operatorowi nie będzie wypłacane wynagrodzenie za wyjątkiem rekompensaty udzielanej z tytułu utraconych przychodów za stosowanie ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych.

III.3. Dopłaty gminne i powiatowe oraz możliwości zawierania umów przez organizatora przewozów powiatowych a gminami

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym precyzyjnie określa podmioty odpowiedzialne za organizowanie oraz związane z nim finansowanie linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej. Ze względu na zasięg przewozów:

- **dopłaty gminne** – mogą być stosowane tylko w przypadku linii komunikacyjnych przebiegających na obszarze jednej gminy lub zespołu gmin sąsiadujących, o ile zostało zawarte porozumienie na powierzenie organizacji publicznego transportu zbiorowego lub istnieje związek międzygminny,
- **dopłaty powiatowe** – mają zastosowanie tylko na liniach komunikacyjnych wytyczonych w granicach jednego powiatu lub powiatów sąsiadujących, jeśli zostało zawarte porozumienie na przekazanie zadań związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego lub istnieje związek powiatów.

Dopłaty Powiatu Biłgorajskiego do przewozów o charakterze użyteczności publicznej będą przekazywane do linii w powiatowych przewozach pasażerskich (przebiegających przez obszar co najmniej dwóch gmin w granicach powiatu biłgorajskiego lub wykraczających poza obszar powiatu biłgorajskiego, o ile zostało zawarte stosowne porozumienie na przekazanie organizacji publicznego transportu zbiorowego), jeśli operator linii zostanie wybrany w trybie przetargu nieograniczonego.

Zainteresowane samorządy gminne mogą partycypować finansowo w utrzymaniu linii organizowanych przez Powiat Biłgorajski. Środki finansowe na utrzymanie linii komunikacyjnych będą przekazywane na

podstawie porozumień o udzielaniu pomocy finansowej w formie dotacji celowej⁴⁰, zawieranych pomiędzy Powiatem Biłgorajskim i samorządami gminnymi, przez teren których przebiegać będzie linia komunikacyjna.

Dla samorządów gminnych udzielanie pomocy publicznej powiatowi w postaci dopłat do linii powiatowych realizujących również przewozy pasażerskie w granicach administracyjnych tych samorządów, odpowiadające zapotrzebowaniu ich mieszkańców może być korzystniejsze niż uruchamianie własnych linii komunikacyjnych na trasach pokrywających się.

III.4. Integracja taryf i systemów biletowych w aspekcie przyjętych wariantów finansowania transportu publicznego

W Polsce na poziomie regionów integracja transportu publicznego nie została jeszcze zapoczątkowana. Podstawowym czynnikiem utrudniającym pełną integrację transportu publicznego jest zakres ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych – dla niektórych grup społecznych wymiar przyznanych ulg różni się w zależności od rodzaju komunikacji i zakupionego biletu.

Integracja różnych systemów transportu publicznego, w tym powiatowego z gminnym i wojewódzkim, to proces łączenia ich w jeden zintegrowany system funkcjonalny obejmujący wszystkie środki lokomocji i podnoszący atrakcyjność transportu publicznego oraz jego konkurencyjność w stosunku do transportu indywidualnego. Integrację systemów transportowych prowadzić należy na trzech poziomach:

- taryfowym – poprzez wprowadzenie jednolitego systemu taryfowego na jak największym obszarze funkcjonalnym,
- rozkładów jazdy – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych, w tym szczególnie w węzłach przesiadkowych,
- infrastrukturalnym – poprzez koncentrację przystanków komunikacyjnych i peronów kolejowych w ramach funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Dlatego należy dążyć do wprowadzenia biletów zintegrowanych umożliwiających podróż na jednym bilecie co najmniej na obszarze całego powiatu biłgorajskiego.

Mając na uwadze znaczenie transportu publicznego dla obsługi mieszkańców miejscowości na obszarze powiatu – powiat biłgorajski deklaruje wolę współpracy z Województwem Lubelskim w zakresie wskazanym w *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Lubelskiego*.

Wskazuje on, że proces integracji taryfowej transportu publicznego w województwie lubelskim powinien przebiegać wieloetapowo, gdyż wymagać będzie współpracy pomiędzy wieloma jednostkami samorządowymi.

⁴⁰ Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2009 r. Nr 157, poz. 1240 z późn. zm.), art. 220, Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.), art. 10 ust. 2, Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1592 z późn. zm.), art. 7a.

Integrowanie wojewódzkich przewozów pasażerskich z gminnymi oraz powiatowymi przewozami pasażerskimi, wymagać będzie przede wszystkim ustalenia skali wykorzystania zintegrowanych biletów okresowych poprzez organizację cyklicznych badań marketingowych lub instalację urządzeń rejestrujących podróże przesiadkowe. Podział przychodów ze sprzedaży biletów zintegrowanych będzie oparty proporcjonalnie do składowych ich cen, ustalonych przez poszczególnych organizatorów z uwzględnieniem ulg komunalnych i ustawowych.

Przy kontraktach typu netto, procesy integracji transportu publicznego będą wymagały zastosowania rozwiązań organizacyjno-technicznych, umożliwiających pełną identyfikację i rejestrację wykorzystania biletów zintegrowanych. Podział wpływów ze sprzedaży będzie wyznaczany proporcjonalnie do cen biletów obowiązujących w pojazdach operatorów na odcinkach, na które dany bilet zostanie wydany. Przy wprowadzeniu systemów rejestrujących przejazdy z wykorzystaniem biletów jednorazowych, kodowanych na nośnikach elektronicznych, przychód ze sprzedaży biletu jednorazowego będzie podzielony np. proporcjonalnie do składowych jego ceny. Należna część dla organizatora (operatora) komunikacji powiatowej zostanie najpierw przekazana organizatorowi wojewódzkich przewozów pasażerskich, który po rozliczeniu zwróci ją właściwemu organizatorowi (operatorowi) linii, na której została zrealizowana część podróży przesiadkowej z biletem zintegrowanym.

Funkcjonowanie biletów zintegrowanych okresowych przy umowach typu netto wiązać się będzie z wyposażeniem pojazdów operatorów o urządzenia rejestrujące podróże pasażerów lub z wykonywaniem cyklicznych i kompleksowych badań struktury biletowej. Uzyskiwane dane będą pozwalały na ustalenie wykorzystania biletów wieloprzejazdowych w aspekcie częstotliwości, długości i zasięgu podróży. Podział przychodów z biletów zintegrowanych zostanie rozszerzony o organizatorów (operatorów) pozostałych rodzajów publicznego transportu zbiorowego w województwie, tj. gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich.

III.5. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów

Polityka taryfowo-biletowa określa udział pasażerów w finansowaniu jej systemu, stanowi jedno z najważniejszych narzędzi ukierunkowanych na zachęcanie do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego jest zadaniem ekonomiczno-socjalnym organizatora publicznego transportu zbiorowego, które składa się z określania cen za usługę przewozową sprawiających, że przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego jest ekonomicznie bardziej korzystny w porównaniu z przejazdem transportem indywidualnym oraz środkiem transportu przewoźnika komercyjnego, funkcjonującego poza wspólnym systemem taryfowo-biletowym.

Najkorzystniejszym rozwiązaniem jest jednolity zintegrowany system taryfowy w całym regionie komunikacyjnym powiatu biłgorajskiego.

Socjalny charakter publicznego transportu zbiorowego wymusza ustalanie w projektowanym systemie taryfowo-biletowym wachlarza ulg przyznawanych różnym grupom społecznym i bonifikat (stosowanych np. przy jednorazowych zakupach większej liczby biletów albo biletów ważnych przez dłuższy okres czasu niezależnie od liczby przejazdów).

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach. Pierwszą jest przesłanka ekonomiczna, wynikająca z konieczności pokrycia wzrostu kosztów publicznego transportu zbiorowego – wówczas podejmuje się decyzję o zmianie cen biletów przejazdowych. Drugą – społeczna, wynikająca ze zmiany sposobu realizowania usług przewozowych (nowe trasy komunikacyjne, wzrost poziomu jakościowego usług, wprowadzenie nowych rodzajów biletów jako reakcja na społeczne oczekiwania, wprowadzenie nowoczesnych form realizowania płatności itp.). W tym przypadku podejmuje się decyzję o zastąpieniu istniejącego systemu taryfowo-biletowego systemem innym, bardziej funkcjonalnym.

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

Proponowany asortyment oferowanych biletów powinien składać się co najmniej z biletów jednorazowych oraz biletów okresowych (np. tygodniowe, 10 dniowe, miesięczne, roczne).

Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych – rodzaj uprawnienia oraz poziom ulgi, wynikają z ustaw⁴¹ oraz mogą wynikać z uchwały Rady Powiatu Biłgorajskiego, o ile zostaną ustanowione.

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

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

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

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

⁴¹ Przepisy państwowe, ustalające uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, to:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (teksty jednolity Dz. U. z 2012 r., poz. 1138),
- Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz. U. z 2010 r. Nr 101, poz. 648 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 400),
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2005 r. Nr 164, poz. 1365 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1824 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka (Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280 z późn. zm.).

IV. Preferencje wyboru środka lokomocji przez mieszkańców powiatu biłgorajskiego

IV.1. Aktualny podział zadań przewozowych pomiędzy różne środki lokomocji – indywidualne oraz zbiorowe

Na podstawie przeprowadzonych w 2015 roku badań napełnień w pojazdach komunikacji zbiorowej, kursujących na terenie powiatu biłgorajskiego oraz na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2010 roku na drogach krajowych i wojewódzkich, zidentyfikowano obecny podział zadań przewozowych, czyli skalę preferencji mieszkańców co do wyboru rodzaju środka transportu jakim odbywają niepiesze podróże ponadgminne, w granicach powiatu biłgorajskiego (odpowiadające powiatowym przewozom pasażerskim). Niniejszy podział zadań przewozowych został zdefiniowany jako zbiór proporcji liczby podróży niepieszych realizowanych przez poszczególne środki transportu⁴² do liczby podróży niepieszych ogółem. Dokładność danych otrzymanych w wyniku przeprowadzonych badań pozwoliła określić udziały dla każdego z przewoźników autobusowych obsługujących biłgorajskie powiatowe przewozy pasażerskie. Danymi wejściowymi dla transportu indywidualnego były liczby pojazdów zaobserwowane na charakterystycznych punktach położonych na drogach wojewódzkich na obszarze powiatu biłgorajskiego. Na ich podstawie obliczono napełnienie pojazdów samochodowych⁴³ oraz motocykli na poszczególnych kierunkach wychodzących z poszczególnych miejscowości. Danymi wejściowymi dla komunikacji zbiorowej były wyniki badań opisanych w rozdziałach III.1. i III.2 opracowania pt. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Biłgorajskiego Etap I – projekt sieci połączeń”. Proces obliczeniowy podziału zadań przewozowych polegał na porównaniu danych wejściowych dla poszczególnych środków transportu i określeniu proporcji zaprezentowanej poniżej. Mizerna oferta przewozowa kolei i nieliczne przystanki w transporcie kolejowym zlokalizowane na obszarze powiatu biłgorajskiego są powodem pominięcia transportu kolejowego w niniejszym zestawieniu.

Tab. IV.1.1. Aktualny podział zadań przewozowych w ponadgminnych podróżach wewnątrz powiatu biłgorajskiego.

Rodzaj transportu		Udział w podróżach niepieszych
indywidualny		86,79%
autobusowy	PKS Biłgoraj	8,13%
	AFAR BUS	2,57%
	ANMAR	1,52%
	TACHO SYSTEM	0,95%
	SPKiPS AUTONAPRAWA	0,04%

Źródło: opracowanie własne.

⁴² Nie uwzględniono podróży rowerem.

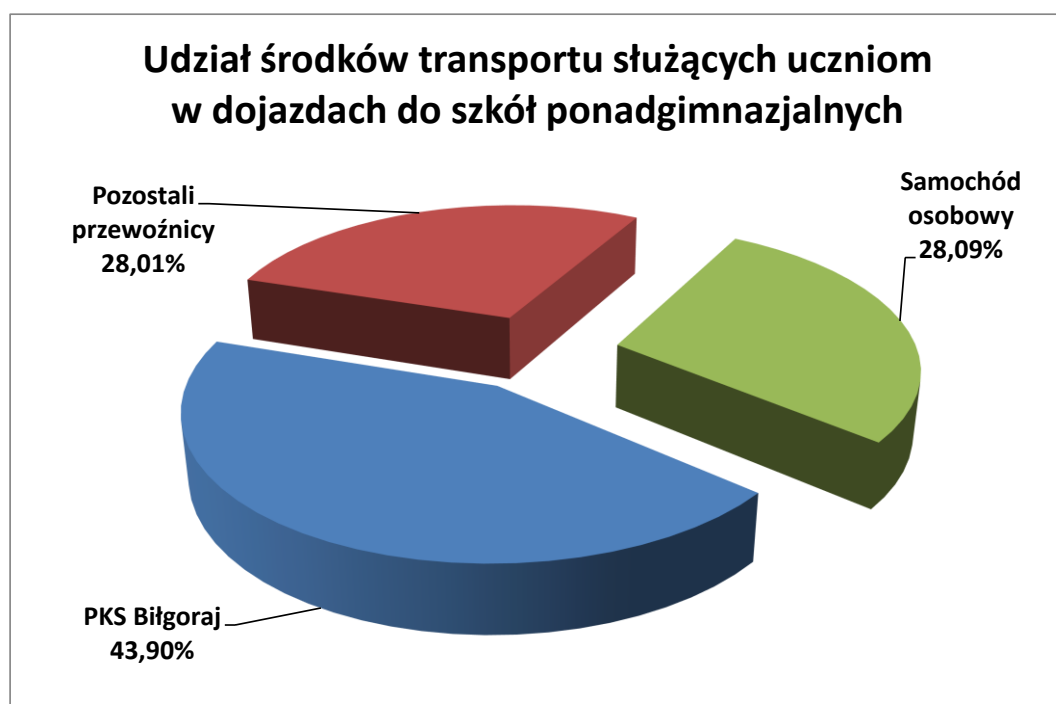
⁴³ Dla samochodów osobowych przyjęto uśrednione napełnienie rzędu 1,5 osoby.



Rys. IV.1.1. Obecny podział zadań przewozowych w podróżach niepieszych ponadgminnych wewnątrz powiatu biłgorajskiego.

Źródło: opracowanie własne.

Wśród młodzieży szkolnej uczęszczającej do szkół ponadgimnazjalnych ulokowanych na terenie powiatu biłgorajskiego przeprowadzono dodatkowe badania ankietowe. Odpowiedzi udzieliło 59,9% uczniów. Badania te dotyczyły wyboru rodzaju środka transportu z jakiego korzystają uczniowie w czasie dojazdu do swojej placówki oświatowej. Jego wyniki przedstawiono na Rys. IV.1.2. Wyniki te są na tyle istotne, gdyż jak zauważono w rozdziale I.2.1 znaczna część kursów powiatowych przewozów pasażerskich kursuje tylko w dni nauki szkolnej i jest głównie dedykowana dowozowi i odwozowi uczniów szkół ponadgimnazjalnych.



Rys. IV.1.2. Podział zadań przewozowych w grupie uczniów szkół ponadgimnazjalnych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Starostwa Powiatowego w Biłgoraju.

IV.2. Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z oferty obecnie funkcjonującej komunikacji, w tym z jej zdolności przewozowej

Ze względu na słabo rozwiniętą sieć kolejową, przewozy pasażerskie w powiecie biłgorajskim realizowane są transportem autobusowym. Wewnątrz powiatu uruchamianych jest 49 linii komunikacyjnych obsługiwanych przez 5 przewoźników. Łącznie realizują oni w ramach powiatowych przewozów pasażerskich 309 kursów w dni robocze szkolne, 206 kursów w dni robocze w okresie ferii zimowych i wakacji oraz po 42 kursy w soboty i niedzielę. Silna intensyfikacja podaży usług w dni robocze w roku szkolnym świadczy o tym, że najważniejszym zadaniem powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie biłgorajskim jest przewóz dzieci i młodzieży szkolnej. Przewozy o znaczeniu regionalnym (wojewódzkie przewozy pasażerskie), które realizowane są na obszarze powiatu biłgorajskiego, to 53 linie komunikacyjne obsługiwane przez 21 przewoźników. Łącznie w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich uruchamianych jest 434 kursów w dni robocze szkolne, 363 kursów w dni robocze w okresie ferii zimowych i wakacji, 244 kursów w soboty i 198 kursów w niedzielę. Przeważają bezpośrednie połączenia z Lublinem oraz sąsiadującymi powiatami wewnątrz granic województwa lubelskiego. Prawie 1/3 ankietowanych użytkowników komunikacji autobusowej odpowiedziało, że planuje przesiąść się na samochód osobowy w najbliższej przyszłości (do roku), 14% w dalszej perspektywie (powyżej roku), 29% tymczasowo nie planuje zmiany, ale kiedyś chciałoby, natomiast 18% chciałoby jeździć komunikacją indywidualną, jednakże z przyczyn ekonomicznych wybiera transport zbiorowy.

IV.3. Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z potrzeby zrównoważonego rozwoju

Wybór przez podróżnych rodzaju środka transportu z jakiego skorzystają w podróży zależy od subiektywnej oceny dostępnych poszczególnych środków transportowych. W tym przypadku należy zwrócić uwagę, że pewne rodzaje środków transportu zbiorowego nie są dostępne na niektórych obszarach. W najgorszym przypadku, niektóre miejscowości mogą nie posiadać dostępu do jakiegokolwiek transportu zbiorowego, a ich mieszkańcy są zmuszeni podróżować wyłącznie transportem indywidualnym (samochód osobowy, rower, itp.). Temu ostatniemu przypadkowi sprzyja prowadzenie pro-motoryzacyjnej polityki transportowej, która ogranicza lub minimalizuje potoki pasażerskie w transporcie zbiorowym, co prowadzi do redukcji oferty przewozowej, a nawet całkowitą likwidację transportu zbiorowego na pewnych obszarach. W interesie publicznym jest ograniczenie takich tendencji, poprzez realizację odmiennej polityki transportowej, opartej na strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. W jej ramach powinny być stosowane rozwiązania i narzędzia mające na celu ograniczenie natężenia ruchu w transporcie indywidualnym oraz podniesienie atrakcyjności systemu publicznego transportu zbiorowego.

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

- bezpośredniość połączeń,
- częstotliwość,
- dostępność,
- informacja,

- koszt,
- niezawodność funkcjonowania,
- czas podróży,
- prędkość,
- punktualność,
- rytmiczność,
- komfort podróży.

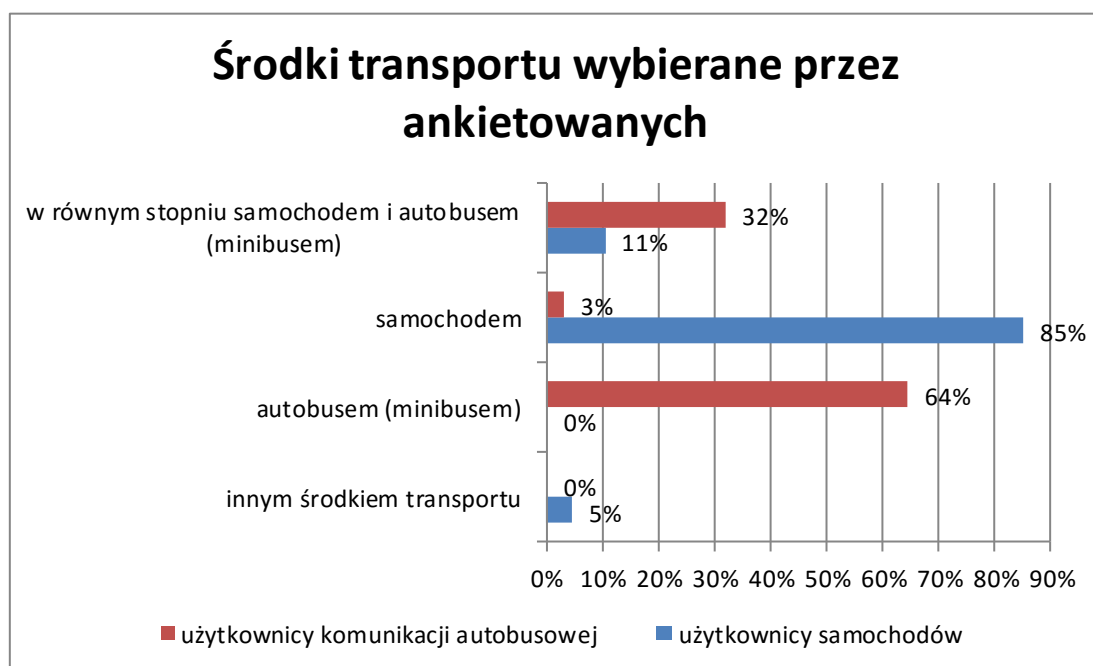
Poniżej wymieniono szereg działań, które wpisują się w strategię zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Wpływają one na lepsze ocenianie publicznego transportu zbiorowego przez podróżnych, a tym samym podnoszą jego jakość i potencjał oraz umożliwiają zwiększanie liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową:

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

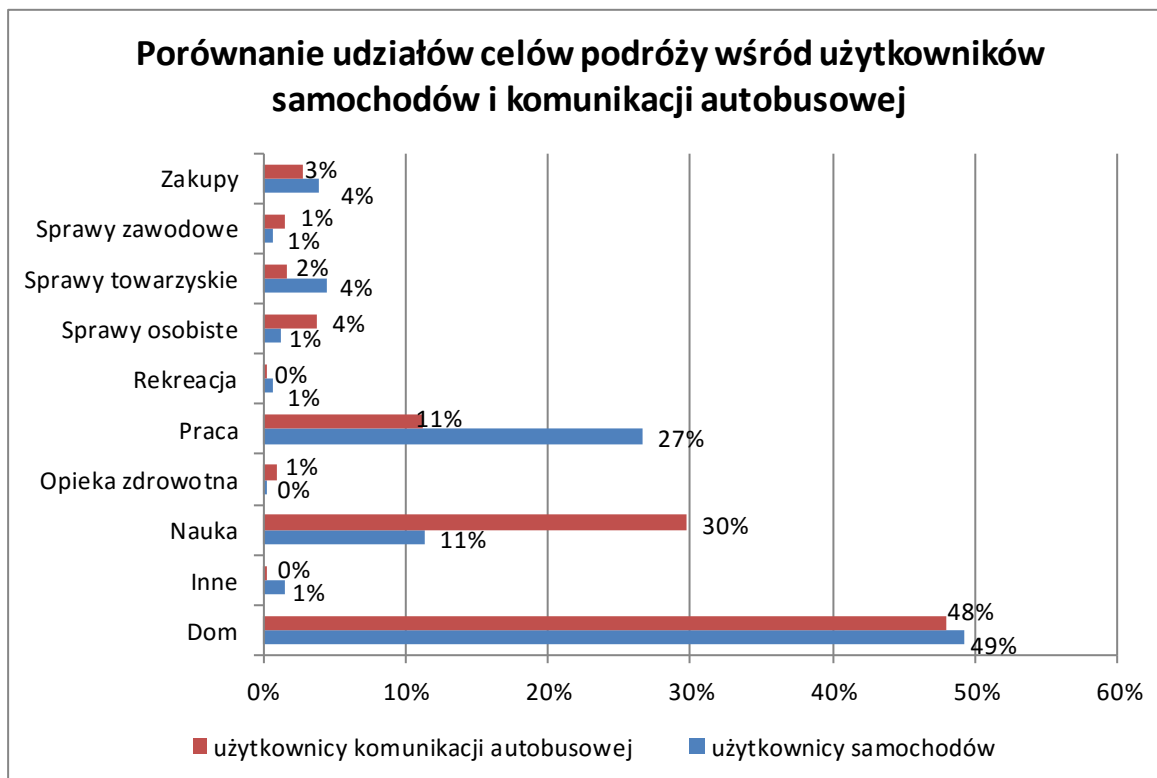
Powyższe działania, realizowane kompleksowo przez wszystkie szczeble administracji są konieczne dla znacznego podniesienia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego i uzyskania wzrostu liczby pasażerów.

IV.4. Preferencje wyboru środka lokomocji wnioskowane przez mieszkańców

Aktualnie w celu realizacji podróży najczęściej osób wybiera samochód osobowy. Jest to spowodowane faktem, że stanowi on dla nich niezależny, najszybszy, komfortowy, pozwalający dotrzeć bezpośrednio do celu środek transportu. Wybierają go przeważnie osoby pracujące, przy codziennych dojazdach. Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez użytkowników komunikacji zbiorowej jest autobus lub minibus (64%), natomiast przez użytkowników komunikacji indywidualnej samochód (85%). Najwięcej ankietowanych wybrało za swój cel podróży dom (48% użytkowników autobusów i 49% samochodów), natomiast kolejnym istotnym celem podróży jest nauka (30%) wśród użytkowników komunikacji autobusowej, zaś wśród osób poruszających się samochodami – praca (27%).



Rys. IV.4.1. Środki transportu zadeklarowane przez respondentów.



Rys. IV.4.2. Cele podróży zadeklarowane przez respondentów.

Transport autobusowy w podróżach obligatoryjnych jest najczęściej wybierany przy dojazdach do ośrodków edukacji oraz w mniejszym stopniu do zakładów pracy (przede wszystkim przez osoby nieposiadające uprawnień do prowadzenia pojazdów). Główne atuty tego środka lokomocji to stosunkowo niskie ceny oraz wysoka częstotliwość kursowania. Podstawowe czynniki zniechęcające mieszkańców powiatu do korzystania z transportu autobusowego to: zatłoczenie pojazdów oraz ich zły stan techniczny, brak ogrzewania, klimatyzacji, niska estetyka dworców i przystanków, brak przystosowania do przewozu osób z ograniczoną sprawnością ruchową.

IV.5. Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

W powiecie biłgorajskim obecnie żyje około 12 tysięcy osób o różnych stopniach niepełnosprawności. Stanowi to około 12% mieszkańców powiatu. Jest to spory odsetek osób mających utrudnione możliwości rozwoju kariery zawodowej oraz pasji. Aby zapobiec ich wykluczeniu społecznemu należy im umożliwić transport do pracy, na leczenie, rehabilitację, udział w imprezach kulturalnych itp.

W związku z ich ograniczoną możliwością poruszania się lub niedowidzeniem należy wprowadzić szereg ułatwień dotyczących transportu zbiorowego, aby osoby niepełnosprawne miały możliwość skorzystania z usług transportu zbiorowego.

Informacja pasażerska powinna mieć osobne oznaczenia o kursowaniu pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. W środku fabrycznie nowych pojazdów powinny być głosowe oraz wizualne tablice informacyjne dotyczące zbliżających się przystanków oraz innych informacji związanych z danym kursem. Na stanowiskach autobusowych na planowanych zintegrowanych węzłach

przesiadkowych powinny być zamontowane elektroniczne tablice z aktualnym rozkładem jazdy, informacjami o opóźnieniach zarówno w formie wizualnej, jak i głosowej.

IV.6. Preferencje wyboru środka lokomocji pod kątem ich negatywnego oddziaływania na środowisko

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

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

IV.7. Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z bezpośredniości połączeń, częstotliwości, dostępności, kosztów, niezawodności, prędkości, wygody i punktualności

- **Bezpośredniość połączeń**

Przy wyborze środka transportu jednym z najważniejszych kryteriów jest bezpośredniość połączenia. W związku z tym najdogodniejszym środkiem lokomocji, który zapewnia bezpośredniość podróży jest samochód osobowy. Postulat bezpośredniości połączeń jest uważany za najważniejszy aspekt mogący zachęcić użytkowników transportu indywidualnego do korzystania z transportu zbiorowego. 5% użytkowników komunikacji autobusowej wskazało ten czynnik jako ważny i wymagający poprawy.

- **Częstotliwość kursowania**

Spośród użytkowników komunikacji autobusowej, 38% respondentów oceniło ten aspekt jako bardzo dobry, a 45% jako dobry. Według 18% respondentów korzystających z komunikacji zbiorowej, częstotliwość kursowania powinna zostać zwiększona.

Spośród użytkowników transportu indywidualnego 42% respondentów zadeklarowało, że poprawa częstotliwości kursowania może skłaniać ich do zmiany indywidualnego środka lokomocji na środki komunikacji zbiorowej.

- **Niezawodność, punktualność**

Użytkownicy transportu zbiorowego dobrze oceniają punktualność i niezawodność komunikacji autobusowej. Oba postulaty przewozowe zostały ocenione wysoko przez 1/3 użytkowników komunikacji autobusowej.

- **Dostępność**

Większość badanych, tj. 90% pasażerów komunikacji autobusowej, akceptuje długość drogi do przystanków. W kwestii odległości do przystanku z miejsca zamieszkania 39% respondentów stwierdziło, że ma od 0 do 249 metrów, 18% od 250 do 499 metrów a 22% od 500 do 999 metrów. Tylko 6% użytkowników samochodów stwierdziło, że zwiększenie dostępności przystanków skłoniłoby ich do przesiadki na komunikację zbiorową.

- **Koszty**

Koszty przejazdów transportem zbiorowym zwykle są niższe niż koszty przejazdów komunikacją indywidualną. Jednak użytkownicy samochodów przeważnie porównują koszty zakupu biletów do kosztów zakupu paliwa, nie wliczając do kosztów użytkowania samochodu, takich jak: wydatki na naprawy, ubezpieczenia oraz amortyzacji. W tego typu prostej kalkulacji, koszty zakupu paliwa do samochodu osobowego wynoszą około 0,40 zł za kilometr. Oznacza to, że za równowartość biletu za 4 zł na odległość 20 km można przejechać 10 km samochodem, za równowartość biletu za 6 zł na odległość 35 km – można przejechać 15 km samochodem, natomiast za równowartość biletu za 8 zł na 50 km – można przejechać samochodem 30 kilometrów. Generalnie, można zauważyć, że wysokość kosztów przejazdu jednej osoby w miarę wzrostu odległości podróży staje się bardziej atrakcyjna w przypadku korzystania ze środków transportu publicznego. Z badań ankietowych wynika, że niskie ceny biletów zachęca 44% użytkowników samochodów osobowych do skorzystania z transportu zbiorowego.

- **Prędkość (czas przejazdu)**

Całkowity czas przejazdu od źródła do celu podróży składa się z następujących elementów składowych: czasu dojścia pieszo na przystanek (stację), czasu oczekiwania na przyjazd pojazdu, czasu przejazdów, czasu przemieszczania się pomiędzy przystankami (stacjami) w przypadku przesiadania się oraz czasu dojścia z przystanku (stacji) do celu. Zatem czas jazdy poszczególnym środkiem lokomocji stanowi tylko jeden element całkowitego czasu podróży, dlatego największe korzyści – oszczędności czasu przy korzystaniu z szybszych, bezkolizyjnych środków lokomocji występują przy przejazdach na większe odległości. W krótszych relacjach większe znaczenie mają odległości dojść pieszych oraz czasy oczekiwania na pojazdy. 31% ankietowanych pasażerów korzystających na co dzień z usług transportu zbiorowego ocenia bardzo dobrze czas podróży, natomiast 14% respondentów stwierdziło, że ten czynnik wymaga poprawy. Krótszy czas podróży zachęciłby jedynie 3% użytkowników komunikacji samochodowej do przesiadki na autobus.

- **Komfort podróży**

Ankietowani pasażerowie transportu zbiorowego w powiecie biłgorajskim wysoko oceniają jakość komfortu podróży środkami komunikacji autobusowej. Wygodę podróżowania z dużym bagażem 31% pasażerów ocenia jako dobrą, natomiast ocenę bardzo dobrą temu czynnikowi przyznało 26% respondentów. W przypadku aspektów związanych z podróżowaniem takich jak czystość oraz wentylacja pojazdów ankietowani ocenili je również wysoko. W odniesieniu do zatłoczenia pojazdów ocenę dobrą przydzieliło 31%, natomiast ocenę bardzo dobrą wskazało 13% badanych. Prawie połowa użytkowników samochodów stwierdziła, że zawsze wolne miejsce siedzące i klimatyzacja w autobusach skłoniłaby ich

do zmiany preferencji z samochodu osobowego na transport zbiorowy. Mniejsze zatłoczenie autobusów jako argument na zmianę preferencji komunikacyjnych przemawia do 28% użytkowników komunikacji indywidualnej.

IV.8. Oczekiwane zmiany podziału zadań przewozowych

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym nakłada na powiat biłgorajski obowiązki planowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym. Jedynymi zadaniami, wynikającymi z tych obowiązków, a jakie obecnie realizuje powiat biłgorajski są: określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat biłgorajski, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów (jedno z zadań organizowania) oraz zatwierdzanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie zezwoleń (jedno z zadań zarządzania). Uchwalając niniejszy Plan, powiat biłgorajski spełni obowiązek w zakresie planowania publicznego transportu zbiorowego. Niemniej jednak pozostałe zadania z zakresu organizowania i planowania nie muszą zostać podjęte do realizacji przez powiat, gdyż zgodnie z aktualnym stanem prawnym nie są one dla powiatu biłgorajskiego obligatoryjne. Na tej przesłance postanowiono stworzyć 3 scenariusze rozwoju sytuacji, tj. oczekiwanych przyszłych zmian podziału zadań przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich funkcjonujących na obszarze powiatu biłgorajskiego. Trzeba wyraźnie zaznaczyć, że powiat biłgorajski nie posiada pełnej kontroli nad przyszłą sytuacją powiatowych przewozów pasażerskich, a tym samym nie dysponuje skutecznymi narzędziami umożliwiającymi osiągnięcie przedstawionych założeń. Na całość nakładają się różnorodne czynniki zewnętrzne, a w szczególności sytuacja gospodarcza i makroekonomiczna, uwarunkowania prawne oraz stan finansów publicznych, od których w znacznej mierze zależy budżet powiatu biłgorajskiego – czynnik najistotniejszy.

Scenariusz „A” – brak podjęcia się realnego organizowania powiatowych przewozów pasażerskich

Scenariusz ten charakteryzuje się niepodejmowaniem żadnych innych, niewymaganych wprost przez wspomnianą Ustawę, działań związanych z organizowaniem i zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym, a w szczególności brakiem organizacji linii komunikacyjnych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym wskazanych w Planie. Tym samym oznaczałoby to pozbawienie od dnia 1.01.2017 r. środków dla wszystkich przewoźników środków finansowych z udzielanej rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych w kursach realizowanych w ramach powiatowych przewozów pasażerskich. Najbardziej prawdopodobnym następstwem takiej decyzji będzie likwidacja w 2017 roku części kursów szkolnych z racji nagłego spadku ich rentowności, gdyż przewoźnicy będą nadal musieli oferować bilety miesięczne z ulgą 49% dla młodzieży uczącej, ale bez dotacji z budżetu państwa. Jak to zauważono w rozdziale I.2.1., większość kursów powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie biłgorajskim to kursy szkolne, których główną klientelą są uczniowie szkół ponadgimnazjalnych, wykupujących wspomniane bilety miesięczne. Utrata w przybliżeniu połowy dochodów z kursów szkolnych będzie powodem do drastycznego ograniczenia oferty powiatowych przewozów pasażerskich, a w szczególności kursów obsługujących rejon o mniejszych potokach pasażerskich. W największym stopniu dotknie to Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Biłgoraju Sp. z o.o., którego kursy, zgodnie z wynikami ankiety przedstawionych na Rys. IV.1.2., są najczęściej wybierane w dojazdach do

szkół ponadgimnazjalnych przez młodzież mieszkającą na obszarze powiatu biłgorajskiego. Taki stan rzeczy będzie wiązał się z znacznym spadkiem udziału transportu autobusowego w ponadgminnych podróżach wewnątrzpowiatowych na przestrzeni lat 2015 – 2029. Do tego należy założyć wskaźniki demograficzne wynikające z pesymistycznych prognoz demograficznych dla powiatu biłgorajskiego stworzonych przez GUS, a przedstawionych w rozdziale II.1.

Tab. IV.8.1. Podział zadań przewozowych w scenariuszu „A”.

Rodzaj transportu	Udział w podróżach pieszych w roku 2029	Zmiana 2015/2029
indywidualny	92,13%	
autobusowy	7,87%	-5,34%

Źródło: opracowanie własne.



Rys. IV.8.1. Oczekiwany podział zadań przewozowych w pieszych podróżach ponadgminnych wewnątrz powiatu biłgorajskiego – w scenariuszu A.

Źródło: opracowanie własne.

Scenariusz „B” –podjęcie się organizowania powiatowych przewozów pasażerskich w formie minimalistycznej (utrzymanie stanu istniejącego)

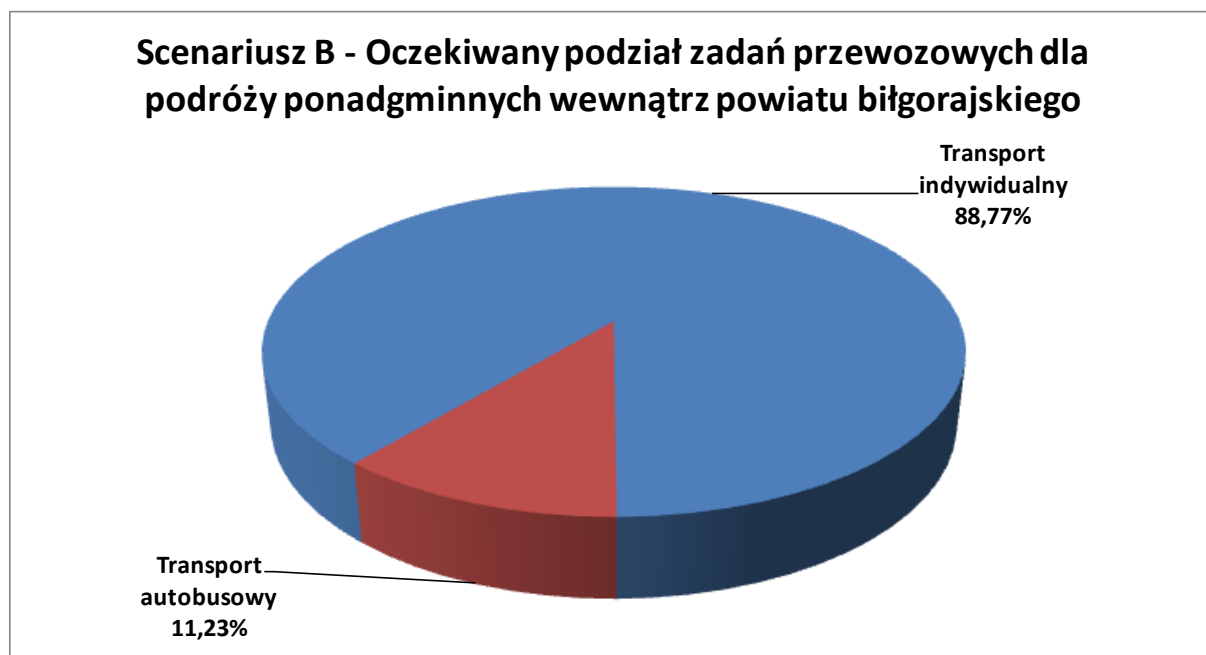
W tym scenariuszu organizator powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie biłgorajskim podejmuje się roli organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym w taki sposób, aby obecni przewoźnicy (a wówczas już operatorzy) nie utracili rekompensat z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych. Będzie wiązało się to z zawarciem umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – w formie koncesji na usługi, przekazywaniu wspomnianych rekompensat i kontroli realizacji usług

przewozowych. Tym samym powiat biłgorajski „uruchomi” przewozy na liniach o charakterze użyteczności publicznej, ale bez przekazywania dodatkowych środków finansowych, które mogłyby służyć rozwojowi obecnej siatki połączeń komunikacyjnych i poprawie standardów usług przewozowych, a co można określić podejściem minimalistycznym. Działania te będą służyć niedopuszczeniu do marginalizacji transportu zbiorowego (opisanej w scenariuszu A), ale nie będą mogły powstrzymać czekającego transport zbiorowy regresu (w latach 2015 – 2029), wynikającego z pesymistycznych prognoz demograficznych dla powiatu biłgorajskiego.

Tab. IV.8.2. Podział zadań przewozowych w scenariuszu „B”.

Rodzaj transportu	Udział w podróżach pieszych w roku 2029	Zmiana 2015/2029
indywidualny	88,77%	
autobusowy	11,23%	-1,98%

Źródło: opracowanie własne.



Rys. IV.8.2. Oczekiwany podział zadań przewozowych w pieszych podróżach ponadgminnych wewnątrz powiatu biłgorajskiego – w scenariuszu B.

Źródło: opracowanie własne.

Scenariusz „C” –podjęcie się organizowania powiatowych przewozów pasażerskich w formie maksymalistycznej (rozwój publicznego transportu zbiorowego)

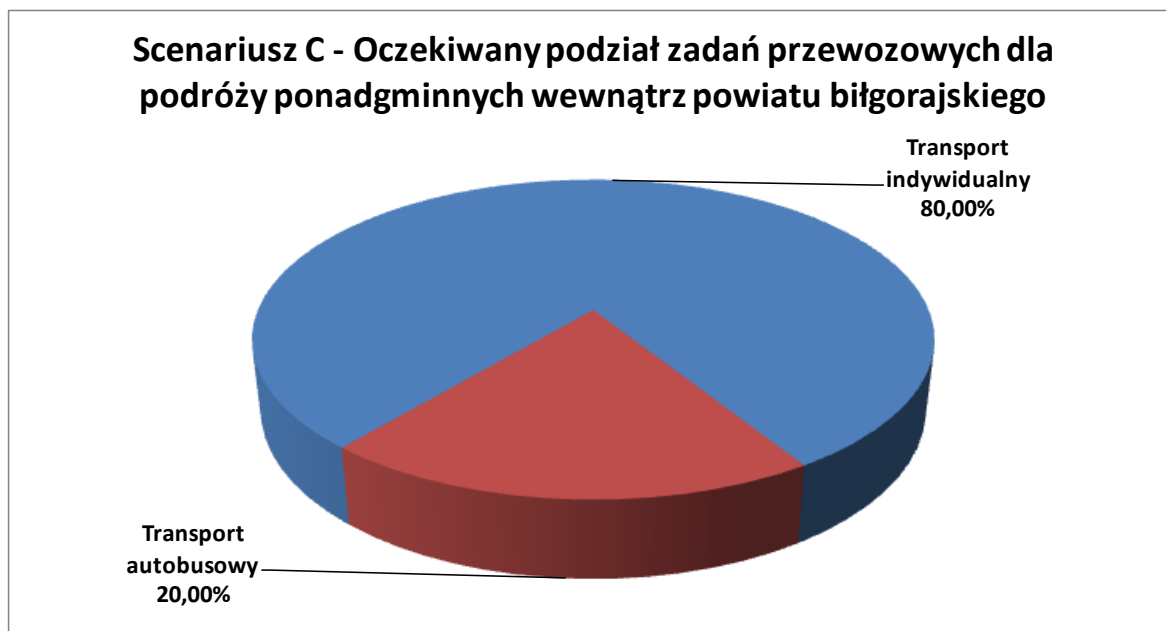
W tym scenariuszu organizator powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie biłgorajskim, najpierw zrealizuje całość założeń zapisanych w scenariuszu B, a następnie podejmuje się organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym na większą skalę, poprzez wybranie linii komunikacyjnych, które będzie dodatkowo finansował w celu poprawy standardów świadczonych usług oraz zwiększenia zasięgu obsługi i poprawy częstotliwości kursowania (w szczególności w okresie ferii

letnich i zimowych oraz w soboty, niedziele i święta, gdyż jak stwierdzono w rozdziale I.2.1. – w powiecie biłgorajskim liczba kursów w takich dniach jest dziś znacznie ograniczana). W tym przypadku z częścią operatorów organizator podpisałby umowy, które przybrałyby inną formę niż koncesja na usługi. Wówczas organizator mógłby kształtować ofertę przewozową i rozkłady jazdy, ustalać warunki taryfowo-biletowe, ustalać standardy usług i miałby pełną kontrolę nad realizacją usług przewozowych na wybranych liniach komunikacyjnych (poprzez kary umowne). W dłuższej perspektywie organizator promowałby i rozwijałby publiczny transport zbiorowy. W zamian wybrani operatorzy oprócz rekompensat z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych, otrzymywaliby również rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Dzięki takim działaniom, można byłoby uzyskać znaczną poprawę obecnej oferty przewozowej, a która tym samym stałaby się wysoce atrakcyjna i zgodna z najbardziej wygórowanymi oczekiwaniami mieszkańców powiatu biłgorajskiego. Działania te będą skutkować nie tylko zatrzymaniem regresu transportu zbiorowego, który w innym przypadku musiałby postępować, choćby ze względu na pesymistyczne prognozy demograficzne, ale również zaowocuje stopniowym zwiększeniem roli transportu autobusowego w obsłudze komunikacyjnej powiatu w perspektywie do 2029 roku.

Tab. IV.8.3. Podział zadań przewozowych w scenariuszu „C”.

Rodzaj transportu	Udział w podróżach pieszych w roku 2029	Zmiana 2015/2029
indywidualny	80,00%	
autobusowy	20,00%	+6,79%

Źródło: opracowanie własne.



Rys. IV.8.3. Oczekiwany podział zadań przewozowych w pieszych podróżach ponadgminnych wewnątrz powiatu biłgorajskiego – w scenariuszu C.

Źródło: opracowanie własne.

IV.9. Warunki konieczne do spełnienia dla uzyskania planowanych efektów zmian

Dla zwiększenia udziału transportu autobusowego w realizowanych ponadgminnych podróżach wewnątrz powiatu biłgorajskiego, a tym samym realizacji scenariusza C, należy podjąć się realizacji szeregu działań:

a) z zakresu administracji publicznej:

- rozbudowa struktury Starostwa Powiatowego w Biłgoraju o pion zajmujący wyłącznie zadaniami planowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym;

b) z zakresu organizacji i zarządzania transportem autobusowym:

- utworzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego i jednolitego systemu dystrybucji obejmującego wszystkich operatorów obsługujących powiatowe przewozy pasażerskie w powiecie biłgorajskim,
- wprowadzanie atrakcyjnej oferty taryf rabatowych,
- wzajemna koordynacja rozkładów jazdy zarówno w aspekcie wspólnych odcinków kursowania kilku linii autobusowych jak i przesiadek na dworcu autobusowym w Biłgoraju;
- zwiększenie częstotliwości kursowania na trasach postulowanych przez podróżnych;
- przy tworzeniu umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w specyfikacji istotnych warunków zamówień należy przyjąć wymogi jakościowe zbieżne z oczekiwaniami mieszkańców powiatu,
- ujednoliceniu informacji pasażerskiej wszystkich operatorów obsługujących powiatowe przewozy pasażerskie w powiecie biłgorajskim,
- ulepszenia standardów podróżowania poprzez sukcesywną wymianę zdekapitalizowanego taboru autobusowego wraz z zwiększeniem liczby pojazdów niskowejściowych obsługujących krótsze relacje,
- wraz z właścicielami i zarządcami przystanków komunikacyjnych i dworców, zlokalizowanych na terenie powiatu biłgorajskiego (gminy i województwo lubelskie) należy dokonać uzgodnień służących poprawie estetyki tych obiektów oraz ujednoliceniu ich wizerunku i zamieszczanej informacji pasażerskiej, a także przeanalizować zasadność zbudowania przystanków komunikacyjnych w nowych atrakcyjnych lokalizacjach,
- przebudowie dworca autobusowego w Biłgoraju w zintegrowany węzeł przesiadkowy o znacznym stopniu funkcjonalności,
- w przypadku polepszenia oferty przewozowej w transporcie kolejowym na trasach przebiegających przez powiat biłgorajski, skierowaniu wybranych kursów autobusowych do istniejących przystanków i stacji kolejowych w celu skomunikowania ich z kursującymi pociągami.

c) z zakresu organizacji ruchu drogowego:

- budowanie parkingów przy głównych przystankach autobusowych i węzłach komunikacyjnych, łącznie z preferencjami dla kierowców zostawiających tam swoje pojazdy (na przykład zniżki na przejazd w pojazdach komunikacji autobusowej),
- wyznaczanie pasów dla pojazdów komunikacji zbiorowej na odcinkach kluczowych dla transportu zbiorowego, na których tworzą się zatory w ruchu drogowym.

Realizacja scenariusza C jest celem bardzo ambitnym i wymagającym stworzenia sprawnie funkcjonującego podmiotu wewnątrz struktury ustawowego organizatora – Powiatu Biłgorajskiego,

odpowiedzialnego za organizację powiatowych przewozów pasażerskich. W tym przypadku podjęcie się najpierw realizacji scenariusza B, stworzy pozytywne ramy organizacyjne ułatwiające wprowadzenie bardziej skomplikowanego do wdrożenia scenariusza C.

IV.10. Wpływ transportu na środowisko

IV.10.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego

Transport, podobnie jak działalność przemysłowa jest uznawany za znaczące źródło uciążliwości i problemów dla środowiska naturalnego oraz człowieka, gdyż generuje on bowiem negatywne zjawiska w postaci emisji spalin, drgań oraz hałasu. Negatywny wpływ transportu na środowisko dotyczy przede wszystkim transportu drogowego i samochodowego.

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

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

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

IV.10.2. Emisja spalin

Powiat biłgorajski cechuje się słabo rozbudowaną siecią dróg o znaczeniu krajowym lub międzynarodowym. W północnej części powiatu przebiega z zachodu na wschód jedynie droga krajowa nr 74 (przez Gminę Frampol). Do ważniejszych dróg o charakterze ponad lokalnym i regionalnym należą drogi wojewódzkie o numerach 835, 849 858, 863. Jednak zwiększający się z roku na rok ruch na tych drogach generuje zanieczyszczenia komunikacyjne, które mają duży wpływ na jakość powietrza atmosferycznego. Do substancji mających negatywny wpływ na środowisko, które emitowane są przez środki transportu można zaliczyć: dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen oraz pyły. Na podstawie „Oceny jakości powietrza w województwie lubelskim za 2014 rok” ocenie jakości powietrza ze względu na ochronę zdrowia ludzi podlegają dwie strefy: aglomeracja lubelska oraz strefa lubelska, czyli obszar całego województwa – w tym powiat biłgorajski, z wyjątkiem aglomeracji lubelskiej. Powiat biłgorajski będący częścią strefy lubelskiej, w której dokonano pomiaru zanieczyszczeń, wymaga wdrożenia naprawczych programów ochrony powietrza z uwagi na występowanie na jej obszarze przekroczenia średniodobowej wartości dopuszczalnej pyłu zawieszonego PM₁₀ z ponadnormatywną częstością oraz rocznej wartości dopuszczalnej (klasa C). Podobne przekroczenia dotyczą benzo(a)pirenu. Do klasy B zaliczono strefę lubelską ze względu na poziom stężeń pyłu PM_{2,5} przekraczający poziom dopuszczalny, lecz nie przekraczający poziomu

dopuszczalnego powiększonego o margines tolerancji. Zanieczyszczenia gazowe objęte programem badań na terenie województwa lubelskiego, w tym powiatu biłgorajskiego w roku 2014, tj. dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen i ozon (wg. kryterium ochrony zdrowia) oraz dwutlenek siarki, dwutlenek azotu i ozon (według kryterium ochrony roślin) osiągały niskie wartości stężeń. Nie stwierdzono przekroczeń obowiązujących dla tych substancji wartości kryterialnych w powietrzu, zarówno ze względu na ochronę zdrowia, jak i ochronę roślin. Pozwoliło to na zakwalifikowanie wszystkich stref z terenu województwa lubelskiego pod względem zanieczyszczenia powietrza tymi substancjami dla obu kryteriów do klasy A.

Tab. IV.10.2.1. Wyniki klasyfikacji strefy lubelskiej dla wybranych substancji.

Lp.	Nazwa zanieczyszczenia	Symbol klasy wynikowej dla zanieczyszczenia w strefie lubelskiej	Poziom stężenie zanieczyszczenia	Wymagane działania
1	Dwutlenek azotu NO ₂	A	nie przekraczający poziomu dopuszczalnego	utrzymanie stężeń zanieczyszczenia poniżej poziomu dopuszczalnego oraz próba utrzymania najlepszej jakości powietrza zgodnej ze zrównoważonym rozwojem
2	Tlenek węgla CO			
3	Dwutlenek siarki SO ₂			
4	Ozon			
5	Benzen			
6	Pył zawieszony PM 2,5	B		stężenia substancji na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalny lecz nie przekraczają poziomów dopuszczalnych powiększonych o margines tolerancji
7	Pył zawieszony PM 10	C	powyżej poziomu dopuszczalnego	określenie obszarów przekroczeń poziomu dopuszczalnego oraz poziomu dopuszczalnego powiększonego o margines tolerancji opracowanie programu ochrony powietrza POP w celu osiągnięcia poziomu dopuszczalnego w wyznaczonym terminie
8	Benzo(a)piren			

Źródło: <http://www.ngk.de/pl/>.

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

Tab. IV.10.2.2. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO.

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

Źródło: <http://www.ngk.de/pl/>.

W ostatnich latach coraz większą popularność zdobywają autobusy z napędami alternatywnymi, do których można zaliczyć m.in. pojazdy zasilane CNG i LNG, pojazdy elektryczne, a także hybrydowe. Niskie wielkości emisji zanieczyszczeń przekładają się na niższe niż w przypadku zasilania pojazdów olejem napędowym koszty korzystania ze środowiska, zgodnie bowiem z art. 274 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska⁴⁴ wysokość tych kosztów uzależniona jest od ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza. Jednostkowe stawki opłat określone są w corocznie wydawanych obwieszczeniach Ministra Środowiska.

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

IV.10.3. Emisja hałasu

W powiecie biłgorajskim głównym źródłem hałasu jest przemysł oraz transport. W przypadku tego drugiego, hałas jest emitowany przede wszystkim przez ruch drogowy oraz w mniejszym stopniu kolejowy, gdyż przez powiat biłgorajski przechodzą trzy linie kolejowe: nr 65, czyli LHS – Linia Hutnicza Szerokotorowa, nr 66 Zwierzyniec – Stalowa Wola oraz nr 69 Rejowiec – Hrebenne.

⁴⁴ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1232.).

W Tab. IV.10.3.1. przedstawiono dopuszczalne wartości poziomu hałasu w środowisku⁴⁵ generowane przez transport.

Tab. IV.10.3.1. Dopuszczalny poziom hałasu.

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

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

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. nr 120, poz. 826) oraz Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2010 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109).

Stan klimatu akustycznego wokół dróg krajowych i wojewódzkich w powiecie biłgorajskim ulega ciągłym zmianom, spowodowanym ogólnym wzrostem liczby pojazdów samochodowych, a co za tym idzie wzrostem natężenia ruchu, co pogarsza sytuację akustyczną przyległych terenów. Zmniejszająca się przepustowość głównych dróg w powiecie (głównie kategorii drogi wojewódzkiej) oraz brak obwodnic sprzyja nieprzyjaznemu klimatowi akustycznemu na terenach zabudowanych powiatu. Musi zatem nastąpić intensyfikacja prac związanych z budową nowych odcinków dróg, odnowy nawierzchni, jak również budowy elementów ochrony środowiska ograniczających propagację hałasu (ekrany akustyczne). Dotyczy to w szczególności tych miejscowości, które leżą na skrzyżowaniach ważniejszych dróg lub te o charakterze zabudowy ulicowej (np. Frampol, Aleksandrów, Turobin). W Programie Ochrony Środowiska dla Powiatu Biłgorajskiego zapisano m.in. następujące działania ochrony przed hałasem: wprowadzanie stref wolnych od ruchu w centrach, egzekwowanie ograniczeń prędkości ruchu

⁴⁵ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2007 Nr 120, poz. 826).

na terenach zabudowanych, wprowadzanie do m.p.z.p. zapisów sprzyjających ograniczeniu zagrożenia hałasem (rozgraniczenie terenów o zróżnicowanej funkcji), budowa obwodnic miast wraz z zabezpieczeniami akustycznymi⁴⁶.

Alternatywą dla wzrastającego ruchu samochodowego, może być racjonalny rozwój transportu zbiorowego. Sprawnie funkcjonująca sieć połączeń w publicznym transporcie zbiorowym może spowodować zmianę zachowań społecznych, polegającą na wyborze środków komunikacji zbiorowej zamiast samochodu. Taka zmiana może przełożyć się na zmniejszenie ruchu samochodowego, zanieczyszczenia powietrza oraz spadku poziomu hałasu.

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

Na terenie województwa lubelskiego opracowano mapy akustyczne dla miasta Lublina, jako aglomeracji o liczbie mieszkańców większej niż 250 tys., a także dla obszarów, przez które przebiegają główne drogi kołowe, wykorzystywane przez ponad 6 milionów pojazdów rocznie. Przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu zanotowano na większości dróg krajowych i wojewódzkich objętych pomiarami (do 5 dB w dzień oraz w nocy), przy czym największe wartości przekroczenia (powyżej 20 dB) wystąpiły na odcinku drogi wojewódzkiej 835 (przebiegającej przez powiat biłgorajski) pomiędzy Lublinem i Mętowem oraz właśnie w Biłgoraju⁴⁷. W poniższej tabeli przedstawiono wyniki krótkotrwałych pomiarów hałasu drogowego, wykonanych w latach 2010 – 2012 na obszarach nieobjętych obowiązkiem opracowania map akustycznych. Wybrano punkty o największej wartości przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu.

⁴⁶ Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Biłgorajskiego na lata 2008-2011 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2012-2015, Starostwo Powiatowe w Biłgoraju, 2009

⁴⁷ Raport o stanie środowiska województwa lubelskiego w 2012 roku, WIOŚ Lublin 2012

Tab. IV.10.3.2. Wyniki pomiarów krótkookresowych hałasu drogowego z 2012 roku.

L.p.	Lokalizacja	LAeq D dzień T=16 h	LAeq N noc T=8 h	Wartość przekroczenia*		Źródło danych**
				Dzień [dB]	Noc [dB]	
1	Biłgoraj, ul. Zamojska	66,8	58,2	11,8	8,2	WIOŚ
2	Łuków, ul. Wyszyńskiego	71,2	66,6	11,2	16,6	WIOŚ
3	Hrubieszów, ul. Zamojska	66,0	59,0	11,0	9,0	IOŚ
4	Zamość, ul. Młyńska	65,4	55,7	10,4	5,7	WIOŚ
5	Puławy, ul. Lubelska	69,0	60,0	14,0	10,0	IOŚ

* – względem ówczesnych wartości dopuszczalnych ** – WIOŚ – Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, IOŚ – Instytut Ochrony Środowiska

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu o stanie środowiska województwa lubelskiego w 2012 roku, WIOŚ Lublin 2012.

Hałas powstający w wyniku użytkowania linii kolejowych w województwie lubelskim nie jest tak dotkliwy jak w przypadku transportu drogowego ze względu na niską gęstość szlaków kolejowych. W 2010 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – Zakład Linii Kolejowych w Lublinie przeprowadziły pomiary hałasu w 9 punktach przy liniach kolejowych na terenie województwa, w tym na linii nr 66 przebiegającej na terenie powiatu biłgorajskiego⁴⁸. W Tab. IV.10.3.3. przedstawiono linie, na których przekroczona została dopuszczalna norma.

Tab. IV.10.3.3. Wyniki pomiarów hałasu na liniach kolejowych w 2010 roku.

L.p.	Lokalizacja	Nr linii	LAeq D dzień T=16 h	LAeq N noc T=8 h	Wartość przekroczenia*	
					Dzień [dB]	Noc [dB]
1	Zarzeka – Puławy Azoty	7	70,4	67,4	10,4	17,4
2	Lublin	7	55,1	51,1	0,0	1,1
3	Rejowiec – Zawadówka	7	58,2	55,5	0,0	5,5
4	Motycz – Lublin	7	55,5	51,0	0,0	4,0
5	Łuków – Radom	26	53,5	54,5	0,0	4,5
6	Zwierzyniec – Biłgoraj	66	52,9	55,9	0,0	5,9

* – względem ówczesnych wartości dopuszczalnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu o stanie środowiska województwa lubelskiego w 2012 roku, WIOŚ Lublin 2012.

⁴⁸ Prognoza oddziaływania na środowisko projektu programu ochrony środowiska województwa lubelskiego na lata 2012 – 2015 z perspektywą do roku 2019, Lublin 2012

V. Zasady organizacji rynku przewozów

V.1. Organizatorzy transportu publicznego w aspekcie podziału na obszary kompetencji.

Zasady podziału kompetencji pomiędzy poszczególnymi organizatorami

V.1.1. Obecni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego (jst) albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze⁴⁹.

Organizatorami mogą być: gminy, związki międzygminne, powiaty, związki powiatów, województwa oraz minister właściwy do spraw transportu (odpowiada on za kolejowe przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe). Obszar działania lub zasięgu przewozów systemu transportowego bezpośrednio wpływa na to, kto jest organizatorem, np. powiat odpowiada za linie komunikacyjne lub sieci komunikacyjne w powiatowych przewozach pasażerskich. Do ustawowych zadań organizatora należy planowanie rozwoju transportu oraz organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Różnica między związkiem, a porozumieniem międzygminnym przejawia się w tym, że w przypadku porozumienia, wśród gmin pojawia się jedna wiodąca, która przejmuje zadanie organizacji transportu na obszarze gmin wchodzących w skład porozumienia, a w przypadku związku międzygminnego wybierany jest zarząd związku.

Obowiązki organizatora zależnie od poziomu terytorialnego są wykonywane w:

- gminach – przez wójta, burmistrza lub prezydenta miasta,
- związkach międzygminnych – przez zarząd związku międzygminnego,
- miastach na prawach powiatu – przez prezydenta miasta,
- powiatach – przez starostę,
- związkach powiatów – przez zarząd związku powiatów,
- województwach – przez marszałka województwa.

V.1.2. Przewidywani organizatorzy transportu

Powierzenie zadań z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego w powiatach może odbyć się na podstawie zawarcia porozumienia międzygminnego lub międzypowiatowego. Porozumienie międzypowiatowe dotyczy organizacji linii w powiatowych przewozach pasażerskich, do których obowiązują dopłaty z tytułu honorowania ulg ustawowych. Zatem zaleca się, aby integracja lokalnego transportu zbiorowego następowała przy współudziale starostów, co pozwoli podnieść rentowność przewozów dzięki dopłatom z budżetu państwa.

Województwo Lubelskie organizować będzie wojewódzkie przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej zarówno w transporcie kolejowym, jak i drogowym. Połączenia w publicznym transporcie zbiorowym połączą Lublin ze wszystkimi miastami powiatowymi. Dodatkowo, przewiduje się uruchamianie połączeń pomiędzy wybranymi miastami powiatowymi w zależności od potrzeb. Linie

⁴⁹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 7.

komunikacyjne organizowane przez Województwo Lubelskie będą posiadały charakter typowo regionalny i będą umożliwiały poruszanie się na większe odległości po województwie. Za zapewnienie dojazdu liniami lokalnymi do miast powiatowych i innych miejscowości posiadających połączenia wojewódzkie, odpowiedzialni będą starostowie, wójtowie, burmistrzowie/ prezydenci miast lub inni organizatorzy w zależności od zawartych porozumień lub utworzonych związków międzygminnych/ powiatowych.

Ze względu na przysługujące dopłaty z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (regulowanych przez stosowne akty prawne), wskazane jest podejmowanie starań o organizację na terenie powiatu biłgorajskiego linii komunikacyjnych w ramach powiatowych przewozów pasażerskich. Rozwiązanie to zapewni podniesienie poziomu rentowności przewozów, co obniży poziom dopłat samorządów lokalnych do funkcjonowania linii publicznych.

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w powiecie biłgorajskim mogą być Powiat Biłgorajski albo gminy leżące na terenie powiatu.

V.1.3. Zasady podziału kompetencji

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

- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o *transporcie drogowym* (Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o *transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o *swobodzie działalności gospodarczej* (Dz. U. z 2004r. Nr 173, poz. 1807 z późn. zm.).

Podstawowymi podmiotami kształtującymi transport publicznym na danym obszarze są:

- organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego, albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na tym obszarze,
- operator – samorządowe zakłady budżetowe lub przedsiębiorca posiadający niezbędne zezwolenia do prowadzenia regularnego przewozu osób, który zawarł z organizatorem umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej,
- przewoźnicy – przedsiębiorcy uprawnieni do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym).

Operator świadczy przewozy o charakterze użyteczności publicznej czyli powszechnie dostępny transport osób wykonywany w sposób nieprzerwany a który ma na celu zaspokojenie lokalnych potrzeb przewozowych.

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest⁵⁰:

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

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

Według Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wyróżnia się następujące rodzaje przewozów osób:

- gminne – wykonywane na terenie jednej gminy lub kilku gmin sąsiadujących ze sobą które zawarły porozumienie międzygminne lub utworzyły związek międzygminny,
- powiatowe – wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin (warunkiem jest jednocześnie niewykraczanie poza granice danego powiatu) lub w granicach co najmniej dwóch powiatów sąsiadujących które zawarły porozumienie międzypowiatowe lub stworzyły związek międzypowiatowy,
- wojewódzkie – wykonywane w granicach co najmniej dwóch powiatów (ale nie wykraczające poza granice danego województwa); w przypadku przewozów kolejowych w tej kategorii zawarte są również połączenia kolejowe wykonywane do pierwszej stacji w województwie sąsiadującym na którym możliwe jest dokonanie przesiadki na skład jadący dalej.

Ponadto województwo jest organizatorem międzywojewódzkich przewozów pasażerskich – przewozu osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa, inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie.

⁵⁰ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 7

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego są wykonywane w przypadku ⁵¹:

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

Zgodnie z *Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym* do podstawowych obowiązków organizatora należy ⁵²: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Do głównych działań związanych z planowaniem rozwoju transportu głównie należy: ogłaszanie przetargu na stworzenie planów transportowych, a w szczególności jego późniejsze opublikowanie oraz zgłaszanie nieefektywnych obszarów w zakresie niedostatecznej obsługi transportowej.

Organizowanie transportu zbiorowego polega m.in. na ⁵³:

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

Za korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców może być pobierana opłata, która ustala na jest w drodze negocjacji pomiędzy gminą a właścicielem przystanku lub dworca. Stawki powinny być na odpowiednim poziomie, ich wysokość nie powinna spowodować negatywnego wpływu na możliwość świadczenia usług komunikacyjnych przez przewoźnika i nie powinna być wyższa niż 0,05 zł za zatrzymanie na przystanku i 1,00 zł za zatrzymanie na terenie dworca.

Do elementów związanych z zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym ⁵⁴ należą:

- negocjowanie i zatwierdzanie zmian do umowy z operatorem,
- ocena i kontrola realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie transportu,
- kontrola nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,

⁵¹ *Ibidem.*

⁵² *Ibidem*, art. 8.

⁵³ Art. 15., Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.

⁵⁴ Art. 43, Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym

- współpraca przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- analiza realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych publicznego transportu zbiorowego,
- dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych,
- zatwierdzanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu,
- administrowanie systemem informacji dla pasażera.

Ustawa jednocześnie określa możliwość ograniczenia w funkcjonowaniu linii lub sieci komunikacyjnej w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających jej poprawne funkcjonowanie. Warunki określone w zgłoszeniu do przewozu (np. zmiana przebiegu linii komunikacyjnej) mogą zostać nie zachowane przez przewoźnika w przypadku sytuacji losowych.

Organizowanie transportu publicznego można scharakteryzować na trzech poziomach:

- politycznym – realizowany przez jednostki samorządu lokalnego lub Ministra właściwego do spraw transportu,
- planistyczno-organizacyjnym – realizowany poprzez jednostki wyspecjalizowane w funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego oraz poprzez realizację celów w tym zakresie,
- wykonawczym – realizowany przez operatorów lub przewoźników świadczących określone usługi transportowo-przewozowe (osobowe).

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

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

W zakresie planistyczno-organizacyjnym wyspecjalizowane jednostki zajmujące się publicznym transportem zbiorowym powinny być merytorycznie przygotowane do spełniania określonych celów i znajdować się w strukturze urzędu władzy lokalnej. Jest również możliwość umiejscowienia takiej

jednostki poza strukturą urzędu. Jednym z rodzajów jednostek realizujących zadania z zakresu transportu publicznego w ramach kilku jednostek samorządu terytorialnego są porozumienia oraz związki. Obowiązki dla jednostek z zakresu planistyczno-organizacyjnych zawarte są w art. 15. *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* z dnia 16 grudnia 2010 r.

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

- podmioty wewnętrzne samorządów lokalnych, które świadczą usługi w oparciu o zlecenie bezpośrednie z pominięciem procedury przetargowej⁵⁵, albo
- podmioty wybrane w postępowaniu⁵⁶ o świadczenie usług publicznych w trybie:
 - Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych,⁵⁷
 - Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
 - w oparciu o bezpośrednie udzielenie zlecenia z pominięciem procedury przetargowej.

Każdy podmiot wewnętrzny powinien⁵⁸ być w 100% podmiotem publicznym, pozostawać pod kontrolą „swoich” samorządów, wykonywać zadania publiczne w przeważającej części na rzecz „swoich” samorządów oraz być rozliczany i kontrolowany z rekompensaty w oparciu o prawodawstwo europejskie.

Oprócz działań czysto transportowych do zakresu wykonawczego organizowania transportu zbiorowego należą również działania związane z kontrolą biletów. Organizator powierza czynności kontrolne zewnętrznym podmiotom gospodarczym lub bezpośrednio operatorom. Do obowiązków organizatora należy określenie cen biletów oraz wysokości opłaty dodatkowej za brak posiadania ważnego biletu, uprawnień do przejazdu.

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

Opłata dodatkowa (jako efekt uchylenia się przez stronę zawartej dobrowolnie umowy od wykonania spoczywającego na niej obowiązku zapłaty za wykonaną na jej rzecz usługę) nie jest karą w pojęciu prawa karnego lub administracyjnego. *Kodeks cywilny* w art. 353¹ stanowi, że „strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania”, stąd prawo nie ogranicza swobody kształtowania stosunków cywilno-prawnych (zastrzeżenie w umowie środków zmuszających strony do rzetelnego wywiązywania się z zobowiązań nie narusza zasad prawa). Z tej przyczyny spory wynikające z zastosowania opłaty dodatkowej są rozpatrywane wyłącznie przez sądy cywilne.

⁵⁵ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 22 ust. 1 pkt 2.

⁵⁶ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004. R. Prawo zamówień publicznych

⁵⁷ Art. 4 pkt 13 Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.) zezwala na udzielanie przez organ władzy publicznej zamówień podmiotom wewnętrznym tego organu oraz wymienia warunki, konieczne do takiego udzielenia

⁵⁸ Pkt 18 preambuły oraz art. 5 ust 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady.

V.2. Zasady podziału rynku przewozowego w transporcie drogowym

Na poziomie wykonawczym transport publiczny może być realizowany przez operatorów, świadczących usługi na liniach o charakterze użyteczności publicznej a także przez przewoźników, wykonujących przewozy komercyjnie bez rekompensat udzielanych przez państwo i jednostki samorządu terytorialnego. Aktualnie w powiecie biłgorajskim przewozy w transporcie publicznym wykonuje 36 przewoźników, w tym 7 z grupy PKS⁵⁹.

Obowiązujące akty prawne nie wykluczają funkcjonowania na rynku przewozowym linii komercyjnych w sytuacji, gdy właściwy organizator uruchomi linie o charakterze użyteczności publicznej. Dlatego kiedy powiat biłgorajski utworzy sieć połączeń publicznych w powiatowych przewozach pasażerskich w transporcie drogowym, będą one egzystowały równolegle z przewozami komercyjnymi.

Przewoźnicy planujący wykonywać regularny przewóz osób na liniach komunikacyjnych w transporcie krajowym na zasadach komercyjnych:

- do dnia 31 grudnia 2016 r. występują do właściwego organu o zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych,
- od dnia 1 stycznia 2017 r. dokonują zgłoszenia przewozu u organizatora właściwego ze względu na obszar lub zasięg przewozów.

Zezwolenia na regularny przewóz osób mogą być wydawane na okres do dnia 31 grudnia 2016 r., natomiast potwierdzenie zgłoszenia przewozu może być wydane maksymalnie na okres 5 lat. Pierwsze zgłoszenia przewozu będzie można składać właściwemu organizatorowi transportu publicznego od dnia 1 lipca 2016, jednakże będą one zatwierdzane najwcześniej w dniu 1 stycznia 2017 r.⁶⁰. Wydane dotąd zezwolenia na przewozy regularne będą obowiązywały do dnia 31 grudnia 2016 r. Zapisy Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym*, w zakresie możliwości uruchomienia linii komercyjnej, są węższe w odniesieniu do wymogów, które nakłada na przewoźnika Ustawa z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym*. Jedyną, potencjalną barierą wejścia na rynek przewozów komercyjnych przy dokonywaniu zgłoszenia na przewozy będzie uzyskanie potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych położonych w granicach administracyjnych miast i dworców, dokonane z ich właścicielami lub zarządcami. Dlatego od dnia 1 stycznia 2017 r., województwo, powiat lub gmina nie będą miały wpływu na rozmiar i kształt rynku przewozów komercyjnych na swoim obszarze.

Jedynymi rozwiązaniami protekcyjnymi w odniesieniu do linii o charakterze użyteczności publicznej, organizowanych przez powiat biłgorajski, są:

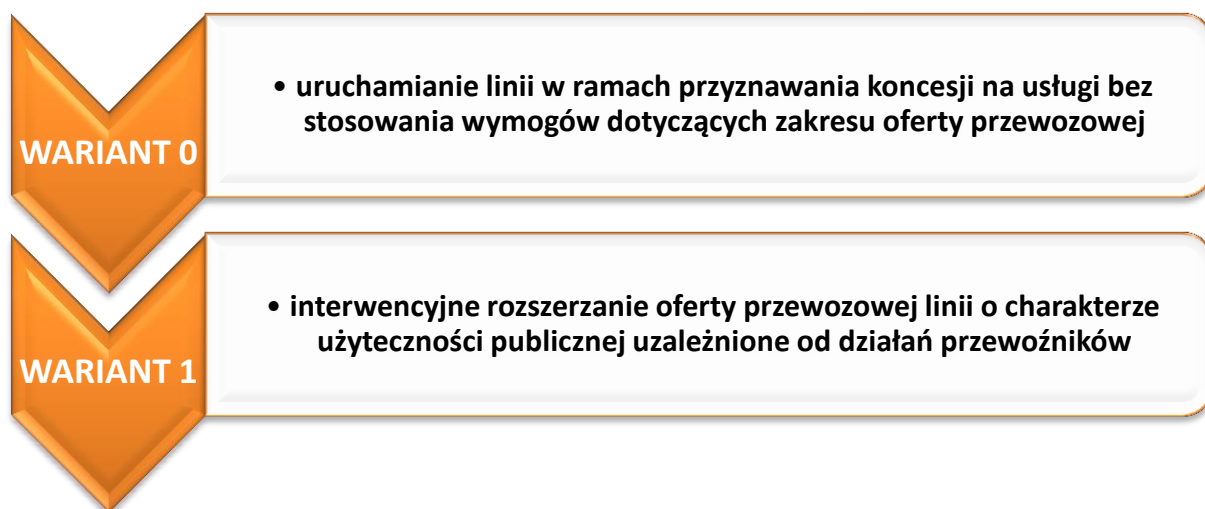
- art. 79 ust. 3 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* mówiący o możliwości odmowy wydania lub zmiany lub przedłużenia zezwolenia na przewóz regularny, jeśli na usługę objętą zezwoleniem została podpisana umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z operatorem publicznego transportu zbiorowego,
- oraz art. 22a ust. 1 pkt 1 i 2 Ustawy z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym*.

⁵⁹ Na podstawie załącznika nr 1 Wykaz linii komunikacyjnych w transporcie drogowym przebiegających przez obszar powiatu biłgorajskiego (powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie przewozy pasażerskie) – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Biłgorajskiego Etap I – projekt sieci połączeń

⁶⁰ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 85.

Z uwagi na funkcjonowanie instrumentu zezwoleń w terminie ograniczonym do dnia 31 grudnia 2016 r., powyższe narzędzia ochrony dla linii o charakterze użyteczności publicznej przed liniami komercyjnymi, przestaną obowiązywać z dniem 1 stycznia 2017 r.

Powyższa analiza dowodzi, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej będą funkcjonowały równolegle z liniami komercyjnymi. W zależności od stopnia nasycenia rynku transportu pasażerskiego, zasadna będzie wnikliwa analiza sensowności uruchamiania dodatkowych połączeń, organizowanych przez Powiat Biłgorajski. Proponuje się przyjąć dwa warianty decyzyjne w zakresie rozpoczynania funkcjonowania danej linii o charakterze użyteczności publicznej, powiązane ze scenariuszami przedstawionymi w rozdziale IV.8.



Rys. V.2.1. Warianty decyzyjne dla rozpoczynania funkcjonowania nowej linii o charakterze użyteczności publicznej.

Źródło: opracowanie własne.

Wariant 0 – zachowawczy (realizacja scenariusza „B”) – linie komunikacyjne będą uruchamiane na podstawie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi; operatorom będzie przysługiwać tylko rekompensata z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione;

Wariant 1 – ewolucyjny (częściowa realizacja scenariusza „C”) – Powiat Biłgorajski uruchamia linię komunikacyjną o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym, gdy przewoźnicy obsługujący trasę na planowanej linii przestają wykonywać działalność.

V.3. Zasady wyłaniania operatorów linii o charakterze użyteczności publicznej i rodzaje umów z operatorami

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora lub przewoźnika, spełniającego określone warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób⁶¹.

Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania w celu dokonania wyboru operatora oraz zawarcia umowy na świadczenie usług przewozowych należy do organizatora transportu publicznego⁶².

Przewidywane tryby wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego w powiecie biłgorajskim⁶³:

- w oparciu o Ustawę z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.) – tryb podstawowy – rekomendowany,
- w oparciu o Ustawę z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2010 r. Nr 113, z późn. zm.) – tryb opcjonalny, w którym niezbędne będzie zarezerwowanie odpowiednich środków finansowych w budżecie Powiatu Biłgorajskiego na pokrycie rekompensaty dla operatorów w związku ze świadczeniem usług o charakterze użyteczności publicznej w publicznym transporcie zbiorowym,
- w oparciu o bezpośrednie zawarcie umowy w przypadkach, gdy⁶⁴ (tryb opcjonalny):
 - wartość roczna usług przewozowych jest mniejsza niż 1 mln € lub roczna wielkość tych usług jest mniejsza niż 300 tys. kilometrów (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln € i 600 tys. kilometrów), albo
 - w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o wymienione wyżej ustawy (umowa nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach do 24 miesięcy).

⁶¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 6.

⁶² Ibidem, art. 15.

⁶³ Ibidem, art. 19.

⁶⁴ Ibidem, art. 22 ust. 1.

Umowa może dotyczyć jednej lub kilku linii komunikacyjnych. Zawierana będzie na czas oznaczony, jednak nie dłuższy, niż 10 lat w transporcie drogowym. W takiej umowie określa się w szczególności jej przedmiot (zgodny z opisem przedmiotu zamówienia w specyfikacji istotnych warunków zamówienia)⁶⁵:

- opis usług wynikających z zamówienia,
- linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa,
- czas trwania umowy,
- warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. *Prawo przewozowe*, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli operator jest stroną umowy której przysługują wpływy z nich,
- warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- sposób rozpatrywania skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- częstotliwość składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej,
- zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora,
- zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora,
- sposób dystrybucji biletów oraz sposób prowadzenia ich kontroli w środkach transportu,
- stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat przejazdowych oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. *Prawo przewozowe*, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- stronę umowy, która jest zobowiązana do podawania do publicznej wiadomości:
 - rozkładów jazdy,
 - cenników opłat przejazdowych,
 - regulamin przewozu osób,
- sposób, w jaki jest obliczana rekompensata,
- stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi,
- warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi,
- warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów,

⁶⁵ Ibidem, art. 25 ust. 3.

- warunki zakupu przez operatora środków transportu niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów,
- kary umowne,
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Wybór operatorów powinien opierać się w ramach trybów konkurencyjnych, które pozwolą na uzyskanie bardziej atrakcyjnych warunków cenowych, przejawiających się także niższymi kwotami rekompensat ze strony organizatora. W przypadku bezpośredniego zawarcia umowy zostanie dokonany wybór operatora, który wejdzie w system linii o charakterze użyteczności publicznej z ulgami i zwolnieniami ustawowymi w zamian za określone wymagania techniczno-taborowe. Preferowane będą umowy typu netto, w których ryzyko przychodowe będzie przeniesione z organizatora na firmy przewozowe (operatorów).

Przeprowadzenie postępowania na wybór operatora świadczącego usług przewozowe na linii o charakterze użyteczności publicznej wiąże się z koniecznością wcześniejszego opublikowania przez organizatora ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia⁶⁶.

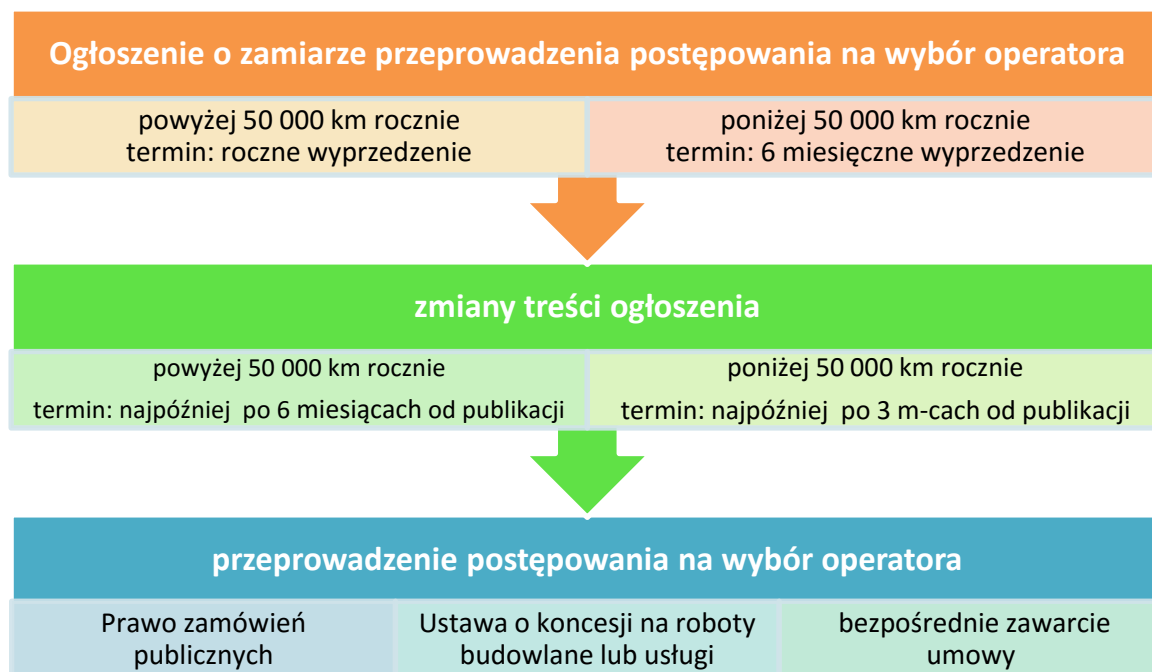
Treść ogłoszenia powinna zawierać następujące informacje:

- nazwa i adres właściwego organizatora przewozów,
- określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia,
- określenie rodzaju transportu, linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,
- przewidywana data rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym*, lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1, 2, 3.

W zależności od wielkości zadania przewozowego, ogłoszenie to powinno być opublikowane na rok przed wszczęciem postępowania o wybór operatora lub z wyprzedzeniem 6-miesięcznym (gdy planowana roczna wielkość pracy przewozowej nie przekroczy poziomu 50 tys. km). Treść ogłoszeń może ulegać zmianom nie później niż do połowy okresów publikacji (odpowiednio 6 lub 3 miesiące).

W kontekście zmian uregulowań prawnych w zakresie możliwości stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych po 1 stycznia 2017 r., Powiat Biłgorajski chcąc zapewnić ciągłość pozyskiwania rekompensat do ulgowych przejazdów w środkach transportu publicznego, powinien opublikować wyżej wymienione ogłoszenia najpóźniej do dnia 1 stycznia 2016 r. w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy.

⁶⁶ Ibidem, art. 23.



Rys. V.3.1. Schemat wyboru operatora świadczącego usługi przewozowe.

Źródło: opracowanie własne.

Rekomenduje się, by w skład umów na świadczenie usług przewozowych wchodziły co najmniej następujące części⁶⁷:

- 1) Preambuła, odnosząca się do:
 - celu zawarcia umowy,
 - planu transportowego obowiązującego na obszarze, którego dotyczy umowa oraz organizacji systemu transportu publicznego na tym obszarze,
 - podstawy zawarcia umowy,
 - dokumentów powiązanych, m. in. odpowiedniej uchwały organu stanowiącego organizatora funkcjonującego na obszarze, którego dotyczy umowa, porozumień międzygminnych itp.,
 - źródeł finansowania usług określonych w umowie.
- 2) Postanowienia wstępne, zawierające:
 - definicje służące jednoznacznemu rozumieniu używanych w umowie terminów,
 - opis przedmiotu umowy (umowa może dotyczyć także działalności związanej z przewozami, np. sprzedaż i kontrola biletów itp.),
 - zakres świadczonych usług:
 - wielkość przewidywanej pracy przewozowej w całym okresie umownym oraz w podziale na poszczególne lata jej funkcjonowania; w aspekcie określania wielkości dotyczących okresów przyszłych należy przewidzieć mechanizm zapewniający względną elastyczność,
 - linie objęte umową z możliwością dodania nowych linii i likwidowania istniejących,
 - rozkłady jazdy,

⁶⁷ Podstawowe elementy umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego – wersja 1.0, Inicjatywa JASPERS, luty 2010, [dostęp: 24 września 2013], <http://www.pois.gov.pl/WstepDoFunduszyEuropejskich/Strony/Inicjatywa_JASPERS.aspx>

- dodatkowe usługi przewozowe (przewozy na trasach zastępczych, przewozy okazjonalne),
 - obszar geograficzny świadczonych usług.
- 3) Prawa i obowiązki organizatora, dotyczące m. in.:
 - wypłaty rekompensaty,
 - opracowywania dokumentów odnoszących się do lokalnego transportu publicznego, w tym taryfy,
 - opracowywania rozkładów jazdy,
 - zapewnienia operatorowi dostępu do infrastruktury transportowej,
 - określania parametrów ilościowych i jakościowych świadczonych usług,
 - monitoringu i kontroli realizacji usług.
- 4) Prawa i obowiązki operatora, dotyczące m. in.:
 - wykonywania usług o określonych w umowie parametrach ilościowych i jakościowych,
 - posiadanie wymaganych licencji, zezwoleń, dopuszczeń, ubezpieczeń.
- 5) Zasady i warunki świadczenia usług, kiedy umowa powinna:
 - konkretyzować wielkość pracy przewozowej, treść rozkładu jazdy, możliwości i sposoby wprowadzania zmian do rozkładu,
 - określać parametry jakościowe świadczonych usług: punktualność, sposoby zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom, dostępność pojazdów dla osób niepełnosprawnych, wyposażenie pojazdów, czystość wewnętrzna i zewnętrzna, oznakowanie, ubiór kierowców i kontrolerów, sposób udostępniania informacji pasażerskiej, dostępność biletów; parametry powinny być określone przy pomocy sprawdzalnych kryteriów,
 - określać parametry techniczne świadczonych usług np. poprzez wskazanie normy ogólnej i odniesienie do taboru używanego przez operatora, poprzez wskazanie wymagań technicznych i wielkości tolerancji, poprzez załączenie listy pojazdów wraz z ich właściwościami technicznymi,
 - określać sposób obliczenia rekompensaty, w tym poziom potrąceń (kary umowne) z tytułu niedotrzymania określonych parametrów.
- 6) System taryfowo-biletowy, kiedy umowa powinna:
 - wskazać kto opracowuje plany taryfowe,
 - wskazać w jaki sposób rozliczane są przychody z biletów,
 - określić sposób dystrybucji biletów,
 - określić sposób dokonywania kontroli biletów.
- 7) Infrastruktura transportowa – jest zazwyczaj administrowana przez organizatora, jednakże tabor może być użyczony operatorowi przez organizatora, może też być własnością operatora – umowa powinna zawierać odniesienie do tych kwestii.
- 8) Podwykonawstwo: umowa powinna określić, czy dopuszczalne jest podwykonawstwo i w jakim zakresie.
- 9) Monitoring i kontrola świadczonych usług, kiedy umowa powinna zawierać:
 - zasady wykonywania monitoringu i kontroli świadczonych usług,
 - zasady przyjmowania skarg pasażerów i ich rozpatrywania,
 - postanowienia odnośnie do przeprowadzania okresowych badań opinii pasażerów,

- określenie, w jaki sposób skargi pasażerów i wyniki badania ich opinii będą wpływać na wysokość rekompensaty.
- 10) System finansowania usług:
- sposób prowadzenia rachunkowości dotyczącej świadczonych usług przewozowych,
 - metodykę obliczania rekompensaty,
 - sposób oraz terminy rozliczenia i wypłaty rekompensaty,
 - system płatności: zaliczkowy (płatność z góry), albo oparty o rzeczywiście poniesione koszty (płatność z dołu),
 - kary umowne.
- 11) Okres obowiązywania umowy.
- 12) Zmiany umowy.
- 13) Siła wyższa – w umowie powinno się wskazać na wyłączenia odpowiedzialności stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania usług w przypadku wystąpienia siły wyższej oraz przewidzieć możliwość rozwiązania umowy w przypadku wystąpienia siły wyższej, która uniemożliwia świadczenie usług.
- 14) Rozwiązywanie sporów.
- 15) Przesłanki rozwiązania umowy.
- 16) Postanowienia końcowe, dotyczące m. in. sposobów wymiany informacji między stronami.
- 17) Załączniki – należy rozważyć zawarcie części ustaleń umownych, ze względu na ich czasowy charakter, w formie załączników, co ułatwi ich wymianę.

V.4. Kontrola usług przewozowych

V.4.1. Kontrola poprawności systemu odpłatności za przejazdy

Wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym wiąże się także z pobieraniem opłat za przejazdy na podstawie przyjętej taryfy opłat. Obowiązujące ceny biletów oraz ustalony zakres ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych regulują zasady dla każdego pasażera w kwestii uiszczenia odpowiedniej opłaty lub zwolnienia z niej przy podróżowaniu pojazdem komunikacji zbiorowej. W praktyce część podróżnych próbuje ominąć dokonywania opłat za przejazdy, co w konsekwencji skutkuje obniżeniem wielkości przychodów ze sprzedaży biletów. Takie postępowanie pasażerów wymusza prowadzenie kontroli odpłatności pasażerów za przejazdy, której celem jest ustalenie czy pasażer:

- posiada ważny bilet,
- posiadający bilet ulgowy jest uprawniony do korzystania z niego,
- przewożący bagaż, w przypadku kiedy ustalono wysokość opłat za przewóz bagażu, dokonał zapłaty za jego transport.

Stwierdzenie odbywania podróży niezgodnej z przyjętą taryfą opłat, umożliwia przewoźnikowi, operatorowi lub organizatorowi nałożenie na pasażera opłaty dodatkowej, której wysokość może być ustalona na poziomie odpowiadającym wielokrotności ceny biletu jednorazowego. Opłata ta jest ostrzeżeniem dla pasażera, który próbuje ominąć system odpłatności za przejazdy. Zasady przeprowadzania kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu regulują zapisy Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

Zakres zadań związanych z kontrolą biletową oraz odpowiedzialność za nie będą różniły się w zależności od przyjętego rodzaju kontraktu z operatorem. Przy umowach typu brutto podmiotem odpowiedzialnym za weryfikację szczelności systemu odpłatności za przejazdy jest organizator przewozów. Realizacja zadań kontrolnych może być wykonywana przez personel organizatora lub wyspecjalizowane podmioty zewnętrzne przy „outsourcingu”. Operator nie będzie zainteresowany zwiększaniem przychodów ze sprzedaży biletów, gdyż jego wynagrodzenie będzie niezależne od liczby i struktury biletowej przewożonych pasażerów. Dlatego też jednostka zarządzająca i organizująca publiczny transport zbiorowy powinna dbać o należytą realizację kontroli dokumentów przejazdowych pasażerów, aby nie dopuścić do niskiego poziomu odpłatności w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

Natomiast w kontraktach typu netto, w których ryzyko przychodowe jest po stronie operatora, za wykonywanie kontroli biletowej odpowiada podmiot wykonujący przewozy. Przy konieczności maksymalizacji poziomu przychodów ze sprzedaży biletów, podejmuje on dobrowolnie działania idące w kierunku uszczelnienia systemu opłat za przejazdy. Organizator przewozów może ograniczyć się do weryfikacji poprawności wydawania biletów z ulgami ustawowymi.

Skala zadań organizatora przewozów związanych z kontrolowaniem dokumentów przejazdowych w umowach netto jest nieporównywalnie mniejsza niż w przypadku kontraktów brutto.



Rys. V.4.1.1. Typy kontraktów związanych z kontrolą biletową.

Źródło: opracowanie własne.

V.4.2. Kontrola jakości wykonywanych usług

Organizator publicznego transportu zbiorowego, zawierając umowę z operatorem na wykonywanie przewozów, może także określić wymagania jakościowe dla zamawianych usług. Dotyczyć one mogą rozwiązań technicznych w pojazdach obsługujących linie komunikacyjne, udogodnień dla osób niepełnosprawnych, liczby i wielkości pojazdów itp. W związku z ponoszeniem kosztów związanych ze spełnieniem warunków stawianych przez organizatora, operator jest upoważniony do otrzymywania rekompensaty ze środków publicznych. Finansowanie usług przewozowych z budżetów jednostek samorządu terytorialnego rodzi konieczność weryfikacji poprawności wydatkowania środków publicznych. Narzędziem umożliwiającym sprawdzenie zgodności realizacji umowy o przewóz osób jest kontrola jakości świadczonych usług.

Za kontrolę jakości usług w pełni odpowiedzialny jest organizator przewozów, który wykonywać ją powinien na wszystkich liniach komunikacyjnych objętych pomocą publiczną według swojej właściwości. Kontrolę powinni przeprowadzać pracownicy organizatora przewozów, natomiast charakter i zakres kontroli są jednakowe w umowach typu brutto i netto. Przedmiotem kontroli jakości świadczonych usług przez operatora mogą być:

- wielkość taboru przypisanego do danego zadania przewozowego,
- wyposażenie pojazdu (np. liczba miejsc siedzących, przestrzeń dla wózków),
- czystość pojazdu,
- punktualność,
- oznakowanie pojazdu,
- malowanie poszycia zewnętrznego pojazdu,
- wyposażenie pojazdu w odpowiednią informację pasażerską,
- umundurowanie personelu.

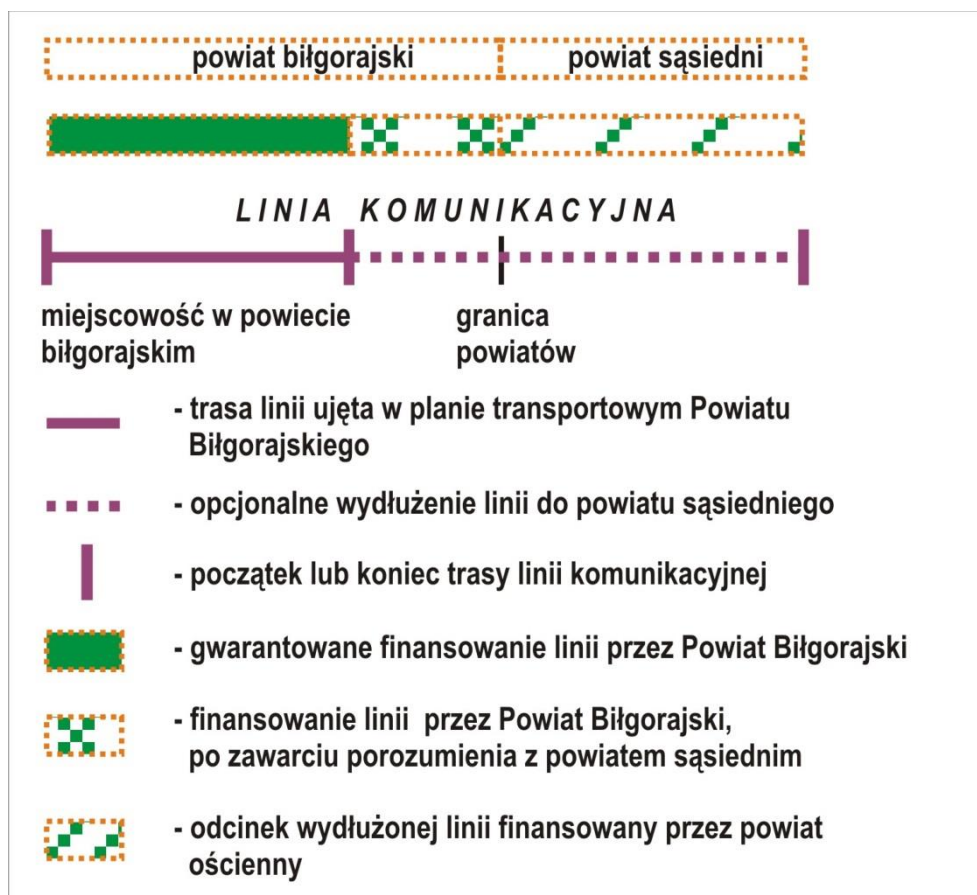
Niespełnienie wymagań przez operatora, które są zapisane w umowie, będzie upoważniało organizatora do nałożenia kary na operatora, która będzie zmniejszała jego wynagrodzenie za świadczone usługi przewozowe. Dodatkowo jednym z warunków rozwiązania umowy o świadczenie usług przewozowych powinno być przekroczenie zapisanego w tej umowie poziomu zaobserwowanych uchybień ze strony operatora.

V.5. Zasady współpracy organizatorów na styku obszarów ich kompetencji w zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym

Sprawność publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze funkcjonalnym zależy m.in. od integracji pomiędzy jego systemami składowymi oraz środkami transportu obsługującymi poszczególne sieci komunikacyjne. Na obszarze województwa lubelskiego, w tym w powiecie biłgorajskim, postulowana jest integracja transportu w zakresie taryf i rozkładów jazdy:

- pomiędzy liniami wojewódzkimi a lokalnymi w powiatowych przewozach pasażerskich,
- pomiędzy liniami organizowanymi przez Województwo Lubelskie lub Powiat Biłgorajski, a liniami leżącymi w gestii sąsiednich województw lub powiatów,
- zgodnie z założeniami krajowego planu transportowego – w zakresie wybranych kolejowych linii regionalnych, na których rozkład jazdy pociągów regionalnych (należących do wojewódzkich przewozów pasażerskich) powinien być skorelowany z godzinami odjazdów pociągów międzywojewódzkich na wybranych stacjach węzłowych.

Organizator wyraża gotowość do uruchomienia przewozów z przekroczeniem granicy powiatu w transporcie drogowym na podstawie porozumień zawieranych z innymi powiatami, w których określone zostaną zasady finansowania dopłat do nierentownych przewozów – wymagana będzie wówczas partycypacja finansowa zainteresowanego województwa lub powiatu na poziomie 100% wysokości deficytu na odcinku poza terenem powiatu biłgorajskiego na danej linii komunikacyjnej.



Rys. V.5.1. Model teoretyczny finansowania opcjonalnych wydłużeń linii komunikacyjnych do miejscowości w innych powiatach.

Źródło: opracowanie własne.

Powyższe porozumienia dotyczyć mogą linii powiatowych wskazanych w niniejszym planie transportowym, które mogą zostać wydłużone lub uruchomione do miejscowości w innych powiatach ze względu na szczególnie ważny interes społeczny.

Dopuszczalne będzie także zawieranie porozumień innymi powiatami, którym powierzone będzie zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów, które zawrą ze sobą stosowne porozumienie. Porozumienie to będzie mogło być zawarte, o ile zostanie zasygnalizowana potrzeba uruchomienia linii komunikacyjnej do powiatu biłgorajskiego przez inny powiat, która nie jest uwzględniona w niniejszym planie transportowym.

V.6. Koncepcja integracji publicznego transportu zbiorowego

Istotną barierą w korzystaniu ze środków komunikacji zbiorowej jest m.in. brak powiązań pomiędzy różnymi systemami publicznego transportu zbiorowego, które szczególnie przy podróżach przesiadkowych powodują wiele uciążliwości związanych np. ze znalezieniem kompleksowej informacji o różnych liniach komunikacyjnych na danym obszarze funkcjonalnym, koniecznością zakupu kilku biletów – poszukiwanie punktów dystrybucji biletów w różnych miejscowościach, oraz uciążliwymi przesiadkami w przypadku braku zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Rozwiązaniem jest integrowanie środków

komunikacji zbiorowej na danym obszarze funkcjonalnym. Integracja publicznego transportu zbiorowego może przebiegać na następujących poziomach:

- *taryfowo-biletowym* – kiedy organizatorzy dążą do wprowadzenia zintegrowanych systemów taryfowych, w których pasażerowie mają możliwość nabycia jednego, wspólnego biletu na różne środki lokomocji, jednak integracja w tym zakresie jest niepełna,
- *organizacyjno-funkcjonalnym* – oprócz wprowadzania zintegrowanej taryfy, prowadzone są działania mające na celu pełną integrację systemów publicznego transportu zbiorowego, jak np. organizacja przewozów na obszarze objętym integracją, koordynacja rozkładów jazdy, tworzenie węzłów przesiadkowych, itp.

Powiat Biłgorajski wyraża pełną chęć czynnego uczestnictwa w projektach integracji transportu realizowanych przez Województwo Lubelskie w ramach *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Lubelskiego*.

Jednym z działań podnoszących atrakcyjność transportu publicznego jest wprowadzenie biletu zintegrowanego, umożliwiającego podróżowanie różnymi środkami transportu zbiorowego. Proponuje się wdrożenie w powiecie biłgorajskim systemu „Biletu Lubelskiego” – jednego rodzaju biletu elektronicznego umożliwiającego swobodne podróżowanie wszystkimi środkami lokomocji na obszarze województwa lubelskiego pozostającymi w gestii Samorządu Województwa Lubelskiego oraz innych jednostek samorządu terytorialnego, w tym powiatu biłgorajskiego i gmin wchodzących w jego skład, które wyraziłyby chęć udziału w powyższym przedsięwzięciu.

Bilet elektroniczny, na zasadzie dobrowolności uczestnictwa w nim przez operatorów komercyjnych, mógłby obejmować także przewozy komercyjne.

Bilet elektroniczny będzie mógł pełnić rolę biletu okresowego lub tzw. elektronicznej portmonetki, przy pomocy której będzie można wносить opłaty za przejazdy jednorazowe. Taka funkcja może zaowocować podniesieniem atrakcyjności całego systemu publicznego transportu zbiorowego, a w konsekwencji wzrostem liczby jego użytkowników.

V.6.1. Jednostka organizująca zintegrowany publiczny transport zbiorowy

Funkcjonowanie zintegrowanej taryfy, w tym biletu elektronicznego, wymaga współdziałania władz samorządowych wielu szczebli, odpowiedzialnych za transport zbiorowy na swoim obszarze, w celu wypracowania zasad takich jak – zintegrowanej taryfy opłat za przejazdy, podziału wpływów ze sprzedaży biletów, koordynacji rozkładów jazdy wszystkich środków lokomocji, dofinansowywania linii komunikacyjnych oraz jednolitego systemu informacji pasażerskiej.

Akty prawne, regulujące działalność samorządów, określają możliwe formy wykonywania przez nie zadań publicznych. Jednostka samorządu terytorialnego zadania publiczne może wykonywać poprzez odpowiednią strukturę organizacyjną⁶⁸:

- merytoryczną jednostkę organizacyjną funkcjonującą w ramach odpowiedniego urzędu,
- jednostkę budżetową, utworzoną przez organ stanowiący jst,
- spółkę kapitałową (jedno – lub wieloosobową),

⁶⁸ Ustawy o samorządzie gminnym, powiatowym i wojewódzkim stwierdzają, że organy stanowiące tych samorządów mogą tworzyć jednostki organizacyjne pozostające w strukturze samorządu – jednostki budżetowe bez osobowości prawnej oraz podmioty mające osobowość prawną.

- związek gmin, związek powiatów.

Możliwości prawne utworzenia struktury opartej o zintegrowany system taryfowo-biletowy, wykonującej zadania związane z integracją funkcjonujących na obszarze województwa lubelskiego rodzajów publicznego transportu zbiorowego, oparte będą o możliwości realizacji przepływów finansowych pomiędzy zainteresowanymi uczestnikami systemu transportowego województwa.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 3 lit d Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* do zadań organizatora należy m.in. zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego. Natomiast zgodnie z art. 10 ust. 1 Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym* wykonywanie zadań publicznych przez gminy może następować w drodze współdziałania z innymi jednostkami samorządu terytorialnego. Współdziałanie to nie może jednakże przybierać formy powierzenia przez gminę wykonywania swoich zadań powiatowi lub województwu, gdyż wówczas zostanie naruszona zasada subsydiarności⁶⁹. Istnieje natomiast możliwość odwrotna, to znaczy województwo lub powiat mogą powierzyć gminie zadania z zakresu właściwości powiatu lub z zakresu właściwości województwa⁷⁰, – Tym samym gmina jest uprawniona jedynie do przekazania swojego zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego drugiej gminie lub związkowi międzygminnemu.

Integrację publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze funkcjonalnym, poza systemem biletu elektronicznego, może także prowadzić powołana jednostka zarządzająca transportem. Dlatego też można utworzyć nową jednostkę jako spółkę kapitałową, a jej udziałowcami (akcjonariuszami) mogą zostać wszystkie jst objęte zintegrowanym transportem publicznym. Taka spółka stanowiłaby podmiot wewnętrzny tych jst i pełniłaby rolę wspierającą w zakresie koordynacji transportu publicznego.

Integrując publiczny transport zbiorowy należy mieć na uwadze fakt, że, zgodnie z art. 8 ust. 2 Ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. *o samorządzie województwa* może ono zawierać z innymi województwami oraz jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego z obszaru województwa porozumienia w sprawie powierzenia zadań publicznych – natomiast brak jest odpowiedniej regulacji w Ustawie z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym*. Dlatego też utworzenie jednej jednostki koordynującej cały transport publiczny w województwie, zarówno komunikacji regionalnej, jak i miejskiej /gminnej/ powiatowej, dopuszczalne jest wyłącznie poprzez zawiązanie spółki prawa handlowego, w której udziały posiadałoby województwo oraz zainteresowane integracją samorządy lokalne (gminy, powiaty). Podkreślić jednak należy, iż w świetle obowiązujących uregulowań brak jest podstaw prawnych do przekazania ww. spółce jakichkolwiek kompetencji związanych z wykonywaniem władztwa administracyjnego⁷¹.

Wobec powyższego w powiecie biłgorajskim nie ma uzasadnienia ekonomicznego i prawnego tworzenie jakiegokolwiek nowej jednostki mającej zajmować się organizacją i integracją transportu publicznego na obszarze powiatu – rekomendowane jest wejście powiatu w strukturę stosownej jednostki powołanej przez Województwo Lubelskie.

⁶⁹ Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483, z 2001 r. Nr 28, poz. 319, z 2006 r. Nr 200, poz. 1471 oraz z 2009 r. Nr 114, poz. 946), art. 163 oraz art. 164 ust. 3.

⁷⁰ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.), art. 8 ust. 2a.

⁷¹ Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1590 z późn. zm.), art. 46.

Aby rozpoczęcie działalności spółki z udziałami województwa i innych samorządów było prawnie wykonalne, niezbędne będzie podjęcie odpowiednich uchwał o utworzeniu i przystąpieniu do spółki przez organy stanowiące województwa oraz gmin i powiatów, podpisanie umowy powierzenia oraz określenie modelu finansowania spółki, w tym zasad dotyczących rekompensat.

VI. Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej

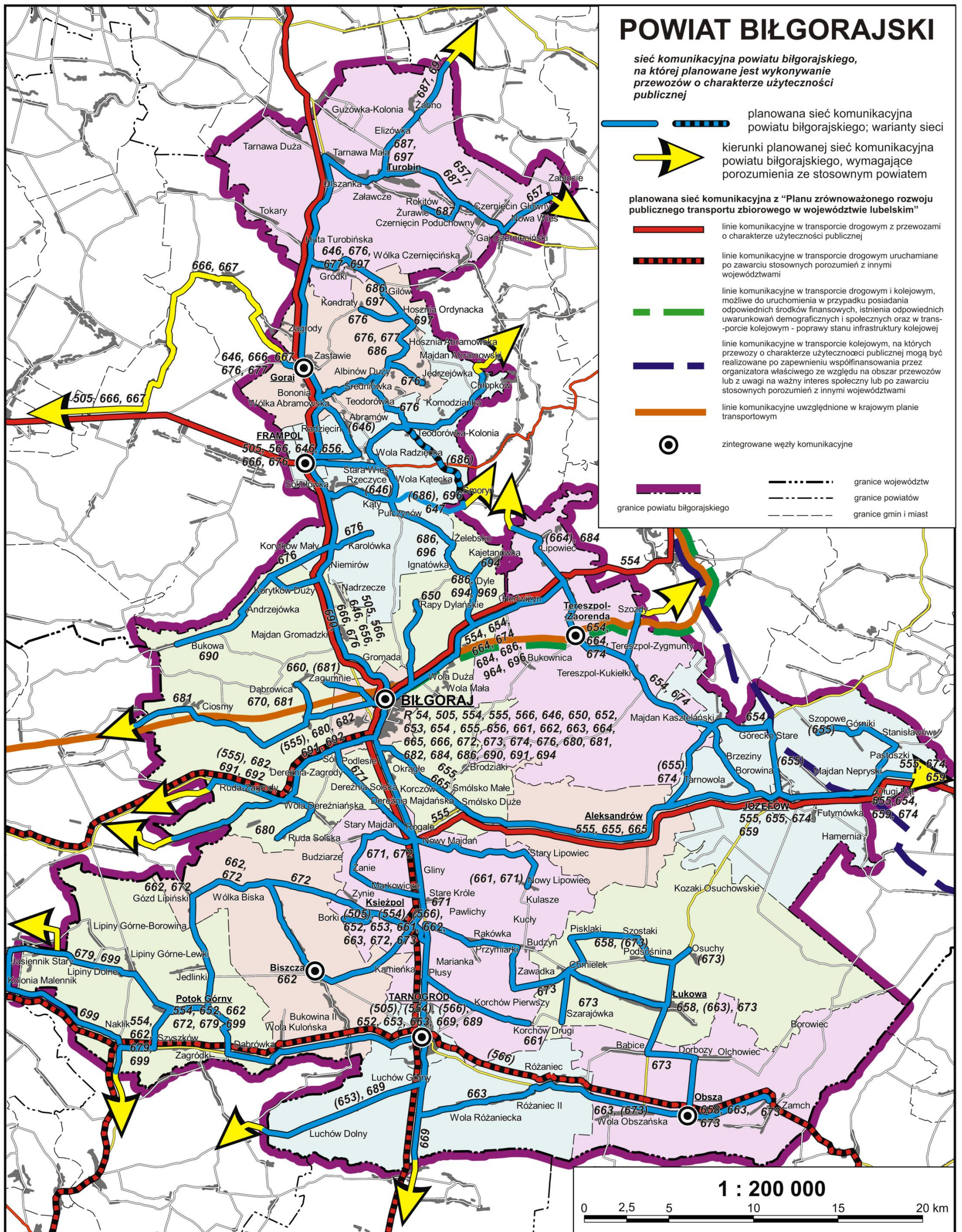
VI.1. Organizacja linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich

Powiat Biłgorajski planuje organizację 42 linii komunikacyjnych w transporcie drogowym na terenie Powiatu Biłgorajskiego, w tym 17 linii do wybiegających do sąsiednich powiatów. Nie przewiduje się organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym.

Planowana sieć komunikacyjna na celu utrzymanie obecnie istniejącej sieci połączeń zapewnianej przez przewoźników, dzięki czemu możliwe będzie rekompensowanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Zaplanowany model sieci połączeń zapewni wszystkim obecnym pasażerom dalszy dostęp do usług przewozowych, gdyż przewidziano organizację linii komunikacyjnych na wszystkich istniejących liniach komunikacyjnych.

Zaplanowano funkcjonowanie linii komunikacyjnych:

- z Biłgoraja do Rap Dylańskich, Zagumnia, Dąbrowicy, Rudy Solskiej, Bukowej, Korchowa, Stary Króli, Ciosm, Starego Jasiennika, Naklika, Gozda Lipińskiego, Luchowa Dolnego, Obszy, Zamcha, Długiego Kąta, Tereszpola, Kajetanówki, Józefowa, Aleksandrowa, Gródków, Chłopkowa, Goraja, Gilowa,
- z Goraja do Kondrat,
- z Szarajówki do Obszy,
- trasy 6 linii komunikacyjnych mogą zostać nieznacznie wydłużone do miejscowości w powiatach sąsiednich,
- oraz opcjonalnie – 17 dodatkowych linii komunikacyjnych do innych powiatów pod warunkiem zawarcia stosownych porozumień, w tym do Jarosławia, Leżajska, Stalowej Woli, Tomaszowa Lubelskiego, Zamościa oraz miejscowości w powiatach janowskim (Janów Lubelski), niżańskim (Gózd, Nisko, Ryczki), zamojskim (Stara Wieś, Zaburze, Zwierzyniec).



Rys. VI.1.1. Planowana sieć komunikacyjna Powiatu Biłgorajskiego – część graficzna planu.

Źródło: opracowanie własne.

Tab. VI.1.1. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym.

Linia	Przebieg trasy
650	Biłgoraj – Rapy Dylańskie
660	Biłgoraj – Zagumnie
670	Biłgoraj – Kolonia Sól – Dąbrowica
680	Biłgoraj – Sól – Wola Dereźniańska – Ruda Solska
690	Biłgoraj – Gromada – Majdan Gromadzki – Korytków Duży – Andrzejówka – Bukowa
661	Biłgoraj – Okrągłe – Korczów – Nowy Majdan – Stare Króle – Księżpol – Płusy – Korchów I – Korchów II (wybrane kursy przez Stary Lipowiec, Nowy Lipowiec)
671	Biłgoraj – Zagrody – Dereźnia Solska – Dereźnia Majdańska – Rogale – Nowy Majdan – Stary Majdan – Zanie – Markowice – Stare Króle (wybrane kursy przez Lipowiec Stary, Lipowiec Nowy)
681	Biłgoraj – Dąbrowica – Kolonia Sól – Ciosmy (wybrane kursy przez Zagumnie, Dąbrowicę) (wydłużenie linii po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Niżańskim: Szeliga – Stara Huta – Huta Krzeszowska – Maziarnia – Gózd lub przez Hutę Podgórną)
691	możliwość uruchomienia linii po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Niżańskim: Biłgoraj – Sól – Banachy – Nowa Huta – Huta Krzeszowska – Maziarnia – Gózd
652	Biłgoraj – Okrągłe – Korczów – Nowy Majdan – Stare Króle – Księżpol – Płusy – Tarnogród – Bukowina – Wola Kulońska – Dąbrówka – Zagródki – Szyszków – Potok Górny – Lipiny Górne–Lewki – Lipiny Górne–Borownia – Lipiny Dolne – Stary Jasiennik
662	Biłgoraj – Okrągłe – Korczów – Nowy Majdan – Stary Majdan – Stare Króle – Księżpol – Biszczka – Biszczka II – Wólka Biska – Gózd Lipiński – Jedlinki – Potok Górny – Naklik (możliwość wydłużenia linii do Leżajska po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Leżańskim przez Kulno, Kuryłówkę, Stare Miasto)
672	Biłgoraj – Okrągłe – Korczów – Nowy Majdan – Stary Majdan – Zanie – Markowice – Stare Króle – Księżpol – Borki – Zynie – Wólka Biska – Gózd Lipiński
682	możliwość uruchomienia linii po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Niżańskim: Biłgoraj – Sól – Banachy – Rogoźnia – Derylaki – Harasiuki – Lipiny Górne–Lewki – Lipiny Dolne – Stary Jasiennik – Krzeszów Górny – Podolszynka – Krzeszów – Koziarnia – Kopki – Rudnik – Nisko
692	możliwość uruchomienia linii po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Niżańskim: Biłgoraj – Sól – Bidaczów Stary – Bidaczów Nowy – Bidaczów Stary – Łazory – Derylaki – Harasiuki – Kusze – Wólka – Hucisko – Ryczki (wybrane kursy do Sierakowa)
653	Biłgoraj – Okrągłe – Korczów – Nowy Majdan – Stare Króle – Księżpol – Płusy – Tarnogród – Luchów Górny – Luchów Dolny (po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Leżańskim wydłużenie do Leżajska przez Kuryłówkę, Stare Miasto)
663	Biłgoraj – Okrągłe – Korczów – Nowy Majdan – Stare Króle – Księżpol – Płusy – Tarnogród – Luchów Górny – Wola Różaniecka – Różanec – Wola Obszańska – Obsza (wybrane kursy wydłużone przez Dorbozy, Babice do Łukowej i Osuch)
673	Biłgoraj – Okrągłe – Korczów – Nowy Majdan – Stare Króle – Księżpol – Przymiarki – Rakówka – Budzyń – Zawadka – Chmielek – Łukowa I – Łukowa III – Łukowa II – Łukowa – Babice – Dorbozy – Olchowiec – Dorbozy – Obsza – Załom – Zamch (wybrane kursy przez Pisklaki, Szostaki, Podsośnię, Osuchy, Wolę Obszańską)
654	Biłgoraj – Wola Mała – Wola Duża – Hedwiżyn – Panasówka – Tereszpól–Zaorenda – Tereszpól–Zygmunt – Tereszpól–Kukielki – Stare Górecko – Brzeziny – Tarnowola – Józefów – Majdan Nepryski – Siedliska – Długi Kąt
664	Biłgoraj – Wola Mała – Wola Duża – Hedwiżyn – Panasówka – Tereszpól–Zaorenda – Tereszpól–Zygmunt – Tereszpól–Kukielki (po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Zamojskim wydłużenie do Zwierzynca przez Szozdy, Sochy) (wybrane kursy przez Lipowiec)
674	możliwość uruchomienia po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Tomaszowskim: Biłgoraj – Wola Mała – Wola Duża – Hedwiżyn – Panasówka – Tereszpól–Zaorenda – Tereszpól–Zygmunt – Tereszpól–Kukielki – Stare Górecko – Brzeziny – Tarnowola – Józefów – Majdan Nepryski – Siedliska – Długi Kąt – Ciotusza Nowa –

Linia	Przebieg trasy
	Łasochy – Tomaszów Lubelski
684	możliwość uruchomienia po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Zamojskim: Biłgoraj – Wola Mała – Wola Duża – Hedwiżyn – Panasówka – Lipowiec – Czarnystok – Zagroble – Gorajec – Stara Wieś – Podborcze – Zaburze – Latyczyn – Radeczna
694	Biłgoraj – Wola Mała – Wola Duża – Hedwiżyn – Dyle – Cyncynopol – Ignatówka – Cyncynopol – Dyle – Kajetanówka
655	Biłgoraj – Smółsko Małe – Aleksandrów – Józefów (wybrane kursy przez Górecko Kościelne, Stare Górecko, Brzeziny, Tarnowolę lub wydłużone o odcinek Józefów – Majdan Nepryski – Siedliska – Długi Kąt – Stanisławów – Górniki – Szopowe)
665	Biłgoraj – Okrągłe – Korczów – Smółsko Duże – Aleksandrów
646	Biłgoraj – Gromada – Majdan Gromadzki – Korytków Duży – Korytków Mały – Sokołówka – Frampol – Bononia – Goraj – Zagrody – Huta Turobińska – Gródki (wybrane kursy przez Radzięcin lub Wolę Radziecką, Wolę Kątecką, Kąty, Rzeczyce)
666	możliwość uruchomienia po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Janowskim: Biłgoraj – Korytków Duży – Korytków Mały – Sokołówka – Frampol – Bononia – Goraj – Łada – Malinie – Chrzanów – Branew – Branewka – Krzemień – Zofianka Dolna – Zofianka Górna – Janów Lubelski
656	Biłgoraj – Gromada – Majdan Gromadzki – Korytków Duży – Korytków Mały – Sokołówka – Frampol – Stara Wieś – Teodorówka – Komodziańska – Chłopków (możliwość wydłużenia linii do Radeczny po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Zamojskim przez Latyczyn)
676	Biłgoraj – Gromada – Majdan Gromadzki – Korytków Duży – Korytków Mały – Karolówka – Sokołówka – Frampol – Stara Wieś – Teodorówka – Albinów – Jędrzejówka – Hosznia Abramowska – Hosznia Ordynacka – Kondraty – Hosznia Ordynacka – Gilów – Gródki – Zagrody – Goraj
686	Biłgoraj – Wola Mała – Wola Duża – Hedwiżyn – Dyle – Cyncynopol – Ignatówka – Wola Kątecka – Wola Radziecka – Teodorówka – Albinów – Hosznia Abramowska – Hosznia Ordynacka – Gilów (wybrane kursy przez Pulczynów, Trzęsiny, Smoryń – pod warunkiem zawarcia stosownego porozumienia z Powiatem Zamojskim)
696	możliwość uruchomienia linii po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Zamojskim: Zaburze – Podborcze – Gorajec – Wólka Czarnostocka – Czarnystok – Trzęsiny – Pulczynów – Wola Kątecka – Ignatówka – Cyncynopol – Dyle – Hedwiżyn – Wola Duża – Wola Mała – Biłgoraj
647	możliwość uruchomienia linii po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Zamojskim: Smoryń – Trzęsiny – Czarnystok – Wólka Czarnostocka – Zagroble – (Dzielce) Gorajec – Stara Wieś
657	możliwość uruchomienia linii po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Zamojskim: Turobin – Czernięcin Główny – Czernięcin Poduchowny – Nowa Wieś – Gruszka Zaporoska – Sułowiec – Tworczyów – Sułów – Deszkowice – Rozłopy – Szczepieszyn – Błonie – Kawęczyn – Kawęczynek – Topólcza – Turzyniec – Wywotoczka – Wygwizdów – Zwierzyniec
667	możliwość uruchomienia linii po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Janowskim: Janów Lubelski – Zofianka Górna – Zofianka Dolna – Krzemień I – Branewka – Branew – Chrzanów – Malnie – Łada – Goraj
677	Goraj – Bononia – Wólka Abramowska – Albinów – Hosznia Abramowska – Hosznia Ordynacka – Kondraty – Hosznia Ordynacka – Gilów – Gródki – Zagrody – Goraj
687	możliwość uruchomienia linii po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Zamojskim i Zamościem: Żurawie – Rokitów – Załawcze – Turobin – Czernięcin Główny – Czernięcin Poduchowny – Nowa Wieś – Gruszka Zaporoska – Sułowiec – Tworczyów – Sułów – Deszkowice – Rozłopy – Szczepieszyn – Bodaczów – Wielęcza – Zawada – Płoskie – Zamość
697	możliwość uruchomienia linii po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Lubelskim, Zamojskim i Zamościem: Hosznia Ordynacka – Gilów – Huta Turobińska – Tarnawa Mała – Olszanka – Turobin – Żabno – Wierzchowina – Majdan Wierchowiniński – Koszarsko – Żółkiew – Żółkiewka – Zaburze – Gany – Równianki – Wierzba – Mościska – Płonka – Kolonia Emska – Staw Noakowski – Nielisz – Krzak – Złojec – Załudzie – Bortatycze – Wysokie – Sitaniec – Zamość

Linia	Przebieg trasy
658	Szarajówka – Chmielek – Pisklaki – Szostaki – Pisklaki – Chmielek – Łukowa – Babice – Dorbozy – Olchowiec – Dorbozy – Obsza
659	możliwość uruchomienia linii po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Zamojskim i Zamościem: Józefów – Siedliska – Długi Kąt – Stanisławów – Wólka Husińska – Krasnobród – Hutki – Jacuża – Adamów – Kolonia Potoczek – Szawnia Górna – Lipsko Polesie – Lipsko – Topornica – Żdanówek – Żdanów – Skokówka – Zamość
669	możliwość uruchomienia linii po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Jarosławskim i Przeworskim: Jarosław – Szówsko – Wiązownica – Nielepkowice – Manasterz – Czerwona Wola – Leżachów – Sieniawa – Wylewa – Rudka – Cieplice – Adamówka – Majdan Sieniawski – Wola Różaniecka – Tarnogród
679	możliwość uruchomienia linii po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Leżajskim: Leżajsk – Stare Miasto – Kuryłówka – Kulno – Naklik – Szyszków – Zagródki – Potok Górny – Lipiny Górne – Lipiny Dolne – Lipiny Górne – Szyszków – Brzyska Wola – Wólka Łamana – Kulno – Kuryłówka – Leżajsk
689	możliwość uruchomienia linii po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Leżajskim: Leżajsk – Stare Miasto – Kuryłówka – Kulno – Wólka Łamana – Brzyska Wola – Luchów Dolny – Luchów Górny – Tarnogród
699	możliwość uruchomienia linii po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Stalowowolskim i Niżańskim: Stalowa Wola – Nisko – Raclawice – Wolina – Przędzel – Ulanów – Rudnik nad Sanem – Kopki – Koziarnia – Krzeszów – Podolszynka Ordynacka – Podolszynka Plebańska – Krzeszów Górny – Malennik – Jasiennik Stary – Lipiny Dolne – Lipiny Górne – Borownia (wybrane kursy przez Zarzecze, Wólkę Tanewską, Ulanów, Bieliniec, Wólkę Bielińską, Gliniankę, Bieliny, Bukowinę, Kamionkę Dolną)

Źródło: opracowanie własne

VI.2. Zapotrzebowanie na powiatowe przewozy pasażerskie

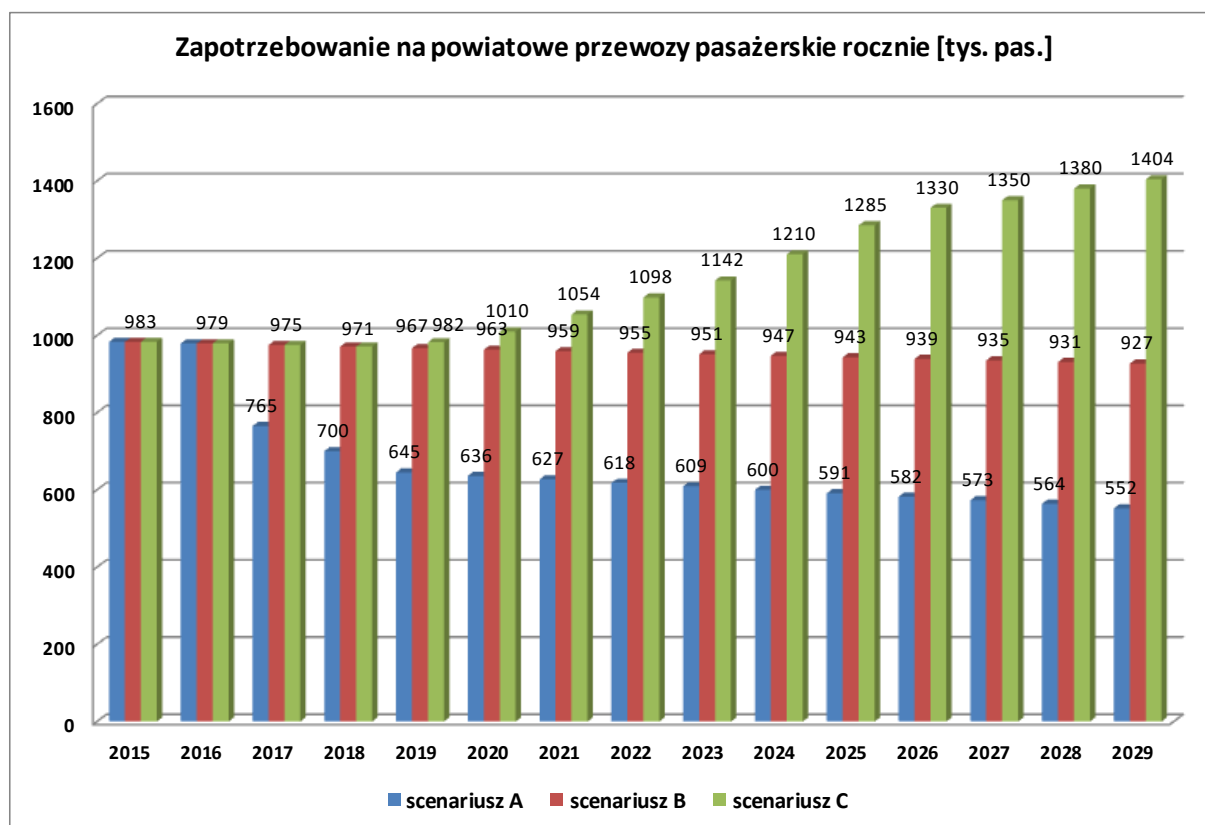
VI.2.1. Popyt na usługi przewozowe w roku bazowym

Według badań przeprowadzonych w 2015 roku, przedstawionych w rozdziale III.1. opracowania pt. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Biłgorajskiego Etap I – projekt sieci połączeń,” popyt na usługi przewozowe w roku bazowym, realizowane w ramach powiatowych przewozów pasażerskich został oszacowany na ok. **983 tys.** pasażerów (łącznie dla wszystkich 5 przewoźników).

VI.2.2. Prognoza wielkości potrzeb przewozowych

Prognoza wielkości potrzeb przewozowych została opracowana na okres od 2015 do 2029 roku, dla 3 scenariuszy szczegółowo opisanych w rozdziale IV.8. Za rok bazowy przyjmuje się rok 2015. Zdefiniowane wielkości zapotrzebowania w powiatowych przewozach pasażerskich dotyczą popytu potencjalnego, uwarunkowanego przez zdarzenia i cechy każdego ze scenariuszy.

Niezależnie od scenariusza, liczba pasażerów korzystających z usług publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich jest uzależniona od prognoz demograficznych dla powiatu biłgorajskiego (w szczególności w scenariuszu B). Dla scenariusza A założono gwałtowny spadek liczby pasażerów po 2016 roku, a następnie ustabilizowanie się sytuacji – w dalszych latach równomierny spadek liczby pasażerów będzie wynikać z pesymistycznych prognoz demograficznych. Na Rys. VI.2.2.1 przedstawiono całość prognozy.



Rys. VI.2.2.1. Prognoza wielkości popytu potencjalnego na liniach komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich w latach 2015 – 2029.

Źródło: opracowanie własne.

Porównując liczby pasażerów pomiędzy rokiem bazowym i rokiem końcowym prognozy, nastąpi:

- dla scenariusza A – jej spadek o 43,8%,
- dla scenariusza B – jej spadek o 5,7%,
- dla scenariusza C – jej wzrost o 42,8%.

VI.2.3. Przewidywane finansowanie powiatowych przewozów pasażerskich

Operatorowi przysługiwać będzie wyłącznie rekompensata za utracone przychody w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych (oraz w związku ze stosowaniem komunalnych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych ustanowionych przez Radę Powiatu Biłgorajskiego). Rekompensata w zakresie poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem publicznego transportu zbiorowego przekazywana będzie w sytuacji, gdy dane gminy będą dokonywały pomocy finansowej w postaci dotacji celowej na rzecz Powiatu Biłgorajskiego, jeśli będą zainteresowane zwiększeniem liczby połączeń lub uruchomieniem nowych linii komunikacyjnych.

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

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

gdzie: I_a – przychód ze sprzedaży biletów na linii komunikacyjnej a [zł/wozokilometr],

CE_a – koszt wozokilometra zrealizowanego na linii komunikacyjnej a .

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

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

Wskaźnik ten pokazuje, w jakim stopniu koszty prowadzonej działalności pokryte zostały przez przychody ze sprzedaży biletów przejazdowych. Pomimo wzrostu mobilności społeczeństwa w Polsce rentowność przewozów w transporcie drogowym jest niska, głównie ze względu na rosnące koszty eksploatacyjne oraz stale zmniejszającą się liczbę pasażerów.

Tab. VI.2.3.1. Rentowność przewozu osób w przedsiębiorstwach komunikacji samochodowej (PKS) w latach 2005-2010.

Rok	Rentowność	Uwagi
2005	- 4,73%	w tym rentowność dodatnią posiadało 12,68% przedsiębiorstw
2006	- 4,79%	w tym rentowność dodatnią posiadało 10,55% przedsiębiorstw
2007	- 2,95%	w tym rentowność dodatnią posiadało 24,79% przedsiębiorstw
2009	- 5,82%	w tym rentowność dodatnią posiadało 17,35% przedsiębiorstw
2010	-11,54%	dane za III kwartał roku w tym rentowność dodatnią posiadało 4,35% przedsiębiorstw

Źródło: Informacja o stanie publicznego transportu zbiorowego, Szczerbaciuk Z., PIGTŚIS, 12.2010.

Prognozuje się, iż rentowność linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich osiągać będzie wartości ujemne, za wyjątkiem linii o charakteryzujących się bardzo wysokimi potokami pasażerskimi, na których przewiduje się dodatnią rentownością nie przekraczającą 3%. Na poziom tego wskaźnika wpływ będą takie zmienne jak: koszty eksploatacyjne (wyższe przy zapewnianiu usług przewozowych o wysokim standardzie jakościowym), jak również przychody ze sprzedaży biletów (ich poziom zależny jest m.in. od elastyczności cenowej popytu).

VII. Pożądany standard usług przewozowych

VII.1. Określenie wymaganych standardów dostępności usług transportu publicznego dla mieszkańców powiatu biłgorajskiego

VII.1.1. Dostępność przestrzenna

Organizator powiatowych przewozów pasażerskich będzie dążył do zapewnienia możliwości bezpośredniego dojazdu do Biłgoraja z każdej siedziby gminy. Nie gwarantuje się natomiast możliwości organizacji połączeń bezpośrednich sąsiadujących ze sobą siedzib gmin:

- **Biłgoraj:** należy dążyć do zapewnienia połączenia bezpośredniego ze wszystkimi siedzibami gmin,
- **siedziby gmin:** należy dążyć do zapewnienia połączenia bezpośredniego z sąsiednimi siedzibami gmin, gwarantuje się natomiast bezpośrednie połączenie Biłgorajem.

W przewozach o charakterze użyteczności publicznej obsługiwane będą wszystkie miejscowości leżące na trasach zaplanowanych linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich. Należy zapewnić obsługę wszystkich przystanków komunikacyjnych na trasie przejazdu planowanych linii komunikacyjnych, w szczególności miast.

Najkrótsze odległości pomiędzy przystankami dotyczyć będą obszarów miejskich oraz o gęstej sieci osadniczej, najdłuższe zaś – na obszarach typowo wiejskich o niskiej gęstości zaludnienia.

VII.1.2. Dostępność transportu publicznego powiatowego w czasie

W odniesieniu do obecnie panującej sytuacji na rynku przewozu osób w transporcie drogowym na terenie powiatu biłgorajskiego oraz wielkości potoków pasażerskich wykreowany został system zalecanych minimalnych częstotliwości kursowania na liniach komunikacyjnych objętych planem transportowym. Składa się on z trzech kategorii interwałów o zróżnicowanych długościach, w kolejności malejącej – od linii kursujących najczęściej (kategoria I) do linii kursujących najrzadziej (kategoria III). Zaproponowane interwały stanowią dzielniki lub wielokrotności liczby 60, co umożliwi wprowadzenie łatwo powtarzalnych dla pasażerów końcówek godzin odjazdów (np. odjazdy z Biłgoraja do Józefowa zawsze 45 minut po pełnej godzinie). Rozwiązanie to dodatkowo zapewni możliwość zastosowania synchronizacji godzin odjazdów na wspólnych odcinkach tras, dzięki czemu uzyskane zostaną wyższe, wspólne częstotliwości kursowania (np. linie z Biłgoraja do Aleksandrowa na wspólnym odcinku trasy powinny funkcjonować co 30 minut w godzinach szczytu). Funkcjonowanie wybranych grup linii o najmniejszym potencjale przewozowym może zostać zawieszane w soboty lub niedziele. Zaproponowane częstotliwości kursowania zostały określone jako minimalne – w przypadku wzrostu wielkości popytu na usługi organizator przewozów będzie posiadał możliwość zwiększenia liczby oferowanych połączeń. Zakłada się, iż najważniejsze linie komunikacyjne będą funkcjonować w godzinach 5:30 – 20:30, pozostałe linie w przedziałach ograniczonych. Częstotliwości kursowania zależą będą od typu dnia – ze względu na zmienność wielkości potoków pasażerskich przyjęto również odrębne standardy dla dnia roboczego, sobót oraz niedziel. Najwyższe częstotliwości kursowania linii przewidziano w dni robocze w godzinach 6:30 –

16:30. W poniższej tabeli przedstawiono proponowane częstotliwości kursowania w zależności od kategorii linii komunikacyjnej, typu oraz pory dnia.

Tab. VII.1.2.2. Minimalne częstotliwości kursowania linii w transporcie drogowym o charakterze użyteczności publicznej.

Kategoria linii	Dzień roboczy				Sobota			Niedziela
	5:30 – 6:30	6:30 – 16:30	16:30 – 18:30	18:30 – 20:30	6:00 – 9:00	9:00 – 14:00	14:00 – 19:00	8:00 – 20:00
I	60	60	120	120	120*	120*	120*	120*
II	–	120	120	–	–	120	–	–
III	–	3 pary	–	–	–	–	–	–

*- dopuszczalne jest zawieszanie funkcjonowania wybranych linii komunikacyjnych

Źródło: opracowanie własne

Przyjęta częstotliwość kursowania wpływa proporcjonalnie na liczbę planowanych połączeń w zależności od typu dnia.

Tab. VII.1.2.3. Minimalna liczba kursów na liniach w transporcie drogowym o charakterze użyteczności publicznej.

Kategoria linii	Liczba par kursów dziennie		
	Dzień roboczy	Soboty	Niedziele
I	14	7*	6*
II	7	3	–
III	3	–	–

*- dopuszczalne jest zawieszanie funkcjonowania wybranych linii komunikacyjnych

Źródło: opracowanie własne

Kategoryzacja linii wchodzących w skład planowanej sieci komunikacyjnej Powiatu Biłgorajskiego:

- kategoria I – 655, 680,
- kategoria II – 654, 665, 673,
- kategoria III – 646, 650, 652, 653, 656, 658, 660, 661, 662, 663, 664, 670, 671, 672, 676, 680, 686, 690, 694.

Dla linii komunikacyjnych, których organizacja uzależniona jest od zawarcia stosownych porozumień z sąsiednimi powiatami, przyjmuje się założenie o funkcjonowaniu minimum 1 pary kursu w dzień roboczy.

VII.1.3. Skomunikowania połączeń przesiadkowych

Organizator komunikacji gminnej oraz powiatowej zobligowany będzie do dopasowywania rozkładów jazdy linii autobusowych dojeżdżających w pobliże dworców i przystanków kolejowych do godzin przyjazdów i odjazdów pociągów, których organizatorem jest minister właściwy ds. transportu oraz Województwo Lubelskie. Skorelowanie rozkładów jazdy autobusów i pociągów ma zapewnić pasażerom możliwości kontynuacji podróży w ramach przesiadek na dworcach i stacjach kolejowych. Środki publicznego transportu zbiorowego w komunikacji gminnej oraz powiatowej powinny przyjeżdżać na przesiadkową stację lub przystanek kolejowy w odstępie od 8 do 20 minut przed odjazdem pociągu i autobusu oraz od 8 do 20 minut po przyjeździe pociągu i autobusu.

VII.1.4. Punktualność kursowania

Jako wskaźnik punktualności dla transportu drogowego w powiatowych przewozach pasażerskich należy przyjąć wskaźnik równy maksymalnej różnicy w czasie od rozkładu jazdy jako przyspieszenie do 1 minuty i opóźnienie do 5 minut. Nie dotyczy to sytuacji działania siły wyższej (np. zatory na drodze, klęska żywiołowa), gdzie odjazd powyżej 5 minut od założonego rozkładu jazdy jest uznawany za prawidłowy.

W przypadku odwołania kursu należy zapewnić komunikację zastępczą maksymalnie w przeciągu 60 minut lub zapewnić możliwości odbycia podróży w czasie krótszym niż 60 minut od powstania zdarzenia/ odwołania kursu – pojazdem zastępczym, np. innego przewoźnika lub operatora.

VII.1.5. Dostępność ekonomiczna – opłaty za przejazd

Dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej realizowanych przez operatorów publicznego transportu zbiorowego, należy przyjąć ujednoliconą taryfę przewozową, oferowaną ogółowi społeczeństwa bez jakiegokolwiek dyskryminacji⁷². Ceny biletów dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej ruchliwości nie będą przewidywały opłat dodatkowych⁷³. Taryfa dla powiatowych przewozów pasażerskich powinna być konkurencyjna wobec kosztów przejazdów samochodem osobowym oraz linii przewoźników komercyjnych. Taryfa ta będzie przewidywała honorowanie ulg i zniżek ustawowych. Taryfa opłat powinna obejmować:

- **bilet jednorazowy**

W przedziale od 1 do 10 km należy przyjąć górną granicę ceny biletu normalnego dla jednej osoby jako koszt paliwa zużytego na tym odcinku przez samochód osobowy.⁷⁴

W przypadku biletu na odległość powyżej 10 km należy przyjąć założenia maksymalnej ceny biletów dla dwóch osób jako koszt spalania paliwa przez samochód osobowy na odcinku o tej samej długości.

- **bilet okresowy (miesięczny)**

Dla stałych klientów – osób dojeżdżających codziennie do pracy, szkoły itp. powinny być dostępne tańsze bilety okresowe. Opłata za bilet miesięczny powinna wynosić maksymalnie 30-krotność ceny biletu jednorazowego.

⁷² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004, art. 4 ust. 2.

⁷³ Ibidem, art. 9 ust. 2.

⁷⁴ Przy założeniu średniego spalania samochodu osobowego - 6,5 l benzyny na 100 km.

Oprócz stosowania w taryfie przewozowej podstawowych rodzajów biletów, tj. jednorazowych i okresowych, proponuje się także dystrybucję biletów grupowych oraz karnetów wieloprzejazdowych.

Podany powyżej sposób obliczania należności za przejazd ma charakter przykładowy bez obligatoryjnego stosowania w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

VII.1.6. Komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu

Należy przyjąć wskaźnik komfortu podróży jako maksymalnego zapewnienia dla transportu drogowego w obszarze objętym niniejszym planem transportowym na liniach komunikacyjnych o długości do 30 km jako 100% zajętych wszystkich miejsc siedzących i nie więcej niż 50% miejsc stojących przewidzianych przez producenta. Po przekroczeniu napełnień granicznych danego rodzaju środka transportu należy zastosować bardziej pojemny bądź dodatkowy pojazd (wprowadzenie dodatkowego kursu).

VII.1.7. Komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

Należy przyjąć minimalny standard podróży środkami komunikacji zbiorowej w zakresie ich wyposażenia. Przyjęte minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów wynikają m.in. z badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców powiatu biłgorajskiego przeprowadzonych w roku 2015⁷⁵.

Tab. VII.1.7.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

Wyszczególnienie wyposażenia pojazdów	Transport drogowy			
	linie komunikacyjne z koncesją		linie komunikacyjne na podstawie PZP ⁷⁶	
	pojazdy nowe	pojazdy używane	pojazdy nowe	pojazdy używane
siedzenia z miękkimi oparciami	X	X	X	X
tapicerka, siedzenia oraz podłoga z łatwych do czyszczenia materiałów, odpornych na wandalizm			X	
klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej	X		X	
pojemniki na kolportaż rozkładów jazdy oraz innych informacji	X	X	X	X
wyświetlacze elektroniczne przednie z kierunkiem i numerem linii	X		X	
tablice kierunkowe przednie z kierunkiem i numerem linii		X		X
wyświetlacze boczne z numerem i kierunkiem linii (dot. pojazdów powyżej 25 miejsc siedzących)	X		X	
tablice kierunkowe boczne z numerem i kierunkiem		X		X

⁷⁵ Badania ankietowe w formie wywiadu bezpośredniego wśród pasażerów transportu publicznego w autobusach oraz wśród użytkowników samochodów osobowych - Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Biłgorajskiego. Etap I – projekt sieci komunikacyjnej

⁷⁶ PZP – linie komunikacyjne powstałe w ramach bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem w oparciu o prawo zamówień publicznych

Wyszczególnienie wyposażenia pojazdów	Transport drogowy			
	linie komunikacyjne z koncesją		linie komunikacyjne na podstawie PZP ⁷⁶	
	pojazdy nowe	pojazdy używane	pojazdy nowe	pojazdy używane
linii (dot. pojazdów powyżej 25 miejsc siedzących)				
automatycznie otwieranie drzwi (dopuszcza się minibusy z ręcznie otwieranymi drzwiami)	X	X	X	X
pojazd z niską podłogą oraz z miejscem na wózek			X	
silnik spełniający normę emisji spalin co najmniej Euro 3		X		X

Źródło: opracowanie własne.

Przy zakładanych minimalnych standardach wyposażenia przyjęto podział na pojazdy fabrycznie nowe oraz pojazdy używane dla operatorów wykonujących przewozy na podstawie koncesji oraz przewozy na podstawie bezpośredniego zawarcia umowy z Powiatem Biłgorajskim w oparciu o prawo zamówień publicznych.

Elementy wyposażenia pojazdów podzielone zostały na typy:

- wyposażenie standardowe – wymagane obligatoryjnie, nie dotyczy to pojazdów poniżej 25 miejsc siedzących lub minibusów,
- wyposażenie opcjonalne – operator może posiadać wskazane wyposażenie pojazdu,

Organizator będzie dążył do uzyskania wysokiego udziału fabrycznie nowych pojazdów, obsługujących linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej.

VII.2. Określenie standardów dostępności do pojazdów dla osób niepełnosprawnych

Mając na uwadze postępujący proces starzenia się społeczeństwa – wzrost udziału osób w wieku poprodukcyjnym w całej populacji, oraz przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu osób niepełnosprawnych, a także umożliwienie większej mobilności osób o ograniczonej ruchliwości (dzieci, młodzież szkolna, matki z małymi dziećmi, itp.) pojazdy wykonujące przewozy na liniach o charakterze użyteczności publicznej powinny być dostosowane do przewozu tych osób w zakresie wejścia do pojazdu oraz odpowiedniego miejsca na czas podróży.

Ze względu na lokalny oraz regionalny charakter połączeń w powiecie biłgorajskim, nie przewiduje się konieczności wykorzystania do obsługi połączeń drogowych autobusów niskopodłogowych typu LF (low floor) – z niską podłogą na wysokości 35 cm nad poziomem jezdni na całej długości pojazdu. Na liniach objętych planem należy wprowadzić docelowo autobusy niskowejściowe typu LE (low entry), w których co najmniej jedno wejście jest bez stopni na wysokości 35 cm na poziomie jezdni szczególnie na połączeniach do siedziby powiatu oraz siedzib gmin, a także w relacjach do szkół i ośrodków zdrowia.

Nie przewiduje się konieczności wykorzystania autobusów niskowejściowych na liniach o długości powyżej 30 km, ponieważ podróż takim pojazdem może być w odczuciu pasażerów niekomfortowa z uwagi na twardość zawieszenia oraz brak przestrzeni na większy bagaż.

Należy zaznaczyć, iż zgodnie z zapisami Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Województwie Lubelskim, na linii komunikacyjnej nr 566 planowane jest kursowanie autobusów niskopodłogowych, natomiast na części kursów pozostałych linii przebiegających przez teren powiatu biłgorajskiego przewidziano kursowanie autobusów wyposażonych w specjalne podnośniki do transportowania osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Oprócz stosowania pojazdów z obniżoną wysokością podłogi w środkach publicznego transportu zbiorowego należy także stosować innych usprawnień ułatwiających niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej ruchliwości korzystanie z transportu lokalnego i regionalnego:

- czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów, w tym opcjonalnie dodatkowe boczne za pierwszymi drzwiami na wysokości wzroku,
- oznakowane i wydzielone miejsca w autobusie dla osób niepełnosprawnych, w tym miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych,
- poziom nowych i modernizowanych peronów przystankowych dla komunikacji autobusowej należy projektować i budować na wysokości podłogi w pojazdach komunikacji zbiorowej z niską podłogą – na wysokości 35 cm nad poziomem jezdni.

VII.3. Określenie warunków i zasad dostępności infrastruktury przystankowej dla pasażerów transportu zbiorowego, w tym dla osób niepełnosprawnych

Należy przyjąć standard, że na odcinkach sieci objętych przewozami o charakterze użyteczności publicznej w każdej miejscowości zaplanowane zostaną postoje środków publicznego transportu zbiorowego.

Dla zwiększenia zasięgu obszaru obsługiwanego komunikacją zbiorową, a w konsekwencji zwiększenia liczby pasażerów należy lokalizować przy stacjach, dworcach oraz ważniejszych przystankach parkingi typu⁷⁷ „Bike and Ride”, „Park and Ride” oraz „Kiss and Ride”. Dla umożliwienia osobom niepełnosprawnym samodzielnego przemieszczania się transportem zbiorowym, należy przyjąć odpowiednio zaprojektowany standard wysokości peronów autobusowych na dworcach i przystankach komunikacyjnych, dopasowany do wysokości podłogi w pojazdach przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych.



Rys. VII.3.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej.

Źródło: materiały własne TRAKO.

⁷⁷ Bike and Ride – parking rowerowy, Park and Ride – parking dla samochodów osobowych, Kiss and Ride – parking krótkiego postoju na czas podwiezienia do przystanku

Takie ukształtowanie krawędzi peronowej pozwala na zatrzymanie autobusu na całej jego długości w równej odległości od tej krawędzi. Maksymalna dopuszczalna różnica pomiędzy peronem przystankowym a pierwszym stopniem autobusu nie powinna przekraczać 6 cm w pionie oraz 5 cm w poziomie.



Rys. VII.3.2. Przerwa między peronem przystankowym a autobusem.

Źródło: materiały własne TRAKO.

Dodatkowym ułatwieniem dla osób niepełnosprawnych jest faktura peronu przystankowego, która naprowadza osoby niedowidzące dokładnie na pierwsze drzwi autobusu, przeznaczone do wsiadania.



Rys. VII.3.3. Strefa wejściowa do pojazdu – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu.

Źródło: materiały własne TRAKO.

Po zaprojektowaniu i przyjęciu określonego standardu peronów autobusowych, należy zachęcać wszystkich zarządców dróg w powiecie biłgorajskim do stosowania przyjętego wzorca przy okazji wszelkich modernizacji, remontów i rozbudowy infrastruktury.

Należy dążyć do montażu wiat na przystankach komunikacyjnych zarządzanych przez Powiat Biłgorajski – obecnie 75 przystanków przy drogach powiatowych nie jest wyposażonych w odpowiednie wiaty podnoszące komfort oczekiwania na pojazd transportu publicznego. Poprawa warunków odprawy pasażerskiej na przystankach (w szczególności osób o ograniczonej sprawności ruchowej) wymagać będzie relatywnie wysokich nakładów finansowych, gdyż obecnie jedynie 93 spośród 307 przystanków komunikacyjnych zarządzanych przez Powiat Biłgorajski posiada odpowiednią infrastrukturę w postaci zatok postojowych.

VII.4. Standard usług przewozowych w aspekcie wymogów ochrony środowiska

Od dnia 1 maja 2004 r., kiedy Polska stała się pełnoprawnym członkiem Unii Europejskiej, zobowiązała się m. in. do wypełniania jej wymogów prawnych, także tych z zakresu ochrony środowiska. Wskazuje to art. 5 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r.: *Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju*. Zrównoważony rozwój jest fundamentem, na którym powinny opierać się krajowe i lokalne dokumenty strategiczne w odniesieniu do wszelkich dziedzin społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów.

Dlatego, oprócz dążenia do zakupu nowych pojazdów z ekologicznymi silnikami – spełniającymi normy emisji spalin Euro 6 dla pojazdów fabrycznie nowych oraz normy Euro 3 do Euro 5, w tym EEV dla pozostałych pojazdów w transporcie drogowym nie starszych niż 15 lat, należy promować niskoemisyjne sposoby poruszania się, takie jak np. publiczny transport zbiorowy, carpooling⁷⁸, skutery, motorowery, a także bezemisyjne – np. rower.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast, małych miejscowości i wsi. Jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne i antropogeniczne w miejscach koncentracji ruchu, szczególnie w obszarach zurbanizowanych stanowi znaczącą uciążliwość życia dla mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych na kierunkach najczęściej uczęszczanych (głównie do największych ośrodków powiatu), w największym stopniu wpływa na ograniczenie ilości zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Zakładając, że w godzinach szczytów przewozowych, gdy napełnienia autobusów wynoszą do 40 osób oraz że w jednym samochodzie podróżuje w relacji dom – praca średnio 1,5 osoby, należy zauważyć, że jeden autobus zastępuje 27 samochodów osobowych. Zatem zapewnienie dobrej jakości transportu publicznego, przejmującego podróży od samochodów na najbardziej uczęszczanych kierunkach, jest najbardziej skutecznym działaniem sprzyjającym ochronie środowiska.

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

⁷⁸ przejazdy grupowe codzienne, cykliczne i epizodyczne samochodem osobowym na wspólnej trasie np. dom – praca

- w przypadku niskiej przepustowości i kłopotów ze sprawnym przejazdem – wprowadzanie usprawnień i przywilejów w ruchu dla autobusów na trasach dojazdowych do siedzib gmin,
- ograniczanie ruchu pojazdów indywidualnych w ścisłych centrach miast i miejscowości poprzez możliwość tworzenia:
 - stref ruchu uspokojonego,
 - ciągów pieszo-jezdných,
 - ciągów pieszych na drogach wyłączonych z ruchu pojazdów silnikowych,
- ograniczanie liczby miejsc parkingowych w ścisłych centrach ośrodków miejskich wraz z możliwością wprowadzania stref płatnego parkowania.

Jednym z elementów ochrony środowiska jest utrzymanie wysokiego udziału taboru autobusowego wyposażonego w niskoemisyjne silniki, które spełniać będą aktualnie obowiązujące rygorystyczne normy ekologiczne. Nowoczesne silniki spalinowe, które spełniają co najmniej wymogi normy Euro 6, Euro 5 lub EEV, charakteryzują się obecnie emisją zanieczyszczeń spalin na poziomie emisji silników zasilanych gazem – CNG, LNG.

Producenci, wykorzystując osiągnięcia postępu technicznego oraz nowych technologii, pracują nad doskonaleniem autobusów napędzanych napędem elektrycznym oraz napędem hybrydowym, łącząc silnik elektryczny ze spalinowym. Równolegle testowane są inne napędy alternatywne, m.in. ogniwa wodorowe. Obecnie w pełni satysfakcjonujące efekty ograniczenia emisji spalin silników autobusowych spełniają silniki z normą Euro 6.

VIII. Organizacja systemu informacji pasażerskiej

VIII.1. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy jasno określa informacje dotyczące rozkładów jazdy jakie powinny się znaleźć na przystankach komunikacyjnych i dworcach autobusowych. W przypadku przystanków komunikacyjnych są to odjazdy środków transportowych bądź określona w minutach częstotliwość kursowania. Dodatkowo przy każdym z kursów należy podać terminy kursowania (nie dotyczy kursów drogowego transportu zbiorowego wykonywanego codziennie). Rozkłady jazdy pasażerskiej komunikacji kolejowej od grudnia 2013 roku także korzystają z oznaczeń i symboli takich samych jak dla komunikacji autobusowej⁷⁹.

W obydwu rodzajach komunikacji obowiązują oznaczenia kursów pospiesznych i ekspresowych jako pogrubiona czerwona linia oraz kursów zwykłych bądź przyspieszonych jako czarna linia zwykłej grubości.

W przypadku dworców autobusowych dodatkowo należy podać dane dotyczące przyjazdów środków transportu. Rozporządzenie w sprawie rozkładów jazdy wyznacza kolory tablic odjazdowych – żółte i tablic przyjazdowych – białe. Wskazuje się, żeby dworcowe tablicowe rozkłady jazdy były skonstruowane w następujący sposób:

⁷⁹ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 25.04.2012 r., poz. 451), § 22.

- z lewej strony tablica z godzinami przyjazdów,
- z prawej tablica z godzinami odjazdów,
- na środku pomiędzy przyjazdowym a odjazdowym rozkładem jazdy kolumna na białym tle z przystankami końcowymi oraz pośrednimi.

Organizator powinien dążyć do narzucenia jednakowego wzorca przystankowej informacji dotyczącej rozkładu jazdy (tabliczki przystankowej). Konieczność przekazywania w transporcie drogowym rozkładów jazdy i informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi lub zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem⁸⁰, nie ułatwia wprowadzenia jednolitego wzorca tej informacji. Zapisy prawnie nie określają która ze stron – przewoźnicy i operatorzy czy właściciele i zarządcy infrastruktury przystankowej decydują o wyglądzie informacji o rozkładzie jazdy. Wymienione są tylko dane jakie muszą się znaleźć na tej informacji⁸¹. Mając na celu powyższe, organizator planuje zastosować następujące działania, umożliwiające ujednolicenie wzorca informacji:

- wprowadzenie odpowiednich zapisów do umów z operatorami publicznego transportu zbiorowego (narzucenie wzorca operatorom)⁸²,
- odpowiednie sformułowanie uchwał odpowiedniej rady gminy oraz powiatu, warunków i zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest odpowiednia gmina i powiat⁸³,
- podjęcie rozmów z pozostałymi właścicielami i zarządcami przystanków komunikacyjnych i dworców, mających na celu przekonanie ich do stosowania wspólnego, jednolitego wzorca informacji dotyczących rozkładów jazdy (dotyczy tych podmiotów, które będą żądać od operatorów przewozów pasażerskich stosowania innego wzorca tej informacji niż zapisanego w umowie o świadczenie usług przewozowych),
- przyjęcie wzorca informacji wojewódzkiej w przypadku wprowadzenia jej przez Województwo Lubelskie w ramach realizacji *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Lubelskiego*.

Przytoczone Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy reguluje także kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. Operatorzy oraz przewoźnicy zobowiązani są do umieszczenia swoich rozkładów jazdy na stronach internetowych (o ile takowe posiadają) oraz do przekazywania organizatorowi publicznego transportu zbiorowego danych związanych z rozkładem jazdy w celu zamieszczenia ich na przystankach, dworcach oraz w obowiązujących na danym obszarze systemach informacji pasażerskiej.

⁸⁰ Ibidem, § 11 ust. 1 pkt 3.

⁸¹ Ibidem, § 12 ust. 1.

⁸² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 25 ust. 3 pkt. 13.

⁸³ Ibidem, art. 15 ust. 1 pkt. 6.

VIII.2. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie obowiązujących opłat za przejazd

Podstawą dobrej oferty przewozowej, oprócz częstotliwości i warunków przewozu, jest odpowiednia taryfa opłat. W przypadku stosowania cen wyznaczonych przez organizatora przewozów ustanawia się poniższe zasady informacji o obowiązujących taryfach.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* narzuca wyłącznie obowiązek umieszczenia cennika tylko na dworcach oraz jako wyciąg w pojazdach komunikacji zbiorowej. W publicznym transporcie zbiorowym organizowanym przez Powiat Biłgorajski należy dodatkowo umieszczać informacje o cenach biletów ulgowych z uwzględnieniem ulg ustawowych.

W przypadku wprowadzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego organizator zobligowany jest zobowiązać operatorów do przyjęcia do użytku oraz w przekazywaniu informacji pasażerskiej znaków graficznych jednoznacznie wskazujących na wspólną taryfę (logo publicznego transportu zbiorowego). Znakiem graficznym zintegrowanej taryfy należy oznaczyć pojazdy operatora publicznego transportu zbiorowego w miejscach dobrze widocznych dla podróżnych.

Szczegółowe informacje o zintegrowanym systemie taryfowo-biletowym należy umieścić na stronie internetowej, ulotkach wydawanych przez organizatora, w punktach obsługi podróżnych, o ile będą takowe funkcjonować. Natomiast wyciąg z taryfy musi się znajdować we wszystkich pojazdach operatora.

VIII.3. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego

Zestaw obowiązujących ulg ustawowych obowiązujących operatorów i przewoźników zawiera Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o *uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego*. Informacje o ulgach ustawowych opracowane na podstawie powyższej ustawy (z możliwością ich wydruków) powinny się pojawić na stronie internetowej organizatora i operatorów oraz w środkach publicznego transportu zbiorowego.

Na dworcach autobusowych należy zamieszczać informacje o obowiązujących taryfach w publicznym transporcie zbiorowym w najbliższym sąsiedztwie kas biletowych. Zaleca się stosowanie piktogramów w systemach informacji pasażerskiej. Pojazdy wykonujące przewozy o charakterze użyteczności publicznej, powinny być oznakowane specjalnymi piktogramami.

VIII.4. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie zintegrowanych węzłów przesiadkowych

Podstawą sprawnej sieci komunikacyjnej w aspekcie podróży z przesiadkami, są zintegrowane węzły przesiadkowe. Inwestycje w zakresie zintegrowanych węzłów przesiadkowych powinny być zgodne z założeniami niniejszego planu transportowego oraz *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim*. Inwestorzy realizujący nowe inwestycje oraz remonty i modernizacje układu drogowego w otoczeniu istniejących i planowanych

zintegrowanych węzłów przesiadkowych, powinni przekazywać informacje o planowanych przedsięwzięciach organizatorowi, operatorom i przewoźnikom. Zaleca się, aby potencjalni inwestorzy:

- uwzględniali potrzeby społeczne w zakresie lokalizacji przystanków transportu publicznego,
- właściwie kształtowali węzły przesiadkowe w celu maksymalnego skrócenia dróg dojść pieszych pasażerów pomiędzy miejscami odjazdów różnych linii oraz różnych środków transportu,
- zapewniali osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej ruchliwości dojścia do przystanków, peronów i dworców w celu umożliwienia im samodzielnego korzystania ze środków transportu publicznego,
- uzgadniali lokalizację urządzeń przystankowych takich jak tablice informacyjne, wiaty, oświetlenie przystanków oraz ustalali warunki podłączeń do sieci elektrycznej urządzeń przystankowych itp.,
- zapewniali właściwą liczbę miejsc parkingowych dla samochodów osobowych (P+R) i rowerów (B+R) dla osób przesiadających się na środki transportu publicznego,
- zapewniali łatwy dojazd do węzłów przesiadkowych dla publicznego transportu drogowego poprzez zastosowanie niezbędnych elementów priorytetów w ruchu drogowym tam, gdzie są one konieczne,
- dostosowywali przepustowość przystanków i dworcowych stanowisk odjazdowych pod kątem prognozowanych potoków pasażerskich i natężenia ruchu pojazdów transportu publicznego.

W węzłach przesiadkowych powinny znajdować się następujące elementy zintegrowanej informacji dla pasażerów:

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

Zaleca się stosowanie następujących rodzajów informacji o zintegrowanych węzłach przesiadkowych w publicznym transporcie zbiorowym:

- w postaci znormalizowanych symboli na schematach i mapach poglądowych sieci według jednolitego uzgodnionego wzoru,
- na rozkładach jazdy przystankowych, tabelarycznych oraz w wyszukiwarkach internetowych należy oznaczać zintegrowane węzły przesiadkowe określone w niniejszym planie transportowym odpowiednim piktogramem środka transportowego,
- w pojazdach publicznego transportu zbiorowego: na schematach sieci komunikacyjnej (identycznie jak na schematach umieszczanych na przystankach),
- dodatkowo, na przystankach i dworcach stanowiących węzły przesiadkowe zaleca się stosowanie mapek sytuacyjnych ze wskazaniem, z których peronów, stanowisk oraz przystanków odjeżdżają poszczególne środki transportu oraz oznaczenie dróg dojścia pomiędzy tymi przystankami odpowiednimi piktogramami i strzałkami, o ile jest to konieczne.

Na dworcach i ważniejszych węzłach przesiadkowych zaleca się umieszczenie tablic elektronicznych, o ile organizator zdecyduje o wprowadzeniu tego typu informacji pasażerskiej w powiecie

biłgorajskim, z wyświetlanymi na bieżąco najbliższymi odjazdami (dodatkowo z przyjazdami, ewentualnie opóźnieniami i innymi informacjami dodatkowymi) wraz z oznaczeniem stanowisk, peronów, przystanków.

VIII.5. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu

Koordynacja różnych środków transportu jest konieczna dla zapewnienia sprawnej obsługi komunikacyjnej mieszkańców danego obszaru – powiatu biłgorajskiego. Podstawą jest skoordynowany rozkład jazdy, opierający się o system taktowania odjazdów (środki transportu odjeżdżają z danego przystanku komunikacyjnego co określony stały odstęp czasu, będący dzielnikiem lub wielokrotnością liczby 60). W przypadku środków publicznego transportu zbiorowego kursujących rzadko (rzadziej niż co 60 minut) należy zagwarantować pasażerom pewność połączenia poprzez odpowiednią konstrukcję rozkładów jazdy, tak by umożliwić im dojazd na określone godziny do / i z pracy, szkoły, itp.

W celu koordynacji różnych środków transportu publicznego, zaleca się organizatorom powiatowych i gminnych przewozów pasażerskich dostosowanie godzin odjazdów zarządzanych przez siebie systemów transportowych do ustalonych przez organizatora rozkładów jazdy wojewódzkich przewozów pasażerskich w zintegrowanych węzłach przesiadkowych w celu zapewnienia podróżnym ciągłości realizacji podróży z przesiadkami⁸⁴.

W rozkładach jazdy można, przyjętymi piktogramami, zaznaczać kursy, które gwarantują przesiadkę na określonym przystanku komunikacyjnym, lub w węźle przesiadkowym, ze wskazaniem numeru linii oraz jej relacji.

VIII.6. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie w zakresie regulaminów przewozu osób

Podstawowe zasady relacji na styku pasażer – przewoźnik regulują przepisy regulaminów przewozu osób, bagażu i zwierząt. Są one zazwyczaj tworzone na podstawie Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. *Prawo przewozowe* (z późniejszymi zmianami) oraz opracowanych na jej podstawie rozporządzeń (m.in. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 20 stycznia 2005 r. *w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej*).

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* narzuca obowiązek umieszczenia cennika na dworcach oraz jako wyciąg w pojazdach komunikacji zbiorowej. Należy w tym miejscu umieścić informacje o cenach biletów ulgowych z uwzględnieniem ulg ustawowych i komunalnych.

Regulamin przewozu osób opracowany przez przewoźnika lub operatora (zatwierdzony przez organizatora) powinien się znajdować na dworcu, natomiast jego wyciąg w każdym pojeździe transportu publicznego.

⁸⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 15, ust. 1, pkt 3 lit. c)

VIII.7. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie w zakresie określenia zasad numeracji linii komunikacyjnych

Dla ułatwienia wyboru i korzystania z usług komunikacyjnych przez pasażerów wprowadza się obowiązek oznaczeń handlowych linii komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego – oznakowania autobusów poprzez przydzielenie konkretnego numeru do danej linii komunikacyjnej, co pozwoli na łatwiejszą identyfikację usługi organizowanej przez Powiat Biłgorajski.

Zgodnie z *Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim*, w powiecie biłgorajskim przebiegać mają linie autobusowe o numerach: 505, 554, 555 i 556 oraz połączenia kolejowe o numerach R44 i R54.

Rekomendowany system numeracji linii komunikacyjnych w powiecie biłgorajskim oparty jest na 3-cyfrowych numerach, tworzący grupy połączeń z zakresu numeracji od 600 do 699. Dla ułatwienia identyfikacji połączeń wybiegających w podobnym kierunku, wskazuje się, żeby ostatnia cyfra numeru linii wyjeżdżających z Biłgoraja była jednakowa dla danego kierunku trasy.

Tab. VIII.7.1. System numeracji linii wybiegających z Biłgoraja.

Numer linii	Wylot z Biłgoraja	Kierunki obsługi
6X2	Tarnogrodzka (Krzeszowska)	Gmina Biszczka, Gmina Potok Górny
6X3	Tarnogrodzka	Gmina Tarnogród, Gmina Obsza, Gmina Łuków
6X4	Zamojska	Gmina Terespol (Józefów)
6X5	Tarnogrodzka	Gmina Aleksandrów (Józefów)
6X6	Moniuszki (Zamojska)	Gmina Frampol, Gmina Goraj

Źródło: opracowanie własne

VIII.8. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie w zakresie sposobów podawania do publicznej informacji o rozkładach jazdy

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, reguluje kwestie podawania do publicznej wiadomości informacji o rozkładach jazdy. Zarówno operatorzy i przewoźnicy autobusowi oraz kolejowi zobowiązani są do umieszczenia rozkładu jazdy na swojej stronie internetowej (o ile takowe posiadają) oraz do przekazania rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze dany podmiot wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera⁸⁵.

Dodatkowo operatorzy i przewoźnicy w transporcie drogowym są zobowiązani do przekazywania rozkładów jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładów jazdy właścicielowi lub zarządzającemu

⁸⁵ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 25.04.2012 r., poz. 451), § 11 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 2

przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie.⁸⁶

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie rozkładowej są wspomniane informacje dotyczące rozkładu jazdy, wywieszane na przystankach komunikacyjnych lub dworcach publicznej zamieszczane przez właściciela lub zarządcę danego obiektu. W transporcie drogowym właściciel lub zarządca danego obiektu powinien otrzymać rozkład jazdy w postaci pliku w formacie .pdf oraz w wersji elektronicznej umożliwiającej edycję tekstu⁸⁷.

VIII.9. Zasadność stworzenia własnego powiatowego systemu informacji pasażerskiej oraz normalizacji formatu i wyglądu informacji przystankowej

Z powodu wykonywania kursów przez wielu przewoźników, występuje nieporządek informacyjny na przystankach, dworcach oraz w strefie telematycznej – Internet. Każdy z przewoźników stosuje różny format informacji o rozkładzie jazdy czy taryfie. Na przystankach komunikacyjnych oraz dworcach autobusowych efekt powieszenia wielu rozkładów jazdy oraz dodatkowych informacji związanych z nimi powoduje obniżenie przejrzystości informacji, a także niską estetykę przystanku. Nie wszyscy przewoźnicy decydują się na publikację rozkładów jazdy na stronach internetowych, w związku z czym bazy najbardziej popularnych wyszukiwarek połączeń nie są kompletne dla wielu obszarów w kraju, w tym m.in. w powiecie biłgorajskim.

W związku z powyższymi problemami, które utrudniają wyszukiwanie informacji przez pasażerów (w tym potencjalnych), co może być przyczyną rezygnacji z usług transportu zbiorowego, wskazuje się możliwość stworzenia powiatowego systemu informacji pasażerskiej zawierającej informacje rozkładowe wszystkich przewoźników oraz operatorów działających w powiecie biłgorajskim, składającego się ze strony internetowej, ze znormalizowanej formatki informacji przystankowej oraz aplikacji przeznaczonej na przenośne urządzenia elektroniczne.

Docelowo podstawową, elektroniczną i powszechnie dostępną informacją o sieci komunikacyjnej oraz ofercie transportu zbiorowego w powiecie biłgorajskim powinien być portal internetowy. Powinien on posiadać wbudowaną wyszukiwarkę wszystkich połączeń transportu publicznego na terenie powiatu.

Do głównych, obligatoryjnych informacji zamieszczonych na takim portalu informacyjnym, powinny być znormalizowane tabelaryczne rozkłady jazdy dla wszystkich linii komunikacji zbiorowej na obszarze powiatu. Na stronie głównej portalu należy umieścić odnośniki do cenników za przejazd, promocji taryfowych, map i schematów połączeń, zmian w rozkładach jazdy oraz informacji o utrudnieniach w ruchu. Następnie powinny być zawarte informacje (dane) o organizatorach, operatorach i przewoźnikach.

Aktualności i informacje o zmianach w ofercie przewozowej mogą być także publikowane na popularnych portalach społecznościowych, pozwalających dotrzeć do szerokiego grona odbiorców.

⁸⁶ Ibidem, § 11 ust. 1 pkt 3

⁸⁷ Ibidem, § 11 ust. 3 pkt 2

Należy jednak pamiętać, że raz uruchomiona strona internetowa ora wraz z powiązanymi z nią aplikacjami, by była ciągle aktualna, musi być cały czas prowadzona i aktualizowana na bieżąco poprzez przekazywanie przez organizatora oraz operatorów określonego podmiotowi (wydział w urzędzie, zespół osób, podmiot zewnętrzny) odpowiedzialnemu za jej prowadzenie i wnoszenie otrzymywanych aktualizacji. W przeciwnym przypadku informacja elektroniczna nie będzie spełniała swojej funkcji informacyjnej, co przyczynić się może do spadku liczby pasażerów, spowodowanego brakiem aktualnych i rzeczywistych informacji i transporcie zbiorowym w powiecie biłgorajskim.

Natomiast w ramach porządkowania systemu informacji o transporcie publicznym oraz standaryzowania procesu tworzenia rozkładu jazdy, proponuje się przyjęcie znormalizowanych formatów przesyłanych organizatorowi przez operatorów i przewoźników rozkładów jazdy w przyjętym przez organizatora formacie pliku, który w formie tabelarycznej wypełniać będą przewoźnicy i operatorzy (zgodnie z załączoną instrukcją). Następnie będzie on przesyłany do organizatora, który będzie mógł bezpośrednio z tego pliku tworzyć jednolite dla całego powiatu wydruki przystankowej informacji pasażerskiej oraz informacji elektronicznej.

Efektem takiego działania będzie stworzenie ujednoliconego przystankowego rozkładu jazdy dla wszystkich przewoźników i operatorów w transporcie drogowym na liniach komunikacyjnych w powiecie biłgorajskim.

Odnośniki do opisanych powyżej informacji internetowych powinny być umieszczone na głównym portalu internetowym Starostwa Powiatowego w Biłgoraju.

IX. Kierunki rozwoju transportu publicznego

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze funkcjonalnym jest strategicznym zadaniem odpowiedniego dla niego organizatora publicznego transportu zbiorowego. Procesy zarządcze muszą się opierać na założeniach planów transportowych, polityki transportowej, parkingowej i ekologicznej na poziomie zarówno europejskim i krajowym, jak i wojewódzkim i lokalnym. Muszą także wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w aspekcie jakości usług świadczonych przez transport publiczny i przewidywać ryzyka, skutkujące utrudnieniami w prawidłowej działalności transportu publicznego.

IX.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego

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

- przygotowywanie i aktualizacja strategicznych dokumentów rozwojowych, w tym planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- uczestnictwo w pracach związanych z przygotowaniem polityki komunikacyjnej województwa lubelskiego oraz powiatu biłgorajskiego (w zakresie działań zwiększających udział transportu publicznego w przewozach wojewódzkich i powiatowych) oraz polityki ekologicznej (w zakresie działań związanych ze zmniejszaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne),
- opiniowanie projektów strategicznych i dokumentacji technicznych mających wpływ na prawidłowe funkcjonowanie transportu publicznego oraz na przemieszczanie się osób, ocena projektów organizacji ruchu pod kątem zastosowania priorytetów i rozwiązań dla transportu publicznego oraz zgodności z ustaleniami niniejszego planu transportowego,
- dążenie do integracji wszystkich środków transportu publicznego na obszarze powiatu oraz województwa, uczestnictwo w pracach nad projektami nowych, zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych,
- wyznaczanie obowiązującego standardu jakościowego transportu publicznego, w tym poziomu bezpieczeństwa pasażerów oraz obsługi pojazdów,
- poszerzanie usług dostępnych dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej ruchliwości oraz inicjowanie procesów dostosowywania infrastruktury przystankowej dla ich potrzeb,
- wykorzystywanie nowoczesnych narzędzi (informatyka, elektronika) dla tworzenia platformy kontaktów z pasażerami, zapewniającej wszechstronne informacje o komunikacji zbiorowej (operatorach, przewoźnikach, liniach, przystankach, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadek, kursowaniu pojazdów, systemie taryfowo-biletowym, uprawnieniach do korzystania z ulg ustawowych, itp.),
- realizacja własnych inwestycji infrastrukturalnych mających wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego oraz wspieranie samorządów innych szczebli w realizowanych przez nie przedsięwzięciach na terenie powiatu biłgorajskiego oraz województwa lubelskiego,
- przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu, szczególnie na obszarach nie objętych obecnie transportem publicznym.

IX.2. Integracja transportu publicznego

Integracja transportu publicznego odbywa się na wielu poziomach i płaszczyznach działania, m.in.:

- planowania sieci transportowej – połączenia i linie komunikacyjne,
- odpowiedniej lokalizacji przystanków komunikacyjnych, stacji i dworców autobusowych oraz kolejowych, węzłów przesiadkowych,
- prawidłowej organizacji transportu zbiorowego na danym obszarze,
- integracji taryfowo-biletowej, także z sąsiednimi obszarami funkcjonalnymi,
- utrzymywaniu i prowadzeniu połączeń komunikacyjnych,
- dostosowaniu infrastruktury drogowej i kolejowej pod kątem pasażera i pojazdów komunikacji zbiorowej,
- wprowadzeniu odpowiedniej organizacji ruchu i priorytetów ułatwiających przejazd pojazdów komunikacji zbiorowej,
- dostosowaniu pojazdów i infrastruktury pod kątem osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej ruchliwości.

IX.2.1. Integracja funkcjonalna – węzły przesiadkowe

Jednym z kluczowych czynników wpływających na usprawnienie przesiadania się w transporcie publicznym jest tworzenia węzłów przesiadkowych, które dla jak najlepszego funkcjonowania powinny być możliwie zwarte, w celu maksymalnego przybliżenia przystanków różnych linii i/lub różnych środków lokomocji. Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym, lokalnym i regionalnym transportem autobusowym stanowi szansę dla prawidłowego rozwoju wszystkich systemów transportu publicznego. Tworzenie prawidłowo lokalizowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych warunkuje funkcjonowanie transportu publicznego w oparciu o zasady komplementarności usług w publicznym transporcie zbiorowym, w myśl których przewozy autobusowe nie będą konkurowały z komunikacją kolejową, a obie gałęzie będą się wzajemnie uzupełniały.

Tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych jest przykładem zasady komplementarności usług w publicznym transporcie zbiorowym. Zasada ta zakłada brak konkurencji pomiędzy komunikacją autobusową a kolejową, na rzecz wzajemnego uzupełniania się obu tych gałęzi.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić bezpośrednie i jak najkrótsze przejście dla pasażera pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu (wskazuje się system door-to-door⁸⁸). Mając na uwadze komfort osób niepełnosprawnych i osób z ograniczoną ruchliwością, wskazuje się możliwie maksymalne zniwelowanie przeszkód terenowych i organizacyjnych ograniczających funkcjonowanie takich osób.

Aktualnie największym problemem występującym w wielu miejscowościach województwa lubelskiego jest znaczne oddalenie dworców kolejowych od dworców autobusowych (np. w Biłgoraju) oraz brak sprawnej komunikacji pomiędzy nimi, pozwalającej na wygodne dokonywanie przesiadek osób przyjeżdżających koleją na linie autobusowe i na odwrót.

⁸⁸ System przesiadek od drzwi do drzwi poprzez wspólną platformę przystankową

W województwie lubelskim przewiduje się możliwość funkcjonowania dwóch rodzajów zintegrowanych węzłów przesiadkowych:

- węzeł przesiadkowy międzygałęziowy, integrujący transport kolejowy z drogowym – podstawowym zadaniem jest rozprowadzanie ruchu pasażerskiego pomiędzy transportem kolejowym a transportem autobusowym regionalnym i lokalnym,
- węzeł przesiadkowy integrujący wewnątrzgałęziowo transport drogowy w miejscowościach pozbawionych dostępu do transportu kolejowego – podstawowym zadaniem jest ułatwienie przesiadania się pomiędzy autobusami obsługującymi różne linie, zarówno w segmencie przewozów dalekobieżnych, międzypowiatowych, powiatowych oraz gminnych.

Na ewentualną lokalizację zintegrowanego węzła przesiadkowego międzygałęziowego, wskazać można miasto Biłgoraj, gdzie stworzenie takiego węzła mogłoby się stać jedną z szans na zwiększenie dostępności i atrakcyjności transportu kolejowego w powiecie biłgorajskim. Jednak ze względu na lokalizację stacji kolejowej w znacznym oddaleniu od centrum miasta i osiedli mieszkaniowych, węzeł taki mógłby funkcjonować na zasadzie:

- dojazdu do niej dedykowanych autobusowych linii dowozowych, skracających czas dojścia do stacji kolejowej z centrum miasta, lub
- wydłużaniu kursów linii autobusowych dających możliwość skomunikowania z pociągiem.

Powyższe warianty obsługi stacji kolejowej w Biłgoraju komunikacją autobusową w ramach węzła przesiadkowego pociąg-autobus mogłyby odbywać się tylko pod warunkiem uruchomienia połączeń kolejowych w wojewódzkich przewozach pasażerskich, przy założeniu bezpłatnej podróży w granicach miasta Biłgoraj na podstawie ważnego biletu kolejowego.

Natomiast zintegrowane węzły przesiadkowe w transporcie drogowym mogą być lokalizowane w pozostałych miastach i siedzibach gmin powiatu biłgorajskiego. W *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim* węzeł integrujący tylko transport drogowy wskazany jest w Biłgoraju.

Natomiast w obowiązujących dokumentach planistycznych gmin powiatu biłgorajskiego, wskazane są lokalizacje pod zespoły przystankowe – potencjalne miejsca lokalizacji węzłów przesiadkowych:

- w Biłgoraju – dworzec autobusowy przy centrum miasta,
- we Frampolu – zespół przystankowy w północno-zachodnim narożniku runku,
- w Tarnogrodzie – węzeł przesiadkowy po zachodniej stronie miasta na skrzyżowaniu planowanej obwodnicy miasta w ciągu dróg wojewódzkich nr 835 i 863,
- w Biszczy – dworzec autobusowy w rejonie centrum miejscowości po wschodniej stronie od Urzędu Gminy,
- w Goraju – zespół przystankowy w północno-południowym narożniku rynku,
- w Obszy – urządzenia obsługi komunikacji – np. pod zespół przystankowy, w zachodniej stronie miejscowości.

We wszystkich wskazanych planowanych lokalizacjach zintegrowanych węzłów przesiadkowych w transporcie drogowym powinny być organizowane skomunikowania linii gminnych i powiatowych z wojewódzkimi liniami komunikacyjnymi.

Przy zintegrowanych węzłach przesiadkowych powinny być tworzone parkingi typu:

- *Park and Ride* (P+R – *parkuj i jedź*) – parkingi dla użytkowników samochodów, którzy po pozostawieniu auta na parkingu typu P+R decydują się na dalszą podróż środkiem transportu publicznego (dotyczy tylko tych węzłów, przez które przebiegają linie z wysokimi częstotliwościami kursowania o charakterze wojewódzkim lub międzywojewódzkim),
- *Bike and Ride* (B+R – *jedź „rowerem” i parkuj*) – miejsca postojowe dla użytkowników rowerów, którzy dalszą podróż odbywają środkiem transportu publicznego,
- *Kiss and Ride* (K+R – *pocałuj i jedź*) – miejsca postojowe z dozwolonym postojem maksymalnie na 5 minut dla osób odwożących pasażerów na pociąg lub autobus.

Sieć zintegrowanych węzłów przesiadkowych może być rozwijana o kolejne lokalizacje lub o dodatkowe zespoły w miejscowościach z proponowanymi lokalizacjami w zależności od zapotrzebowania. Wielkość węzłów przesiadkowych powinna być dostosowana do dostępności terenowej oraz rzeczywistych potrzeb z uwzględnieniem ich potencjału ruchowego. Oprócz tworzenia nowoczesnych przystanków komunikacyjnych zasadne jest także podejmowanie działań mających na celu podnoszenie standardu istniejących i planowanych przystanków komunikacyjnych.

Modelowy węzeł przesiadkowy, zlokalizowany na zwartym placu, powinien składać się co najmniej z:

- wydzielonych kilku osobnych peronów przystankowych,
- zadaszonych przystanków odjazdowych,
- peronów przystankowych o wysokości dostosowanej do wysokości poziomu podłogi autobusów i taboru kolejowego,
- zorganizowanego parkingu P+R oraz B+R w odległości nie większej niż 100 m od węzła⁸⁹,
- opcjonalnie z parkingu K+R w odległości nie większej niż 50 m od węzła,
- z infrastruktury dostosowanej do osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej ruchliwości.

Węzeł przesiadkowy w małych miejscowościach, integrujący tylko transport autobusowy, może być zlokalizowany również na małej powierzchni. Wówczas ruch pojazdów odbywać się może wokół klasycznej pętli nawrotowej z wyodrębnionym obszarem ze stanowiskami dla osób wysiadających w przypadku, gdy autobus kończy bieg oraz zadaszonymi stanowiskami początkowymi. Liczba przystanków odjazdowych powinna być większa od liczby stanowisk końcowych, ponadto powinny one być zlokalizowane bardzo blisko siebie, co ułatwi przesiadanie się pasażerów. W takim przypadku dopuszcza się lokalizację parkingów P+R oraz B+R w dalszej odległości od węzła – do 250 m, lub w przypadku braku stosownego miejsca dla ich lokalizacji – ich brak.

IX.2.2. Integracja taryfowo-biletowa, integracja organizacyjna

Niski udział transportu publicznego w podziale zadań przewozowych przekłada się na obniżanie poziomu jakości życia mieszkańców powiatu biłgorajskiego, ze względu na nasilanie się zjawiska kongestii wpływającego na wzrost zanieczyszczenia powietrza, większą liczbę wypadków samochodowych oraz wydłużanie czasu trwania podróży. Jedną z barier w korzystaniu z usług transportu publicznego jest obecnie rozdrobnienie jego podsystemów, utrudniające podróżowanie różnymi środkami transportu, nawet na tych samych ciągach komunikacyjnych. Przejawia się ono w braku koordynacji godzin odjazdów, występowaniu wielu niespójnych ze sobą systemów taryfowo-

⁸⁹ Dla parkingów typu P+R oraz B+R, w uzasadnionych terenowo przypadkach dopuszcza się większą odległość od węzła, ale nie większą niż 250 m, ponieważ w przypadku większej odległości parking P+R oraz B+R staje się nieatrakcyjny w aspekcie przesiadania się na transport zbiorowy – zbyt długa droga dojazdu do przystanku.

biletowych oraz utrudnionym dostępie do informacji o ofercie przewozowej ze względu na brak jednej, wspólnej platformy informacyjnej.

Integracja różnych obecnie systemów transportu publicznego – międzywojewódzkiego, wojewódzkiego, powiatowego oraz gminnego, to proces łączenia ich w jeden zintegrowany system funkcjonalny, obejmujący wszystkie środki lokomocji, podnoszący atrakcyjność transportu publicznego oraz jego konkurencyjność w stosunku do transportu indywidualnego. Integrację systemów transportowych prowadzić należy jednocześnie na trzech poziomach:

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

Integracja transportu publicznego w powiecie biłgorajskim powinna być realizowana wieloaspektowo poprzez następujące działania:

- wprowadzanie biletów zintegrowanych, gwarantujących możliwość korzystania z różnych środków transportu, niezależnie od organizatora danej linii komunikacyjnej,
- dążenie do wprowadzania zintegrowanych taryf biletowych, gwarantujących przejrzystość oferty biletowej,
- koordynację godzin odjazdów ukierunkowaną na ułatwienie przesiadania się pomiędzy środkami lokomocji oraz równomierne rozłożenie odstępów pomiędzy kolejnymi odjazdami na wspólnych ciągach komunikacyjnych,
- stworzenie kompleksowego systemu informacji pasażerskiej – informacja przystankowa (np. rozkłady jazdy), informacja elektroniczna (np. portal internetowy).

Powszechna dostępność nowych technologii, w tym biletów elektronicznych, może znacząco ułatwić rozliczenia finansowe pomiędzy różnymi operatorami, przewoźnikami i organizatorami, na których obszarze obowiązuje jednolity system taryfowo-biletowy.

IX.3. Tabor w transporcie regionalnym

Atrakcyjność transportu publicznego zależy także od rodzaju oraz stanu technicznego i wizualnego taboru obsługującego linie komunikacyjne. Nowe pojazdy oferują podróżnym zdecydowanie wyższy komfort, co przekłada się na wyższy stopień satysfakcji z usług transportu publicznego, a w konsekwencji na wzrost liczby podróży, szczególnie wówczas jeśli inne elementy takie jak prędkość podróży i punktualność są również satysfakcjonujące.

W transporcie kolejowym obowiązują zapisy *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim*. Natomiast w transporcie drogowym zaleca się zawieranie umów na obsługę linii komunikacyjnych, których zapisy będą preferowały wprowadzanie do ruchu przez operatora fabrycznie nowych pojazdów.

Do obsługi komunikacji lokalnej preferowane są autobusy:

- klasy maxi (standardowe), midi oraz mini,
- lokalne i regionalne (nie miejskie),
- z konfiguracją wnętrza typową dla autobusu lokalnego – np. podwójne siedzenia,

- z podłogą na wysokości co najwyżej 75 cm ponad poziom jezdni,
- z niską podłogą w przypadku zapotrzebowania na danej linii/ kursie,
- z klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej – dotyczy obligatoryjnie nowych pojazdów,
- z wyświetlaczami elektronicznymi przednimi i bocznymi⁹⁰ z kierunkiem i numerem linii – dotyczy nowych pojazdów,
- z silnikami spełniającymi normę co najmniej Euro 6 – dotyczy nowych pojazdów, lub
- z silnikami spełniającymi normę Euro 5, EEV lub co najmniej normę Euro 3 – dotyczy pojazdów używanych.

Powyższe wymagania dla nowych pojazdów, mogą także występować w pojazdach używanych, ale nie jest to wymagane obligatoryjnie.

W połączeniach ponadlokalnych – regionalnych i wojewódzkich, dopuszczone mogą być autobusy z podłogą o wysokości ponad 76 cm ponad poziom jezdni, jednak wówczas wskazane jest ich wyposażenie w urządzenie umożliwiające wejście z wózkiem do wnętrza oraz miejsce dla niego.

Nowe autobusy powinny być planowane do obsługi zadań całodziennych, we wszystkie dni tygodnia. Starsze pojazdy należy przydzielać głównie do krótszych zadań dodatkowych i szczytowych.

Wymagany standard wyposażenia autobusów jest opisany w punkcie 7.1.7. *–Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów*, a w punkcie 7.2. *Określenie standardów dostępności do pojazdów dla osób niepełnosprawnych* – dostosowanie taboru dla potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej ruchliwości.

IX.4. System lokalizacji pojazdów

W celu prawidłowego nadzoru nad taborom obsługującym linie komunikacyjne organizatora, należy dążyć do wyposażania pojazdów operatorów w autokomputery pokładowe lub inne urządzenia zapewniające ich dokładną lokalizację pojazdów w czasie rzeczywistym w oparciu o techniki przesyłania danych (np. poprzez łączność radiową, przesyłanie danych drogą telefonii komórkowej, itp.). Systemy lokalizacji pojazdów umożliwiają wykonywanie szeregu czynności usprawniających w szczególności procesy realizacji i kontroli przewozów, w tym:

- wykonywanie systematycznej kontroli punktualności,
- generowanie raportów statystycznych na potrzeby planowania rozkładu jazdy,
- przedstawianie informacji o stanie ruchu i realizacji rozkładu jazdy,
- przekazywanie danych do informacji pasażerskiej – m.in. w zakresie realizacji rozkładu jazdy oraz o zakłóceniach w kursowaniu środków transportu publicznego,
- łączność pomiędzy kierującym pojazdem a służbami dyspozytorskimi,
- rejestrację trasy i prędkości jazdy.

Jedną z wymiernych korzyści wdrożenia narzędzi teleinformatycznych do namierzania pojazdów jest możliwość publikowania bieżących informacji o stanie realizacji rozkładu jazdy dla pasażerów na portalu internetowym organizatora. Obecnie stosowane rozwiązania informowania o stanie rzeczywistym w trybie on-line w systemach transportu zbiorowego bazują na różnych kanałach dystrybucji informacji:

⁹⁰ Dotyczy autobusów powyżej 25 miejsc siedzących

- informacja na dworcach i przystankach – z wykorzystaniem tablic elektronicznych, na których prezentowane są informacje o spodziewanych godzinach odjazdów środków transportu publicznego,
- informacja na stronach internetowych – pasażerowie planujący podróż komunikacją zbiorową mogą sprawdzić położenie pojazdu lub spodziewane najbliższe godziny odjazdów z interesującego przystanku; atrakcyjność tego kanału podnoszona jest poprzez stosowanie interfejsów z mapami, na których wyświetlana jest aktualna pozycja autobusów lub pociągów a dodatkowo nanoszone są warstwy z trasami linii komunikacyjnych oraz obowiązującymi rozkładami jazdy,
- informacja generowana dla użytkowników telefonów komórkowych – dostępne są aplikacje z rozkładami jazdy w trybie rzeczywistym, wprowadzane są także systemy alertów SMS o zakłóceniach w ruchu.

Akty prawne przytoczone w opracowaniu

1. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.
(Dz. U. Nr 78, poz. 483, z 2001 r. Nr 28, poz. 319, z 2006 r. Nr 200, poz. 1471 oraz z 2009 r. Nr 114, poz. 946)
2. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1173)
3. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 260)
4. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.)
5. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1592 z późn. zm.)
6. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa
(tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1590 z późn. zm.)
7. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. Nr 45, poz. 236)
8. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012, poz. 1265 z późn. zm.)
9. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym
(Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)
10. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1138)
11. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska
(tekst jednolity: Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.)
12. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
(tekst jednolity: Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.)
13. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.)
14. Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi
(tekst jednolity: Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101 z późn. zm.)
15. Ustawa z dnia 29 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2009 r. Nr 157, poz. 1240 z późn. zm.)
16. Ustawa z dnia 9 maja 1996 r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora
(tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. Nr 7, poz. 29 z późn. zm.)
17. Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin

- (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 101, poz. 648 z późn. zm.)
18. Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. Prawo o szkolnictwie wyższym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r. poz. 572 z późn. zm.)
 19. Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty
(tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.)
 20. Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego
(tekst jednolity: Dz. U. Nr 42, poz. 371 z 2002 r. z późn. zm.)
 21. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004
(Dz. Urz. UE L 55/1 z 28.02.2011)
 22. Rozporządzenie Komisji (WE) NR 800/2008 z dnia 6 sierpnia 2008 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne ze wspólnym rynkiem w zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu (ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych)
(Dz. Urz. UE L 214/3, 9.8.2008)
 23. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
(Dz. U. z 2011 Nr 117, poz. 684)
 24. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy
(Dz. U. z 25.04.2012 r., poz. 451)
 25. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70
(Dz. Urz. UE L 315, 03/12/2007 P. 0001 – 0013)
 26. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym
(Dz.U. z 23.10.2012 r., poz. 1151)
 27. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku
(Dz. U. z 2007 r. Nr 120., poz. 826)
 28. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku
(Dz. U. z 08.10.2012 r., poz. 1109)

Dokumenty źródłowe

1. Strategia Europa 2020 na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu
2. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030
3. Strategia Rozwoju Kraju 2020
4. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)
5. Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (z perspektywą do 2030 r.)
6. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego
7. Studium Programowo-Przestrzenne Integracji Systemów Komunikacji w Województwie Lubelskim
8. Wojewódzki Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Lubelskiego
9. Koncepcja funkcjonowania kolei na Lubelszczyźnie w latach 2013-2028
10. Strategia Rozwoju Powiatu Biłgorajskiego na lata 2007-2015
11. Powiatowa Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych w Powiecie Biłgorajskim na lata 2014-2020
12. Strategia rozwoju miasta Biłgoraj na lata 2007-2020
13. Strategia Rozwoju Lokalnego miasta i gminy Frampol na lata 2007-2015
14. Strategia Rozwoju Lokalnego Gminy Józefów 2007-2015
15. Strategia Rozwoju Gminy Tarnogród na lata 2009-2015
16. Strategia rozwoju gminy Biłgoraj na lata 2007-2015
17. Strategia rozwoju gminy Aleksandrów
18. Strategia rozwoju gminy Biszczka na lata 2009-2015
19. Strategia rozwoju gminy Goraj na lata 2008-2015
20. Strategia rozwoju lokalnego gminy Księżpol na lata 2007-2020
21. Strategia rozwoju lokalnego gminy Łukowa 2007-2015
22. Strategia rozwoju lokalnego gminy Obsza na lata 2007-2015
23. Strategia rozwoju lokalnego gminy Potok Górny na lata 2007-2015
24. Strategia rozwoju gminy Terespol
25. Strategia rozwoju gminy Turobin na lata 2007-2015
26. Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gmin powiatu biłgorajskiego
27. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim
28. Prognoza oddziaływania na środowisko projektu programu ochrony środowiska województwa lubelskiego na lata 2012 – 2015 z perspektywą do roku 2019
29. Raport o stanie środowiska województwa lubelskiego w 2012 roku
30. Uchwały budżetowe Rady Powiatu Biłgorajskiego
31. Sprawozdania z wykonania budżetu powiatu biłgorajskiego
32. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań, GUS, 2002

33. Platforma internetowa „Bank Danych Lokalnych” Głównego Urzędu Statystycznego
34. Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015 – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
35. Rozkład jazdy pociągów PKP Intercity S.A.
36. Rozkład jazdy pociągów Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
37. Rozkłady jazdy do zezwoleń w transporcie drogowym wydanych przez Marszałka Województwa Lubelskiego
38. Rozkłady jazdy do zezwoleń w transporcie drogowym wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego
39. Rozkłady jazdy do zezwoleń w transporcie drogowym wydanych przez Starostę Biłgorajskiego
40. Informacje odnośnie sprzedaży biletów przekazane przez przewoźników, którym Starosta Biłgorajski wydał zezwolenia w transporcie drogowym

Spis tabel

Tab. I.1.2.1. Wykaz maksymalnych prędkości dla linii nr 66 Zwierzyniec – Stalowa Wola Południe. ...	12
Tab. I.1.2.2. Wykaz peronów na obszarze powiatu biłgorajskiego dla linii nr 66 Zwierzyniec – Stalowa Wola Południe.	12
Tab. I.1.2.3. Wykaz maksymalnych prędkości dla linii nr 69 Rejowiec – Hrebenne.	13
Tab. I.1.2.4. Wykaz peronów na obszarze powiatu biłgorajskiego dla linii nr 69 Rejowiec – Hrebenne	13
Tab. II.1.1. Liczba ludności w powiecie biłgorajskim według stanu na dzień 31.12.2014 r.	23
Tab. II.1.2. Struktura wieku mieszkańców powiatu biłgorajskiego (z prognozą do 2035 roku).	25
Tab. II.1.3. Liczba studentów w województwie lubelskim.	30
Tab. II.1.4. Liczba uczniów w powiecie biłgorajskim.	30
Tab. II.1.5. Wykaz szkół ponadgimnazjalnych w powiecie biłgorajskim wraz z liczbą uczniów do nich uczęszczających w roku szkolnym 2014/2015.	30
Tab. II.1.6. Przeciętne wynagrodzenia.	31
Tab. II.1.7. Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców.	32
Tab. II.2.1. Liczba osób niepełnosprawnych w 2011 roku.	32
Tab. III.1.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.	49
Tab. III.2.1. Zalety i wady umów netto i brutto.	51
Tab. III.2.2. Rodzaje umów z operatorami w transporcie drogowym.	52
Tab. IV.1.1. Aktualny podział zadań przewozowych w ponadgminnych podróżach wewnątrz powiatu biłgorajskiego.	56
Tab. IV.8.1. Podział zadań przewozowych w scenariuszu „A”.	65
Tab. IV.8.2. Podział zadań przewozowych w scenariuszu „B”.	66
Tab. IV.8.3. Podział zadań przewozowych w scenariuszu „C”.	67
Tab. IV.10.2.1. Wyniki klasyfikacji strefy lubelskiej dla wybranych substancji.	70
Tab. IV.10.2.2. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO.	71
Tab. IV.10.3.1. Dopuszczalny poziom hałasu.	72
Tab. IV.10.3.2. Wyniki pomiarów krótkookresowych hałasu drogowego z 2012 roku.	74
Tab. IV.10.3.3. Wyniki pomiarów hałasu na liniach kolejowych w 2010 roku.	74
Tab. VI.1.1. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym.	96
Tab. VI.2.3.1. Rentowność przewozu osób w przedsiębiorstwach komunikacji samochodowej (PKS) w latach 2005-2010.	100
Tab. VII.1.2.27. Minimalne częstotliwości kursowania linii w transporcie drogowym o charakterze użyteczności publicznej.	102
Tab. VII.1.2.28. Minimalna liczba kursów na liniach w transporcie drogowym o charakterze użyteczności publicznej.	102
Tab. VII.1.7.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.	104
Tab. VIII.7.1. System numeracji linii wybiegających z Biłgoraja.	114

Spis rysunków

Rys. I.2.1.1. Liczba kursów w powiatowych przewozach pasażerskich realizowanych zależnie od typu dnia.....	14
Rys. I.2.1.2. Liczba kursów poszczególnych przewoźników w powiatowych przewozach pasażerskich realizowanych zależnie od typu dnia.....	15
Rys. I.2.1.3. Udział poszczególnych przewoźników w powiatowych przewozach pasażerskich – na podstawie planowanych przebiegów rocznych.....	15
Rys. I.2.3.1. Liczba kursów w wojewódzkich przewozach pasażerskich realizowanych zależnie od typu dnia.....	18
Rys. I.2.3.2. Liczba kursów poszczególnych przewoźników w wojewódzkich przewozach pasażerskich realizowanych zależnie od typu dnia.....	19
Rys. I.2.4.1. Liczba kursów w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich realizowanych zależnie od typu dnia.....	20
Rys. I.2.4.2. Liczba kursów poszczególnych przewoźników w wojewódzkich przewozach pasażerskich realizowanych zależnie od typu dnia.....	21
Rys. II.1.1. Prognoza liczby mieszkańców.....	24
Rys. II.1.2. Przyrost naturalny w powiecie biłgorajskim.....	24
Rys. II.1.3. Gęstość zaludnienia w powiecie biłgorajskim w 2013 r.....	26
Rys. II.1.4. Saldo migracji w powiecie biłgorajskim.....	27
Rys. II.1.5. Odsetek osób w wieku produkcyjnym.....	28
Rys. II.1.6. Bezrobocie na terenie powiatu biłgorajskiego.....	29
Rys. II.1.7. Przeciętne wydatki na transport na 1 osobę.....	31
Rys. II.3.1. Lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej.....	33
Rys. III.1.1. Zasady finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów.....	47
Rys. IV.1.1. Obecny podział zadań przewozowych w podróżach pieszych ponadgminnych wewnątrz powiatu biłgorajskiego.....	57
Rys. IV.1.2. Podział zadań przewozowych w grupie uczniów szkół ponadgimnazjalnych.....	57
Rys. IV.4.1. Środki transportu zadeklarowane przez respondentów.....	60
Rys. IV.4.2. Cele podróży zadeklarowane przez respondentów.....	61
Rys. IV.8.1. Oczekiwany podział zadań przewozowych w pieszych podróżach ponadgminnych wewnątrz powiatu biłgorajskiego – w scenariuszu A.....	65
Rys. IV.8.2. Oczekiwany podział zadań przewozowych w pieszych podróżach ponadgminnych wewnątrz powiatu biłgorajskiego – w scenariuszu B.....	66
Rys. IV.8.3. Oczekiwany podział zadań przewozowych w pieszych podróżach ponadgminnych wewnątrz powiatu biłgorajskiego – w scenariuszu C.....	67
Rys. V.2.1. Warianty decyzyjne dla rozpoczynania funkcjonowania nowej linii o charakterze użyteczności publicznej.....	82
Rys. V.3.1. Schemat wyboru operatora świadczącego usługi przewozowe.....	86
Rys. V.4.1.1. Typy kontraktów związanych z kontrolą biletową.....	89
Rys. V.5.1. Model teoretyczny finansowania opcjonalnych wydłużeń linii komunikacyjnych do miejscowości w innych powiatach.....	91
Rys. VI.1.1. Planowana sieć komunikacyjna Powiatu Biłgorajskiego – część graficzna planu.....	95

<i>Rys. VI.2.2.1. Prognoza wielkości popytu potencjalnego na liniach komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich w latach 2015 – 2029.....</i>	<i>99</i>
<i>Rys. VII.3.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej.....</i>	<i>106</i>
<i>Rys. VII.3.2. Przerwa między peronem przystankowym a autobusem.....</i>	<i>107</i>
<i>Rys. VII.3.3. Strefa wejściowa do pojazdu – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu.....</i>	<i>107</i>