



STAROSTWO POWIATOWE W ŁAŃCUCIE

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA POWIATU ŁAŃCUCKIEGO**

-

PLAN TRANSPORTOWY

WYKONANY PRZEZ



WARSZAWA, LISTOPAD 2014 R.

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	4
1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY?	4
1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE	7
2. OCENA I PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA NA POWIATOWE PRZEWozy PASAŻERSKIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W PERSPEKTYWIE DO 2025 R.	8
2.1. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM	8
2.2. ANALIZA SYTUACJI DEMOGRAFICZNEJ W POWIECIE ŁAŃCUCKIM	10
2.3. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU ŁAŃCUCKIEGO	12
2.4. OKREŚLENIE OBSZARÓW O NAJWIĘKSZYM POTENCJALNYM ZAPOTRZEBOWANIU NA PRZEWozy	15
3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE ŁAŃCUCKIM	19
3.1. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE	19
3.2. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ W POWIECIE	23
3.3. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE	32
4. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWozów	35
4.1. ORGANIZATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO W POWIECIE ŁAŃCUCKIM ORAZ JEGO ZADANIA	35
4.2. FUNKCJE ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	36
4.3. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	37
5. SIEĆ O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE ŁAŃCUCKIM	39
5.1. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PLANÓW TRANSPORTOWYCH WYŻSZEGO RZĘDU	39
5.2. WYZNACZENIE SIECI O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE ŁAŃCUCKIM	40
6. FINANSOWANIE USŁUG O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	44
6.1. FORMY FINANSOWANIA TRANSPORTU PUBLICZNEGO	44
6.2. WPŁYW TRYBU WYBORU OPERATORA NA FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO	46
7. PREFERENCJE KOMUNIKACYJNE MIESZKAŃCÓW	49
7.1. PODZIAŁ ZADAŃ PRZEWozOWYCH	49
7.2. ANALIZA BADAŃ ANKIETOWYCH	50
8. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWozOWYCH	61
8.1. ZAGADNIENIA WPROWADZAJĄCE	61
8.2. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA (SIP)	64
9. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE ŁAŃCUCKIM	66
9.1. STAN OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO POWIATU ŁAŃCUCKIEGO	66
9.2. POZIOM ODDZIAŁYWAŃ TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO NATURALNE	70
9.3. ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO	71
10. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	72
SPIS TABEL	73
SPIS MAP	73
SPIS WYKRESÓW	73

1. Wstęp

1.1. Czym jest Plan Transportowy?

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

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

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

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

1. Gmina:

- a. licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
- b. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

2. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;

3. Powiat:

- a. liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

4. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

5. Województwo:

- a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
- b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

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

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

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

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

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

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

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

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągany poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- Cel 1. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
- Cel 2. **Poprawa efektywności** funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów
- Cel 3. **Integracja systemu transportowego** - w układzie gałęziowym i terytorialnym
- Cel 4. **Wspieranie konkurencyjności gospodarki** obszaru - instrument rozwoju gospodarczego
- Cel 5. **Poprawa bezpieczeństwa** - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
- Cel 6. **Ograniczenie negatywnego wpływu** transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

1.2. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: 1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5. Zasady organizacji rynku przewozów; 6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej; 7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator transportu publicznego	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Łańcuckim w zakresie przewozów powiatowych jest Starosta Łańcucki.
3	Operator	Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.
4	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

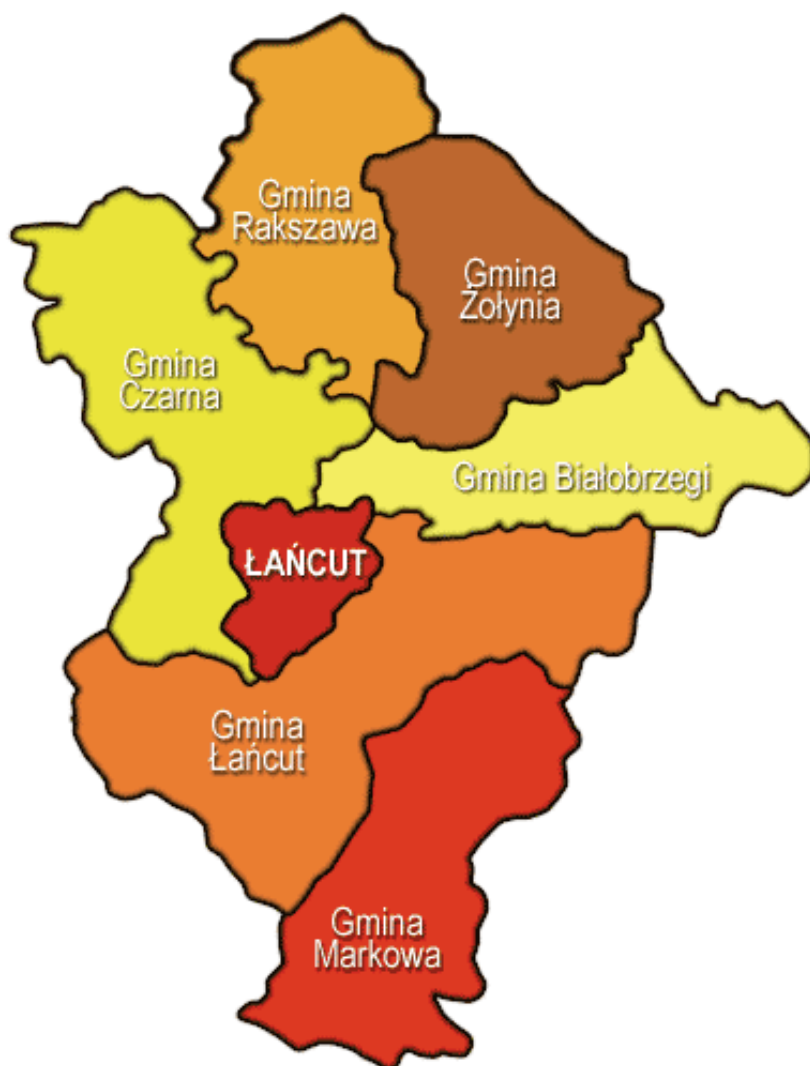
2. Ocena i prognoza zapotrzebowania na powiatowe przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej w perspektywie do 2025 r.

2.1. Charakterystyka ogólna obszaru objętego Planem Transportowym

Powiat łańcucki mieści się w centralnej części Województwa Podkarpackiego. Graniczy z powiatem rzeszowskim (od zachodu i południa), leżajskim (od północy) i przeworskim (od wschodu). Stolicą powiatu jest miasto łańcut, siedziba władz powiatowych, gminnych i miejskich. Od Rzeszowa- stolicy Podkarpacia dzieli go ok. 17 km. Teren powiatu przecina międzynarodowa droga tranzytowa E 40 między Niemcami a Ukrainą z licznymi odgałęzieniami: na południowy wschód w kierunku Kańczugi - E 881, na południowy zachód w kierunku Dynowa - E 887, na północny wschód w kierunku Leżajska - E 877, na północny zachód w kierunku Sokołowa Małopolskiego - E 876 oraz magistrała kolejowa z Wrocławia do Przemyśla, a dalej do Kijowa.

Położenie poszczególnych gmin wchodzących w skład Powiatu przedstawia poniższa mapa:

Mapa 1. Powiat łańcucki



Źródło: Google.pl

W skład Powiatu Łańcuckiego wchodzi:

- **gmina miejska:**

Miasto Łańcut położone jest w centralnej części Powiatu Łańcuckiego. Sąsiaduje z gminami: Łańcut, Czarna i Białobrzegi. Przez teren gminy przebiega:

- droga krajowa nr 4,
- droga wojewódzka 877,
- linia kolejowa nr 91.

- **gminy wiejskie:**

Gmina Łańcut leży w południowej części Powiatu Łańcuckiego. Sąsiaduje z gminami: Białobrzegi, Chmielnik, Czarna, Gać, Krasne, Łańcut, Markowa, Przeworsk. Siedzibą władz gminy jest miasto Łańcut. Przez teren gminy przebiega:

- droga wojewódzka 877,
- linia kolejowa nr 91.

Gmina Białobrzegi leży we wschodniej części Powiatu Łańcuckiego. Sąsiaduje z gminami: Czarna, Grodzisko Dolne, Łańcut, Przeworsk, Tryńcza, Żołynia. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Białobrzegi.

Gmina Czarna leży w północno-zachodniej części Powiatu Łańcuckiego. Sąsiaduje z gminami: Białobrzegi, Krasne, Łańcut, Łańcut, Rakszawa, Sokołów Małopolski, Trzebownisko, Żołynia. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Czarna. Przez teren gminy przebiega linia kolejowa nr 91.

Gmina Markowa leży w południowej części Powiatu Łańcuckiego. Sąsiaduje z gminami: Chmielnik, Gać, Hyżne, Jawornik Polski, Kańczuga, Łańcut. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Markowa. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 881.

Gmina Rakszawa leży w północnej części Powiatu Łańcuckiego. Sąsiaduje z gminą: Czarna, Leżajsk, Sokołów Małopolski, Żołynia. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Rakszawa. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 877.

Gmina Żołynia leży w północno-wschodniej części Powiatu Łańcuckiego. Sąsiaduje z gminami: Białobrzegi, Czarna, Grodzisko Dolne, Leżajsk, Rakszawa. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Żołynia. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 877.

2.2. Analiza sytuacji demograficznej w Powiecie Łańcuckim

Analiza rynku przewozów transportu publicznego musi uwzględniać tendencje demograficzne dające się zaobserwować w powiecie w ciągu ostatnich lat. Popyt na transport publiczny determinują bowiem takie czynniki jak: gęstość zaludnienia, ruch naturalny czy struktura grup ekonomicznych mieszkańców powiatu.

Gęstość zaludnienia w Powiecie Łańcuckim w 2013 roku wyniosła 177 osób na km², natomiast w Województwie Podkarpackim 119 osób na km². Warto podkreślić, że w przeciwieństwie do tendencji ogólnokrajowych liczba ludności powiatu stale wzrasta. Na przestrzeni ostatnich 10 lat jest to wzrost o ponad 2 300 osób (3 %). Również gęstość zaludnienia z każdym rokiem jest coraz większa, co zostało przedstawione w poniższym zestawieniu tabelarycznym.

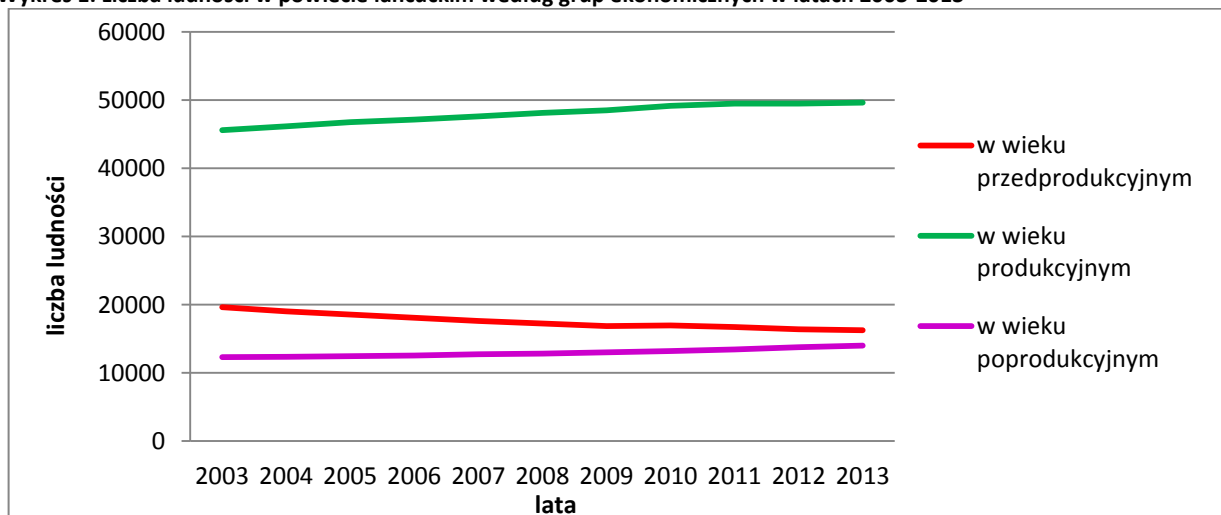
Tabela 2. Liczba ludności w Powiecie Łańcuckim w latach 2003-2013

Lata	Liczba ludności	
	ogółem	na km ²
2003	77541	172
2004	77534	172
2005	77721	172
2006	77761	172
2007	77916	172
2008	78139	173
2009	78359	173
2010	79289	175
2011	79623	176
2012	79660	176
2013	79866	177

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Stan danej społeczności najlepiej odzwierciedla liczba osób w poszczególnych grupach ekonomicznych. W powiecie łańcuckim w ciągu ostatnich 10 lat można zaobserwować wzrost o 9 % liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym. O 17 % spadła natomiast liczba osób w wieku przedprodukcyjnym przy jednoczesnym wzroście liczby osób w wieku poprodukcyjnym o 14 %, co świadczy o postępującym procesie starzenia się społeczeństwa.

Wykres 1. Liczba ludności w powiecie łańcuckim według grup ekonomicznych w latach 2003-2013



Wpływ na liczbę i strukturę ludności mają przede wszystkim dwa czynniki: ruch naturalny oraz migracyjny w powiecie. Od lat przyrost naturalny utrzymuje się na dodatnim i dość wysokim poziomie. Spośród analizowanych lat współczynnik ten utrzymywał się na najwyższym poziomie w roku 2008 i 2009. W ostatnim czasie można zaobserwować zdecydowanie mniejszą różnicę pomiędzy liczbą urodzeń i zgonów, chociaż sytuacja i tak przedstawia się korzystnie w stosunku do 2003 roku. Jednak już na tym etapie można podjąć działania zmierzające do zatrzymania tych negatywnych tendencji.

Tabela 3. Ruch naturalny w powiecie łańcuckim w latach 2003 -2013

Ruch naturalny	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Urodzenia	809	806	806	792	804	915	957	943	900	859	867
Zgony	749	693	730	728	694	726	696	690	704	720	717
Przyrost naturalny	60	113	76	64	110	189	261	253	196	139	150

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Co raz więcej ludzi młodych, w wieku produkcyjnym, wyjeżdża na pobyt stały poza granice powiatu i kraju. Przez co proces starzenia się społeczeństwa pogłębia się.

Chociaż saldo migracji w 2013 roku kształtowało się na dodatnim poziomie długofalowe tendencje wskazują na systematyczny wzrost liczby osób emigrujących w stosunku do liczby osób napływających. Migracje dotyczą głównie ludzi młodych w wieku produkcyjnym. Ich skutki są bardzo dotkliwe, ponieważ pogłębiają problemy demograficzne danej społeczności. Wpływają negatywnie również na inne sfery życia mieszkańców powiatu (gospodarkę, transport). Należy podkreślić, że w analizach statystycznych nie uwzględniono osób, które nie poinformowały o zmianie miejsca zamieszkania ani osób emigrujących na pobyt czasowy.

Tabela 4. Migracje w województwie podkarpackim i powiecie łańcuckim w 2013 roku

Jednostka terytorialna	Zakres przedmiotowy	Liczba osób
Województwo Podkarpackie	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	11785
Powiat łańcucki	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	426
Województwo Podkarpackie	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	14058
Powiat łańcucki	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	391

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Powiat łańcucki jest w niskim stopniu zurbanizowany, wskaźnik zurbanizowania wynosi 23,27%. Województwo Podkarpackie charakteryzuje się wskaźnikiem na poziomie 41,56%.

Tabela 5. Ludność w miastach w % ogółu ludności

Jednostka terytorialna	Ludność w miastach w % ogółu ludności
Województwo Podkarpackie	41,56%
Powiat łańcucki	23,27%

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

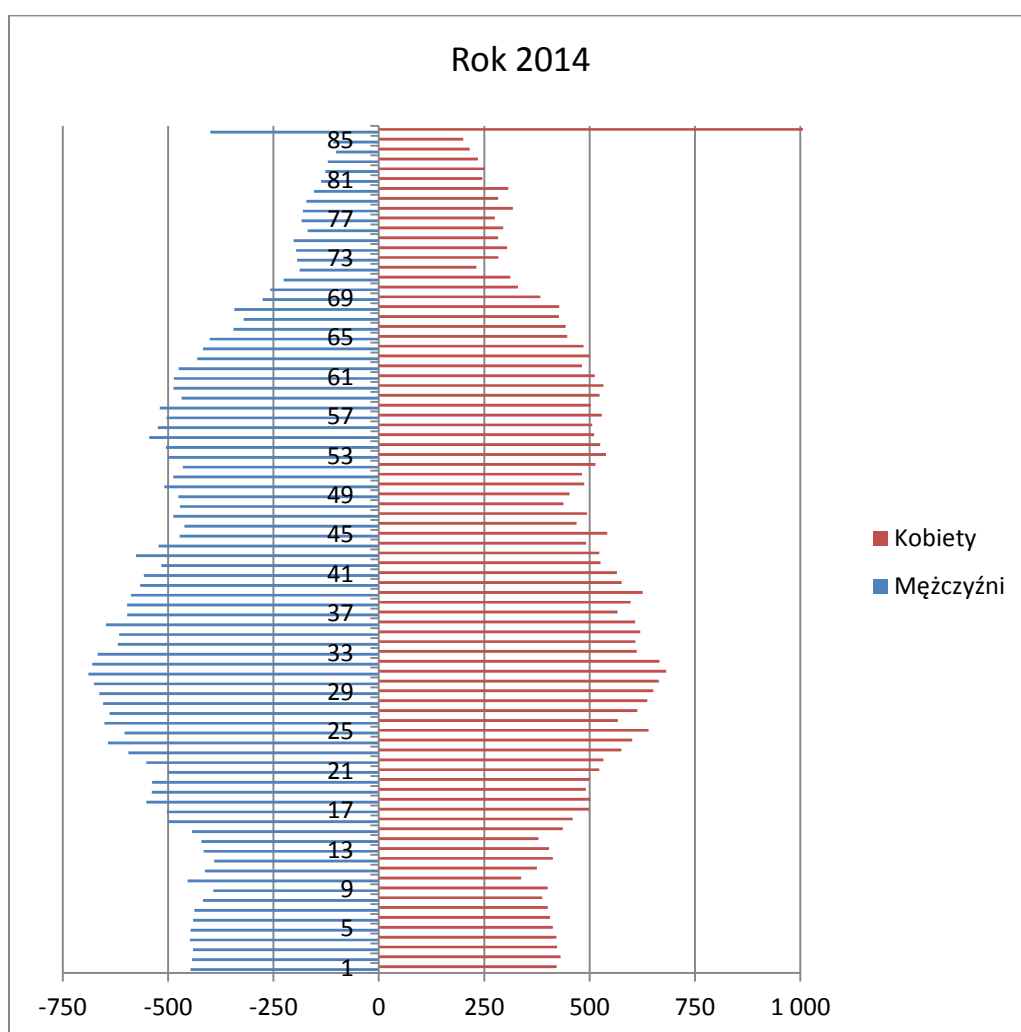
Niski wskaźnik zurbanizowania określa charakter struktury osadniczej, jako rozproszony i jednocześnie nierównomierny. Determinuje ona określony typ popytu na usługi transportu zbiorowego, jako nisko-intensywny i niskoskoncentrowany.

2.3. Prognoza demograficzna dla powiatu łańcuckiego

Istotne z punktu widzenia planowania rozwoju transportu publicznego są informacje na temat prognozowanej liczby ludności oraz jej struktury. Stąd w niniejszej części opracowania dokonano podsumowania prognoz demograficznych do 2025 roku przygotowanych przez Główny Urząd Statystyczny.

Zgodnie z nimi liczba mieszkańców w 2014 roku wyniesie 78 535 osób. Ludność w wieku przedprodukcyjnym będzie stanowić 21,1 % wszystkich mieszkańców, natomiast ludność w wieku produkcyjnym 62,3 %. Najmniejszą grupą będzie ludność w wieku poprodukcyjnym, która wyniesie 16,6% liczby wszystkich mieszkańców Powiatu.

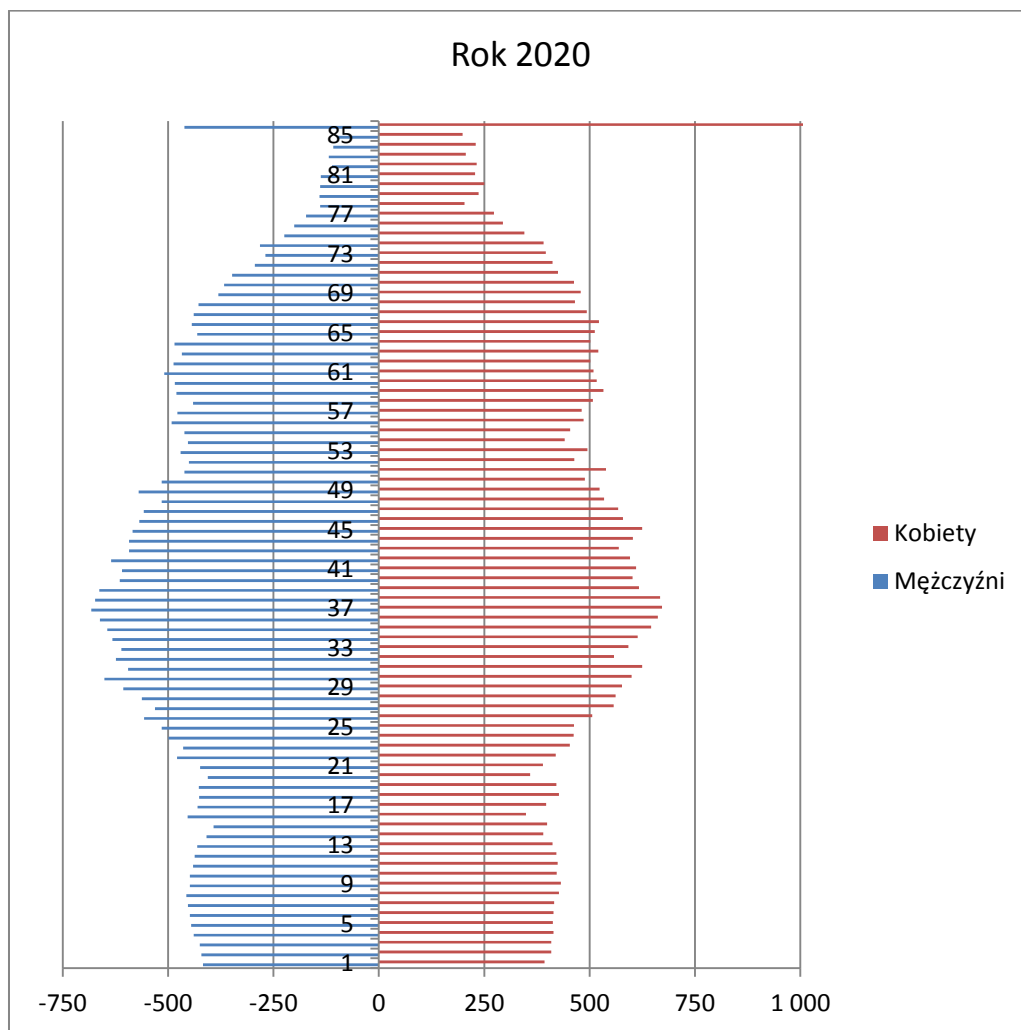
Wykres 2. Stan ludności wg wieku i płci (rok 2014)



Na podstawie prognoz na kolejne lata, przedstawionych na dwóch kolejnych wykresach, można zaobserwować, że punkt ciężkości przenosi się coraz wyżej wykresu, natomiast jego podstawa staje się coraz węższa. W ten sposób zobrazowano pogłębiający się procesie starzenia się społeczeństwa, którego cechą charakterystyczną jest zwiększająca się liczba osób starszych oraz coraz mniejsza liczba urodzeń.

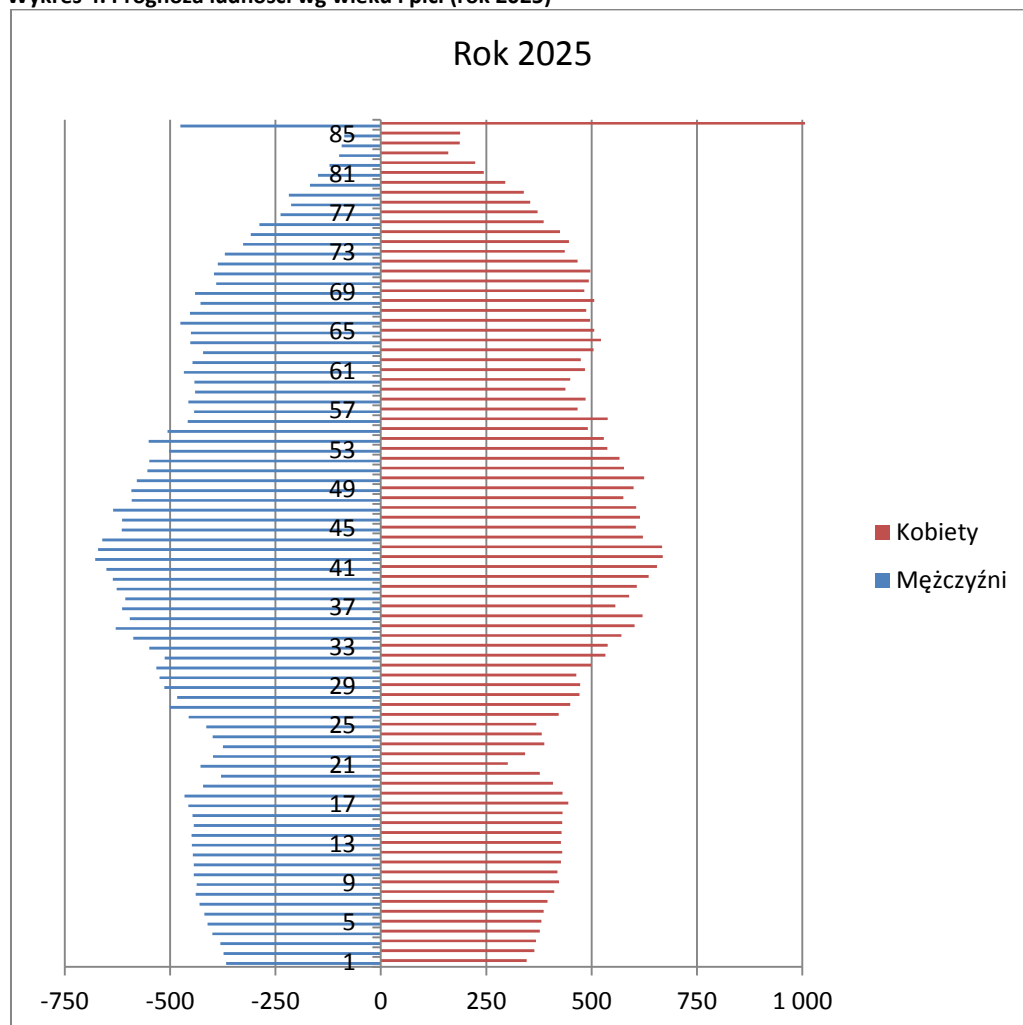
Na podstawie prognoz demograficznych można zaobserwować, że liczba ludności w powiecie w 2020 roku zwiększy się i będzie wynosić 78 898. Różnice w liczbie ludności w opisywanym roku porównano do liczby ludności w roku 2014. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spadnie o 3,1%, w wieku produkcyjnym spadnie o 2,8%. Grupa osób w wieku poprodukcyjnym wzrośnie o 13,3%. Stąd wyłania się obraz społeczeństwa, w którym dynamicznie zwiększa się liczba ludności w wieku poprodukcyjnym.

Wykres 3. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2020)



Na podstawie poniższych prognoz można założyć, że liczba ludności w powiecie w 2025 roku nieznacznie spadnie i będzie wynosić 78 820. Różnice w liczbie ludności w opisywanym roku porównano do liczby ludności w roku 2014. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spadnie o 4,2%, natomiast w wieku produkcyjnym spadnie o 4,6%. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym wzrośnie o 24,9%.

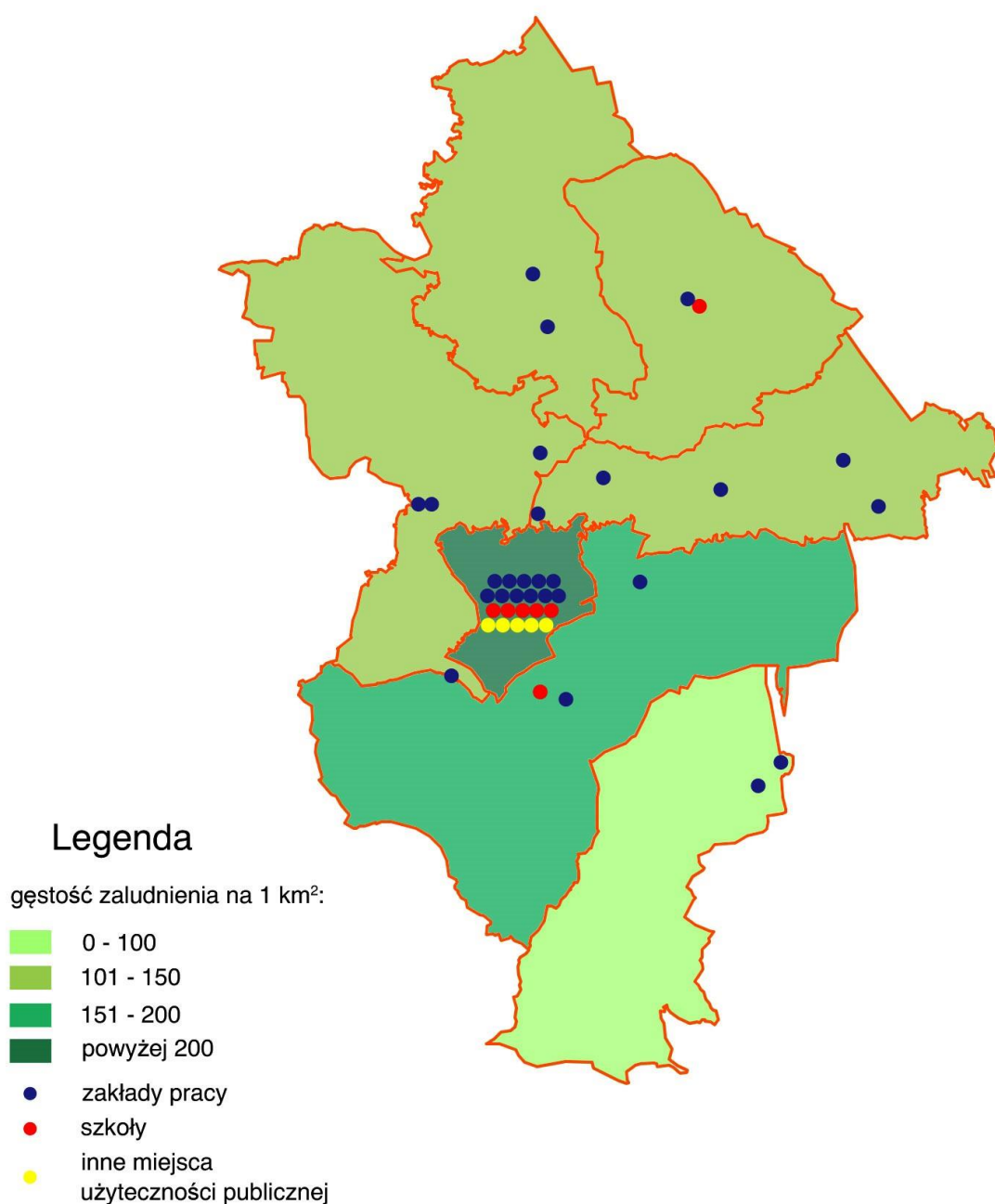
Wykres 4. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2025)



2.4. Określenie obszarów o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy

Zapotrzebowanie na przewozy związane jest bezpośrednio ze źródłami oraz celami podróży. Podstawowym źródłem podróży jest „dom”, dlatego największe zapotrzebowanie na transport będzie występowało w rejonach o dużej gęstości zaludnienia. Wśród celów podróży najważniejsze znaczenie odgrywają natomiast miejsca, w których zlokalizowane są zakłady pracy i szkoły. Na poniższej mapie w sposób obrazowy zostały przedstawione obszary, które generują największy ruch na poziomie powiatu.

Mapa 2. Najważniejsze obiekty użyteczności publicznej na tle gęstości zaludnienia w Powiecie Łańcuckim



Źródło: Opracowanie własne

Powiat łańcucki jest najgęściej zaludnionym powiatem w województwie podkarpackim (177 osób na km²), nie uwzględniając miast na prawach powiatu. Największą gęstość zaludnienia posiada Miasto łańcut (931 osób na km²). Z uwagi na fakt, iż przedmiotem niniejszego opracowania jest komunikacja na poziomie powiatowym, łańcut stanowi przede wszystkim cel podróży. Organizowanie przewozów na obszarze miasta nie należy do kompetencji Starosty Powiatu łańcuckiego.

W stosunku do swojej powierzchni dużą gęstość zaludnienia posiada Gmina łańcut (200 osób na km²). Najmniej mieszkańców przypadających na 1 km² posiadają Gmina Markowa i Gmina Rakszawa.

Tabela 6. Gęstość zaludnienia w gminach Powiatu łańcuckiego

Jednostka samorządu terytorialnego	Powierzchnia w km ²	Liczba ludności	Gęstość zaludnienia
Powiat łańcucki	452	79 866	177
Miasto łańcut	19	18 074	931
Gmina Białobrzegi	56	8 438	150
Gmina Czarna	78	11 335	145
Gmina łańcut	107	21 265	200
Gmina Markowa	69	6 595	96
Gmina Rakszawa	66	7 261	109
Gmina Żołynia	57	6 898	122

Najważniejsze dla mieszkańców są połączenia, które wykonują najczęściej, czyli połączenia wykonywane na trasie dom - praca i dom - szkoła, dopiero później dom - inne. Na liniach obsługujących szkoły i zakłady pracy podróżuje najwięcej osób, dlatego z punktu widzenia sieci komunikacyjnej istotne znaczenie ma lokalizacja zakładów pracy i szkół.

Najważniejszym generatorem ruchu w powiecie jest łańcut, gdzie występuje największa liczba obiektów o charakterze użyteczności publicznej. W mieście znajduje się najwięcej dużych zakładów pracy, do których podróżują mieszkańcy z całego powiatu. Należą do nich:

- "BESTER" SKLEJKI S.J.,
- GALICJA TOMASZEK SP. Z O.O. ,
- "SMAK SERWIS" SP. Z O.O.,
- POWSZECHNA SPÓŁDZIELNIA SPOŻYWCÓW "SPOŁEM",
- P.W. "STOLBRZEG" SP. Z O.O.,
- ZAKŁADY ODZIEŻOWE "VIPO" SP. Z O.O.,
- "WIDAMID" SP. Z.O.O.,
- SPÓŁDZIELNIA INWALIDÓW "ZGODA",
- "CENTRUM MEDYCZNE " SP. Z O.O.,
- "KOELNER" ŁAŃCUCKA FABRYKA ŚRUB SP. Z O.O.,
- ZAKŁAD POLIGRAFICZNY "TECHGRAF".

Do zakładów pracy zatrudniających największą liczbę pracowników, zlokalizowanych na obszarze pozostałych gmin należą:

Tabela 7. Najważniejsze zakłady pracy w poszczególnych gminach powiatu łańcuckiego

GMINA	ZAKŁAD PRACY
Gmina Łańcut	"BISPOL" SP. Z O.O. W GŁUCHOWIE
	FIRMA "SPEC" TOMASZ JÓZEFczyk W WYSOKIEJ
Gmina Białobrzegi	F.H.U.P. "DOMREX" JACEK RUPAR W KORNIĄKTOWIE
	"TRANSSYSTEM" SP. Z O.O. W WOLI DALSZEJ
	FIRMA GEODEZYJNA TOMASZ SZCZEPAŃSKI W BIAŁOBRZEGACH
	WIELOBRANŻOWY ZAKŁAD „ROLBUD II” W BUDACH ŁAŃCUCKICH
	PRZEDSIĘBIORSTWO NAPRAWY TABORU PKS SP. Z O.O. W WOLI DALSZEJ
Gmina Czarna	GMINNA SPÓŁDZIELNIA HANDLOWO PRODUKCYJNA W CZARNEJ
	"LANDSHUD" S.J. KRZYSZTOF JANOTA, ANDRZEJ KUTNIK W DĄBRÓWKACH
	"BIMEX-BOLLHOFF" SP. Z O.O. W KRZEMIENICY
	STAL-ROL MICHNO SP. J. W CZARNEJ
Gmina Markowa	P.H.P.I.U. "TRANSFOOD" RYSZARD PUCHAŁA W MARKOWEJ
	"TRANSPETROL" SZPYTMA S.J. W MARKOWEJ
Gmina Rakszawa	ZAKŁAD USŁUG ROLNICZO-GOSPODARCZYCH SP. Z O. O. W RAKSZAWIE
	VAN PUR S. A. ODDZIAŁ W RAKSZAWIE
Gmina Żółńia	GMINNA SPÓŁDZIELNIA SAMOPOMOC CHŁOPSKA W ŻOŁYNI

W Łańcucie zlokalizowanych jest również najwięcej szkół ponadgimnazjalnych, do których podróżują uczniowie z powiatu i okolic:

- I Liceum Ogólnokształcące im. H. Sienkiewicza w Łańcucie
- Zespół Szkół Nr 1 im. J. Korczaka w Łańcucie
- Zespół Szkół Nr 3 im. Mikołaja Kopernika w Łańcucie
- Zespół Szkół Technicznych w Łańcucie
- Zespół Szkół Nr 2 im. J. Kochanowskiego w Łańcucie

Największe potoki podróżnych w kierunku tych szkół można zaobserwować z takich miejscowości jak: Rakszawa, Białobrzegi, Sonina, Kosina, Markowa czy Wysoka. Duża grupa uczniów podróżuje również z Albigowej, Bud Łańcuckich, Woli Dalszej, Żółni, Głuchowa, Dąbrówek, Handzlówki, Husowa i Krzemienicy. Ponad 20 uczniów podróżuje z miejscowości: Dębina, Czarna, Gać, Korniaktów Południowy, Nowosielce, Rogóżno, Sieniawa, Węgliska, Wola Mała i Zalesie.

Dodatkowo, szkoła ponadgimnazjalna znajduje się w Gminie Żółńia - Zespół Szkół im. Adama Mickiewicza w Żółni. Natomiast w Gminie Łańcut zlokalizowany jest Zespół Szkół im. T. Kościuszki w Wysokiej.

Do ważnych obiektów o charakterze użyteczności publicznej generujących ruch należą m.in.:

- Centrum Medyczne w Łańcucie sp. z o.o., które prowadzi jedyny szpital w powiecie;
- Starostwo Powiatowe;
- Urząd Gminy Łańcut
- Powiatowy Urząd Pracy;
- Urząd Skarbowy.

Ponadto Łańcut posiada wiele obiektów kulturalnych, sportowych i turystycznych a także sieć sklepów i supermarketów, które powodują duże zapotrzebowanie na transport, dlatego z punktu widzenia przewozów powiatowych największe znaczenie będzie miało zapewnienie odpowiednich połączeń komunikacyjnych z gmin do Łańcuta.

3. System transportowy w powiecie łańcuckim

3.1. Sieć drogowa w powiecie

Najważniejszym środkiem komunikacji w przewozach powiatowych jest transport drogowy. Od dobrze rozwiniętej sieci dróg oraz od stanu ich nawierzchni zależy jakość funkcjonowania transportu publicznego oraz indywidualnego. Wpływa ona również na poziom dostępności komunikacyjnej zarówno wewnętrznej, jak i zewnętrznej powiatu.

Podstawowy układ komunikacyjny w powiecie tworzą:

- **droga krajowa nr 4: Jędrzychowice - Rzeszów – Korczowa**, będąca częścią trasy europejskiej E40 łączącej Niemcy z Ukrainą;
- **droga wojewódzka nr 877:** Łańcut – Dylągówka – Szklary
- **droga wojewódzka nr 881:** Łańcut – Kańczuga - Żurawica.

Połączenia wewnętrzne gwarantuje dobrze rozwinięta sieć dróg powiatowych. Dzięki nim każda gmina ma zapewnione odpowiednie połączenia ze stolicą powiatu oraz ze sobą nawzajem. Do dróg powiatowych należą:

Tabela 8. Wykaz dróg w powiecie łańcuckim

L.p.	Nr drogi	Nazwa drogi	dł. drogi w km
1	1368R	Trzeboś (gr. powiatu)-Rakszawa – Basakówka	9,908
2	1510R	Rakszawa –Wyrze- Brzoza Stadnicka	7,678
3	1511R	Rakszawa- Brzoza Stadnicka	5,854
4	1512R	Medynia Głogowska – Rakszawa	8,099
5	1369R	Trzeboś (gr. powiatu)– Węgliska	3,075
6	1513R	Medynia Głogowska- Zalesie- Czarna	7,121
7	1260R	Maleniska (gr. powiatu) – Brzoza Stadnicka - Żółnia	3,423
8	1270R	Żółnia – Zmysłówka –(gr. powiatu) Grodzisko Dolne	4,086
9	1275R	Czarna- Białobrzegi – (gr. powiatu)- Laszczyny	20,919
10	1515R	Żółnia- Białobrzegi- Kosina – (gr. powiatu)Gać	14,96
11	1521R	Czarna –Wola Dalsza	5,454
12	1520R	Dąbrówki – Wola Dalsza – Głuchów	6,817
13	1519R	Łańcut (Podzwierzyniec)– Białobrzegi	6,342
14	1517R	Korniaków – Rogóżno	6,344
15	1523R	Białobrzegi – Kosina	3,676
16	1522R	(Od E-40) Droga przez wieś Krzemienica	3,198
17	1541R	Wysoka- Sonina	4,762
18	1542R	Albigowa – Sonina	4,301
19	1549R	Kraczkowa – Albigowa	7,796
20	1550R	Od drogi Nr 4 Kraczkowa	1,039
21	1548R	Kraczkowa – Cierpisz (gr. powiatu)	5,775
22	1544R	Albigowa – Husów -(gr. powiatu) Rzeki	13,348
23	1543R	Markowa-(gr. powiatu) Gać	6,677
24	1547R	Albigowa- Handzlówka	5,638

L.p.	Nr drogi	Nazwa drogi	dł. drogi w km
25	1546R	Husów – Tarnawka –(gr. powiatu) Hadle Szklarskie	8,365
26	1545R	Husów – Lipnik-(gr. powiatu) Sietesz	3,895
27	1518R	Korniaków Połudn.– Budy Łańcuckie – (gr. powiatu) Świętoniowa	5,654
28	1516R	Korniaków Północny – Budy Łańcuckie	1,889
29	1514R	Potok - Smolarzyny	2,864
30	1375R	Stobierna (gr. powiatu) –Medynia Głogowska	2,32
31	1376R	Jasionka (gr. powiatu)-Medynia Łańcucka	1,615
32	1382R	Rzeszów – Trzebownisko – Łukawiec(gr.pow.) –Czarna	1,147
33	1393R	Strażów (gr. powiatu)- Krzemienica	3,342
34	1395R	Maława (gr. powiatu)-Kraczkowa	0,727
		Razem długość dróg	198,108

Łączna długość wszystkich dróg w powiecie wynosi 285,729 km, z czego drogi:

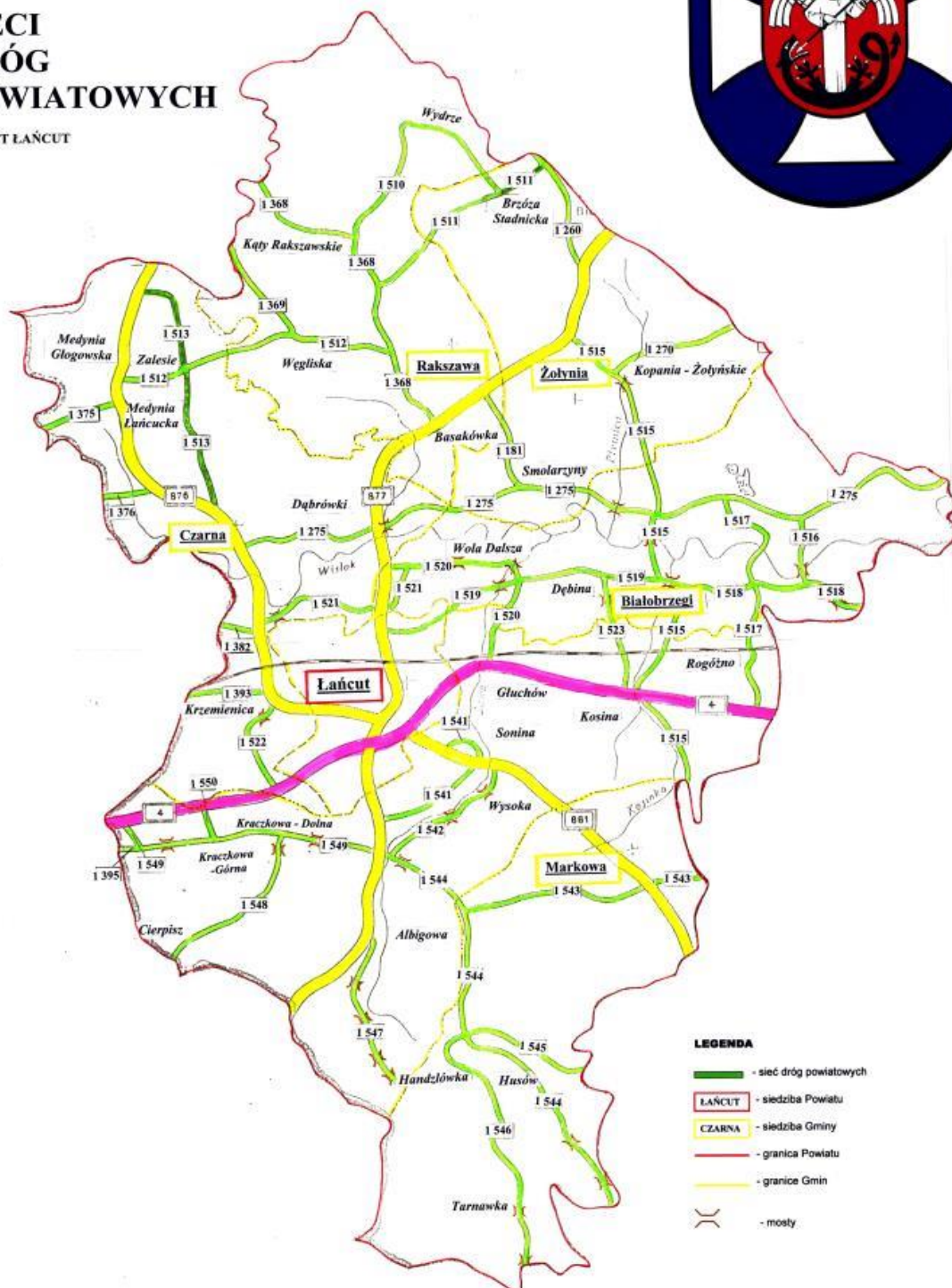
- krajowe 14,565 km (DK nr 4) + 0,176 km (DK nr 19).
- wojewódzkie 27,419 km (DW nr 877) + 28,607 (DW nr 881)
- powiatowe 198,108 km + 16,854 km ulic miejskich.

Na poniższym schemacie przedstawiono sieć dróg w powiecie łańcuckim. Kolorem zielony zostały oznaczone drogi powiatowe.

Mapa 3. Schemat dróg w powiecie łańcuckim

SCHEMAT SIECI DRÓG POWIATOWYCH

POWIAT ŁAŃCUT



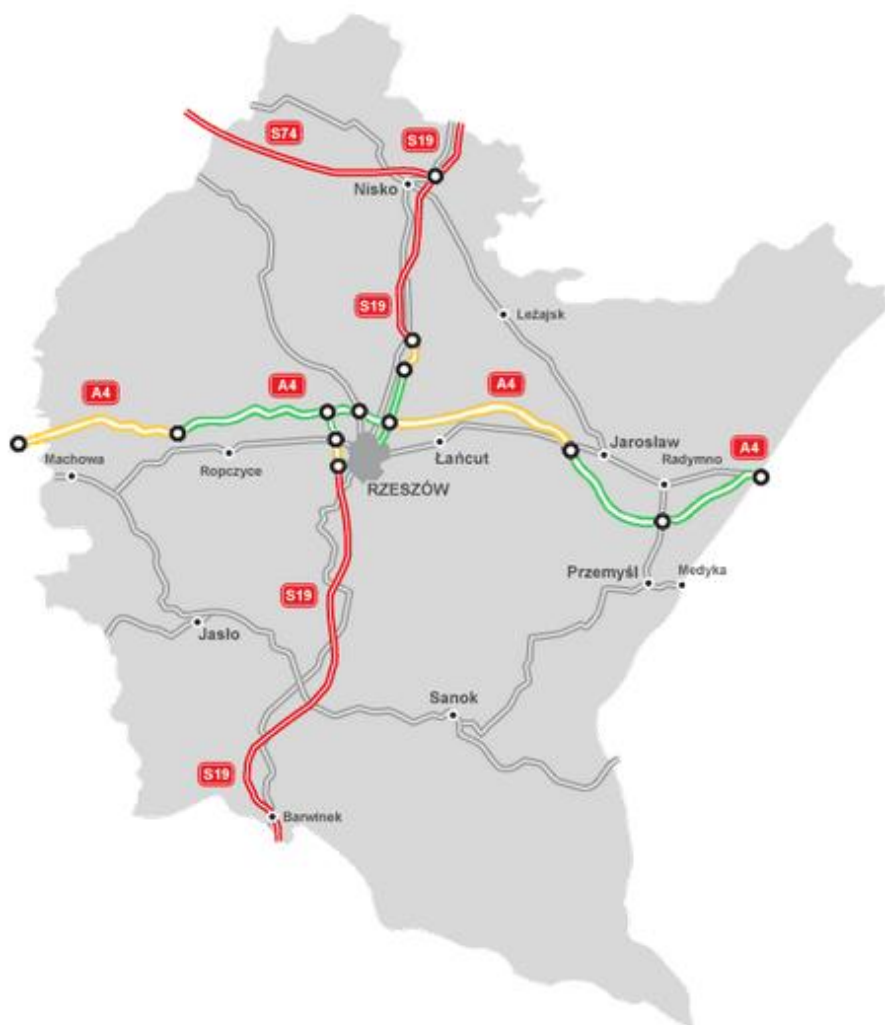
Źródło: Zarząd Dróg Powiatowych w Łańcucie

Liczba samochodów osobowych w powiecie łańcuckim z roku na rok wzrasta. Według stanu na dzień 2.10.2014 r. ich liczba wyniosła 60 661. W związku ze wzrastającą liczbą pojazdów poruszających się po drogach niezbędne są inwestycje zmierzające do lepszego skomunikowania powiatu oraz poprawy stanu nawierzchni dróg oraz budowa łącznika autostrady A4 (węzeł Łańcut) z drogą krajową nr 4.

Najważniejszą inwestycją jaka będzie realizowana na terenie powiatu łańcuckiego w ciągu najbliższych kilku lat **jest kontynuacja budowy autostrady A-4 Rzeszów-Korczowa, na odcinku węzeł Rzeszów Wschód - węzeł Jarosław Zachód.**

Na poniższej mapie zaznaczono stan budowy dróg w powiecie podkarpackim. Kolorem żółtym zaznaczono wspomniany odcinek autostrady A-4.

Mapa 4. Inwestycje drogowe w powiecie łańcuckim zgodnie z planem działania GDDKiA



Źródło: GDDKiA

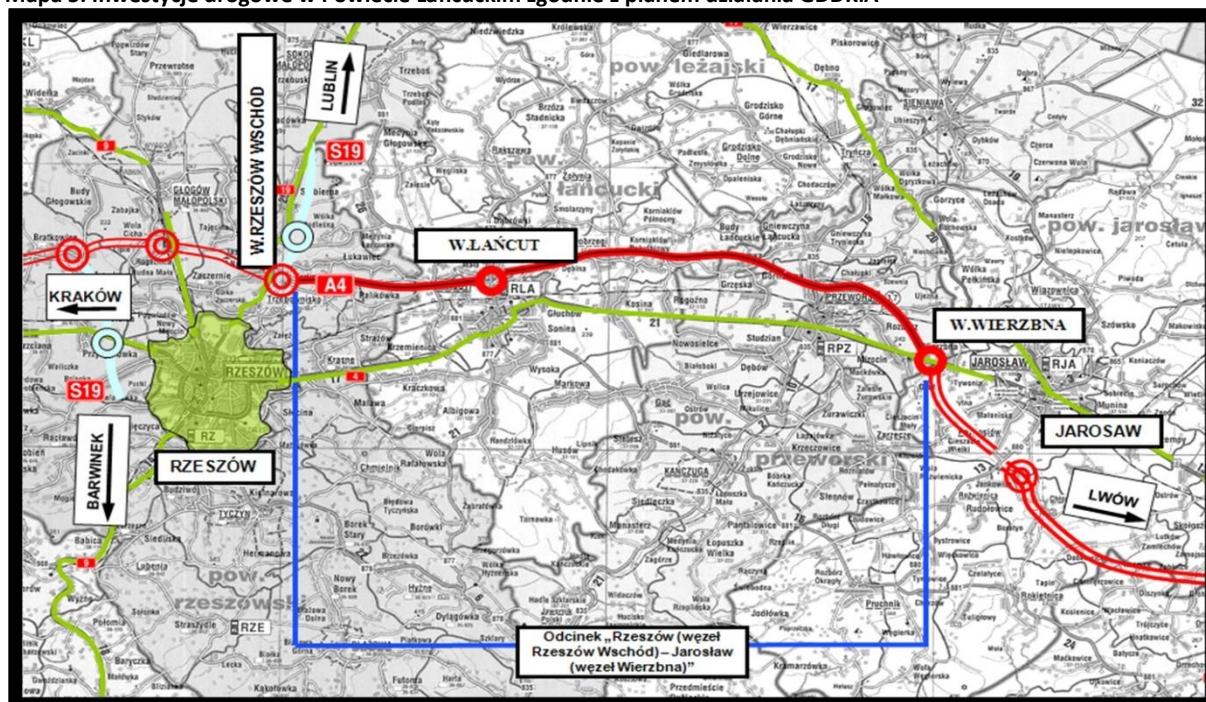
Przedmiotowy odcinek jest częścią autostrady A-4, znajdującej się w III korytarzu transportowym sieci TEN-T. Jej podstawowym zadaniem jest zapewnienie szybkiego i sprawnego połączenia komunikacyjnego w ruchu międzynarodowym na kierunku wschód-zachód. Jej budowa zapewni bezpośrednie połączenie z Niemcami przez przejście graniczne w Jędrzychowicach i z Ukrainą przez

przejście graniczne w Korczowej. Budowa przedmiotowego odcinka autostrady A-4 uaktywni zubożałe pod względem gospodarczym tereny Polski Wschodniej oraz zmniejszy ruch na istniejącej drodze krajowej nr 4, co skutkować będzie redukcją negatywnego oddziaływania ruchu drogowego na środowisko.

Przedmiotowy odcinek autostrady A4 usytuowany jest na terenie województwa podkarpackiego. Przebiega przez teren następujących powiatów:

- powiat rzeszowski: gminy Trzebownisko oraz Krasne
- powiat łańcucki: gmina Czarna, miasto Łańcut, gmina Białobrzegi
- powiat przeworski: gminy Przeworsk, Tryńcza, miasto Przeworsk.

Mapa 5. Inwestycje drogowe w Powiecie łańcuckim zgodnie z planem działania GDDKiA



Źródło: GDDKiA

3.2. Sieć komunikacji autobusowej w powiecie

W poniższej tabeli przedstawiono szczegółowe dane na temat sieci komunikacyjnej przewoźników autobusowych działających na obszarze powiatu. Analizie poddano te zezwolenia, które wydał Starosta łańcucki, ponieważ dotyczą one połączeń nie wykraczających poza obszar powiatu. Obecna siatka połączeń jest dobrym odzwierciedleniem aktualnych potrzeb komunikacyjnych mieszkańców powiatu, co nie znaczy, że zaspokaja absolutnie wszystkie te potrzeby. Brakuje m. in. połączeń do najbardziej oddalonych od łańcuta miejscowości, co obrazuje mapa nr 6 zamieszczona pod poniższą tabelą.

Tabela 9. Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Łąckiego według stanu na dzień 30 X 2014 r.

Lp.	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Długość kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Liczba pojazdów przewidzianych do dziennej obsługi linii	Przewoźnik
1.	85	Tarnawka	Łącut	Tarnawka- Husów- Albigowa- Markowa- Albigowa- Wysoka- Łącut	24,3	16	00:52	1	Robert Szubart, Transport-Turystyka RX bus, Husów
2.	0007/3	Łącut	Białobrzegi	Łącut- Księż- Dębina- Białobrzegi	12,3	16	00:23	1	Waldemar Czorniak P.P.O Usługi Transportowo-Turystyczne Transpoll, Łącut
3.	58	Łącut	Czarna	Łącut- Wola Mała- Czarna	10	10	00:25	1	Waldemar Czorniak P.P.O Usługi Transportowo-Turystyczne Transpoll, Łącut
4.	66	Łącut	Krzemienica	Łącut- Krzemienica	9,9	22	00:12		Jacek Krysiński Prywatny Przewóz Osób, Łącut
5.	93	Łącut	Łącut	Łącut- Wola Mała- Wola Dalsza- Wola Mała- Łącut	18,6	9	00:50		Cezary Czech Firma Usługowa "Cezar", Łącut
6.	64	Kosina	Wysoka	Kosina- Gluchów- Łącut- Wysoka	27,8	8	00:49		Cezary Czech Firma Usługowa "Cezar", Łącut
7.	62	Łącut	Brzózka Stadnicka	Łącut- Wola Mała- Wola Dalsza- Dąbrowki- Rakszawa- Wydrze- Brzózka Stadnicka	28,7	4	00:56		Bogdan Bar Usługi Transportowe, Łącut
8.	65	Łącut	Łącut	Wysoka- Łącut- Sonina- Wysoka- Łącut	16	9	00:55		Marian Tytoń Prywatny Przewóz Osób Autobusami, Husów
9.	57	Żółnia	Smolarzyny	Żółnia- Potok- Smolarzyny	17	16	00:25		Bogdan Sobuś Usługi Transportowe Przewóz Osób, Brzózka Stadnicka
10.	87	Łącut	Rakszawa	Łącut- Wola Mała- Wola Dalsza- Dąbrowki- Rakszawa	13,5	11	00:25	1	Stanisław Kania Przewóz Osób Autobusem, Łącut
11.	61	Łącut	Handzlówka	Łącut- Wysoka- Albigowa- Handzlówka	11,6	23	00:25	2	Zdzisław Kwoszcz Prywatny Przewóz Osób
12.	68	Łącut	Cierpisz Górny	Łącut- Kraczkowa Dolna- Kraczkowa- Cierpisz Dolny- Cierpisz Górny	21,9	7	00:39	5	PKS Leżajsk Sp. z o.o.
13.	69	Łącut	Rogóżno	Łącut- Gluchów- Kosina- Rogóżno	11,4	6	00:23	2	PKS Leżajsk Sp. z o.o.
14.	73	Łącut	Zalesie	Łącut- Krzemienica- Czarna- Zalesie	14,6	1	00:22	1	PKS Leżajsk Sp. z o.o.
15.	71	Łącut	Medynia Głogowska	Łącut- Krzemienica- Czarna- Pogwizdów- Medynia Łącutka- Medynia Głogowska- Zalesie- Medynia Głogowska	22	18	00:39	4	PKS Leżajsk Sp. z o.o.
16.	78	Łącut	Łącut	Łącut- Wola Mała- Wola Dalsza- Dąbrowki- Rakszawa- Wydrze- Brzózka Stadnicka- Rakszawa- Dąbrowki- Wola Dalsza- Wola Mała- Łącut	42,8	10	01:25	10	PKS Leżajsk Sp. z o.o.
17.	67	Łącut	Sonina	Łącut- Wysoka- Sonina	10,6	2	00:38	1	PKS Leżajsk Sp. z o.o.
18.	70	Łącut	Kosina Górna	Łącut- Gluchów- Kosina	9,2	1	00:15	1	PKS Leżajsk Sp. z o.o.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Łańcuckiego

Lp.	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Długość kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Liczba pojazdów przewidzianych do dziennej obsługi linii	Przewoźnik
19.	89	łańcut	łańcut	łańcut- Wola Mała- Wola Dalsza- Dąbrówki- Rakszawa- Wydrze- Brzoza Stadnicka- Rakszawa- Dąbrówki- Wola Dalsza- Wola Mała- łańcut	55,8	1	01:39	1	PKS Leżajsk Sp. z o.o.
20.	86	Rakszawa	Żołynia		11	2	00:18	2	PKS Leżajsk Sp. z o.o.
21.	00012/2	Rakszawa	Żołynia	Rakszawa- Smolarzyny- Żołynia	24	13		5	PKS Leżajsk Sp. z o.o.
22.	81	łańcut	Budy Łańcuckie	łańcut- Wola Mała- Wola Dalsza- Dąbrówki- Smolarzyny- Białobrzegi- Korniaktów PŁN- Budy Łańcuckie	28,2	5	00:49	8	PKS Leżajsk Sp. z o.o.
23.	90	łańcut	Budy Łańcuckie	łańcut- Dębina- Białobrzegi- Korniaktów PŁN- Budy Łańcuckie	21,4	1	00:39	1	PKS Leżajsk Sp. z o.o.
24.	91	łańcut	Budy Łańcuckie	łańcut- Wola Mała- Wola Dalsza- Dębina- Białobrzegi- Korniaktów Południowy- Budy Łańcuckie	19,3	1	00:35	1	PKS Leżajsk Sp. z o.o.
25.	74	łańcut	Żołynia	łańcut- Wola Mała- Wola Dalsza- Dąbrówki- Smolarzyny- Białobrzegi- Żołynia	20,1	4	00:39		PKS Leżajsk Sp. z o.o.
26.	77	łańcut	łańcut	łańcut- Wola Mała- Wola Dalsza- Dąbrówki- Rakszawa- Żołynia- Brzoza Stadnicka- Wydrze- Rakszawa- Dąbrówki- Wola Dalsza- Wola Mała- łańcut	52,4	3		3	PKS Leżajsk Sp. z o.o.
27.	83	łańcut	Handzlówka	łańcut- Wysoka- Albigowa- Handzlówka	14,7	2	00:25		PKS Leżajsk Sp. z o.o.
28.	79	łańcut	Żołynia	łańcut- Wola Mała- Wola Dalsza- Dąbrówki- Rakszawa- Brzoza Stadnicka- Żołynia	25,3	1	00:44	1	PKS Leżajsk Sp. z o.o.
29.	82	Zalesie	łańcut	Zalesie- Medynia Głogowska- Medynia Łańcucka- Pogwizdów- Czarna- Wola Mała- łańcut	18,3	2	00:33	2	PKS Leżajsk Sp. z o.o.
30.	92	łańcut	łańcut	łańcut- Wola Mała- Czarna- Dąbrówki- Wola Dalsza- Wola Mała- łańcut	24,9	5	00:46		PKS Leżajsk Sp. z o.o.
31.	80	łańcut	łańcut	łańcut- Wysoka- Sonina- łańcut	14,5	2	00:38	2	PKS Leżajsk Sp. z o.o.
32.	88	łańcut	Kraczkowa	łańcut- Wysoka- Albigowa- Kraczkowa	13,1	3	00:24	3	PKS Leżajsk Sp. z o.o.
33.	76	łańcut	Rakszawa	łańcut- Wola Mała- Czarna- Dąbrówki- Rakszawa- Wydrze- Rakszawa	24	10	00:35	7	PKS Leżajsk Sp. z o.o.
34.	75	łańcut	łańcut	łańcut- Wola Mała- Czarna- Dąbrówki- Rakszawa- Węgliska- Zalesie- Medynia Głogowska- Medynia Łańcucka- Pogwizdów- Czarna- Krzemienica- łańcut	48,4	12	01:22	5	PKS Leżajsk Sp. z o.o.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Łańcucie

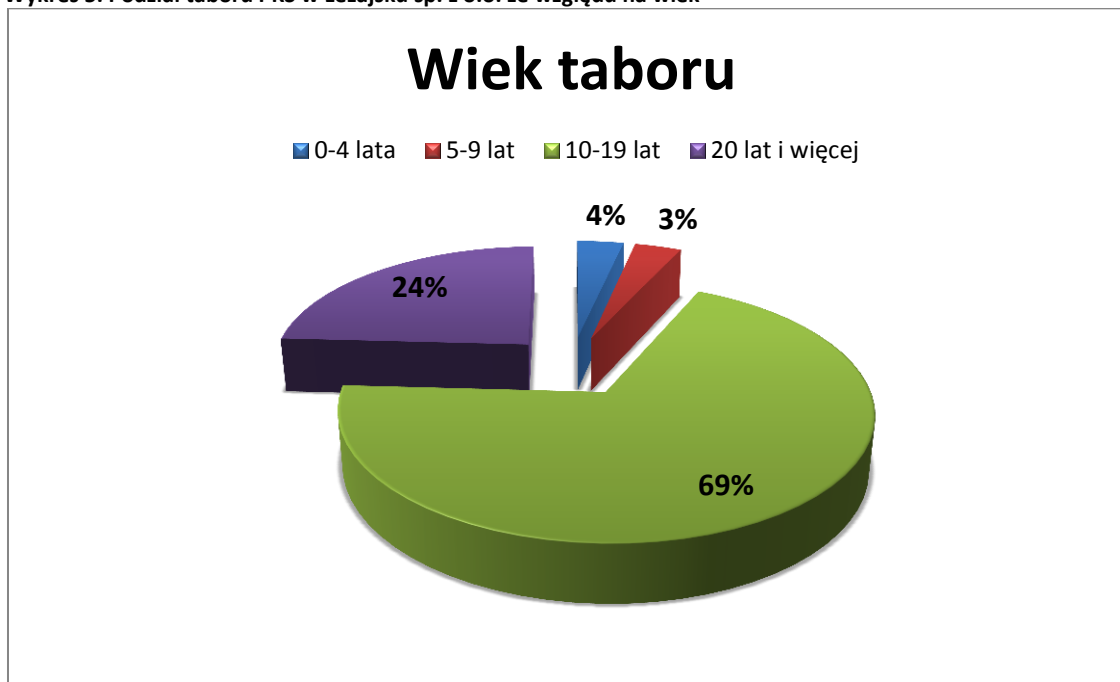
Teren Powiatu Łańcuckiego jest obsługiwany przez kilku przewoźników, których tabor został zestawiony poniżej.

Tabela 10. Wykaz taboru wszystkich przewoźników działających na obszarze powiatu. (stan na dzień 31 X 2014 r.)

L.p.	Marka autobusu	Rok produkcji	Liczba miejsc siedzących	Liczba miejsc stojących
1	Autosan H9-21	1994	40	12
2	Renault SFR 110	1986	56	0
3	Renault SFR 110	1989	56	0
4	Mercedes – Benz Sprinter	2000	19	0
5	Renault Iliade	2000	57	0
6	Mercedes – Benz O817L	1995	29	0
7	Volkswagen LT 35SDI	1999	15	0
8	Man 469	1995	35	0
9	Autosan H9-21	1989	40	12
10	Iveco A 45-10.1	1994	20	0
11	Mercedes – Benz 814D	1998	21	10
12	Mercedes – Benz 814D Vario	1998	23	15
13	Iveco Turbo – Daily	1994	20	10
14	Iveco Daily 65 C 15V	2001	21	8
15	Autosan H10 12 18	1993	47	0
16	Setra S 315 GTHD	1998	55	0
17	Mercedes – Benz 413 CDI Sprinter	2002	20	7
18	Eos Coach E180Z	1999	55	0
19	Mercedes - Benz Sprinter 519 CDI	2011	21	8
20	Renault SFR 1126 AMOD	1996	49	12
21	Ponticelli B/M	1999	53	10
22	Mercedes – Benz O350 Tourismo	2006	59	0
23	Eos E 180Z/1	2001	52	0
24	Mercedes – Benz 615 D-KA	1998	25	0
25	Iveco 45.12	1996	21	5
26	Renault FR1	1996	61	18
27	Iveco TDA59 Xeito	1997	26	5
28	Autosan H9-21.41	1996	39	0
29	Cacciamali Kapena Iveco 59E12	2000	29	3

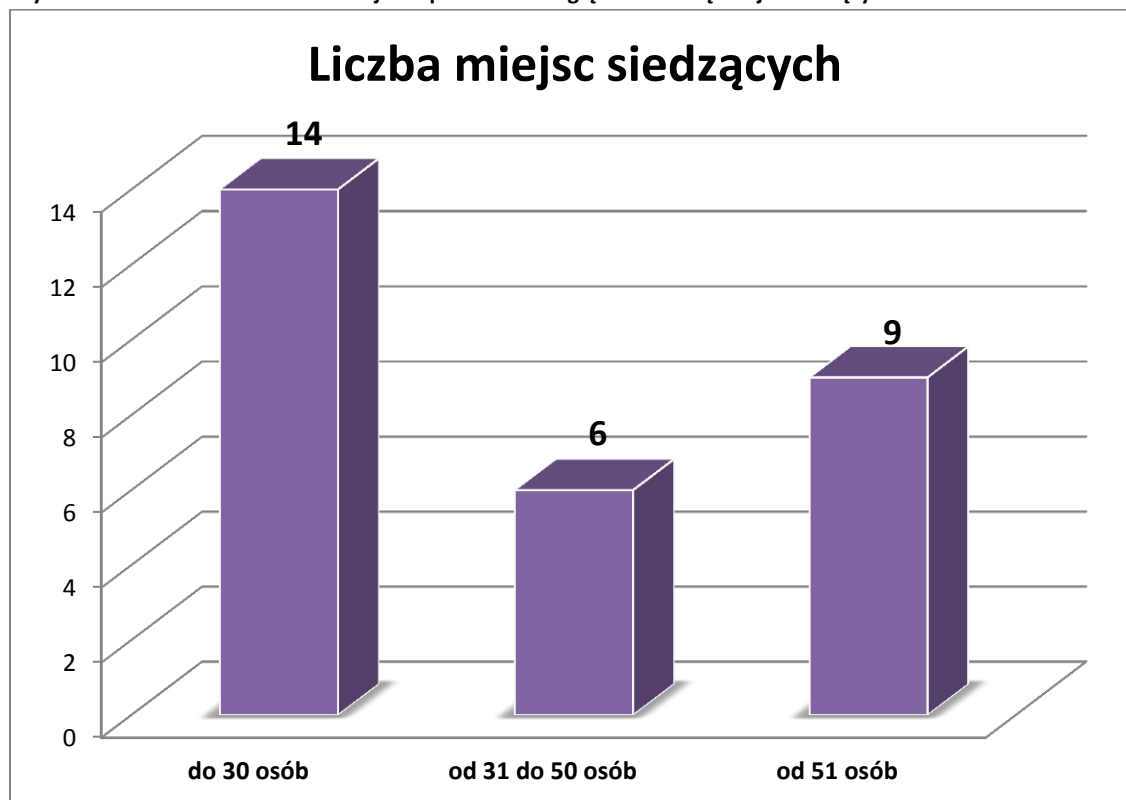
Wśród wspomnianego taboru przeważają autobusy mające od 10 do 19 lat. 24% stanowią autobusy liczące 20 lat i więcej. Tabor nowy stanowi zaledwie 7% wszystkich autobusów.

Wykres 5. Podział taboru PKS w Leżajsku sp. z o.o. ze względu na wiek



Najwięcej jest autobusów klasy mini, stanowią one aż 48,3% całego taboru. Autobusy klasy maxi stanowią 31% całego taboru. Pozostała część to autobusy klasy midi. Taki podział taboru pokazuje, że przewoźnicy dostosowują pojemność do obsługi linii o różnych natężeniach.

Wykres 6. Podział taboru PKS w Leżajsku sp. z o.o. ze względu na liczbę miejsc siedzących



Największym przewoźnikiem działającym na obszarze powiatu jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Leżajsku Sp. z o.o. Obsługuje ono 60 % wszystkich połączeń, dlatego jego tabor został przedstawiony w osobnym zestawieniu.

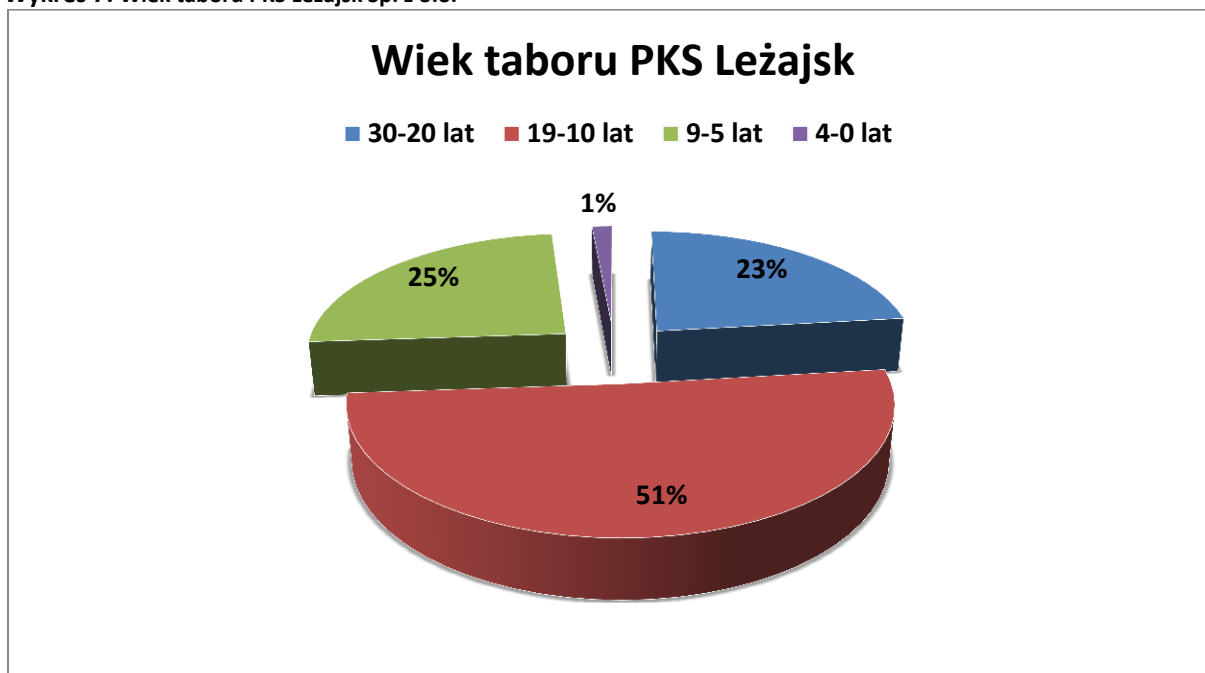
Tabela 11. Tabor przewoźnika PKS Leżajsk Sp. z o.o.

L.p.	Marka i rodzaj pojazdu	Nr rejestracyjny	L. miejsc siedz./stoj.	Rok produkcji	Nr podwozia/nadwozia VIN
1	Autosan H9-21/autobus	RLE A509	39/12	1996	SUA AW3AACT S020929
2	Autosan H9-21/autobus	RLE A511	39/12	1987	570286
3	Autosan H9-21/autobus	RLE A533	40/12	1988	610412
4	Autosan H9-21/autobus	RLE A547	40/12	1990	670654
5	Autosan H9-21/autobus	RLE C501	40/12	1995	SUA AW3AACSS990047
6	Autosan H9-21/autobus	RLE C507	40/12	1997	SUA AW3AACVS021107
7	Autosan H9-21/autobus	RLE C511	40/12	1985	500109
8	Autosan H9-21/autobus	RLE C514	40/12	1994	930052
9	Autosan H9-21/autobus	RLE C526	40/12	1994	930013
10	Autosan H9-21.41/autobus	RLE C549	40/12	1999	SUA AW3AAPXS021313
11	Autosan H9-21/autobus	RLE F994	40/12	1997	SUA AW3AACVS021108
12	Autosan H9-21/autobus	RLE G556	40/12	1986	560387
13	Autosan H9-21/autobus	RLE G699	40/12	1993	SUA A5301PPS840110
14	Autosan H9-21/autobus	RLE G979	39/12	1995	SUA AW3AAPVS021031
15	Autosan H9-21/autobus	RLE G980	40/12	1995	SUA AW3AACSS940160
16	Autosan H9-21.41/autobus	RLE G982	40/12	1999	SUA AW3AAPXS021307
17	Autosan H9-21/autobus	RLE G983	40/12	1995	SUA AW3AACSS990049
18	Autosan H9-21/autobus	RLE G984	40/18	1985	501089
19	Autosan H9-21/autobus	RLE G987	40/18	1989	640710
20	Autosan H9-21/autobus	RLE G991	40/12	1996	SUA AW3AACT S020907
21	Autosan H9-21/autobus	RLE G993	40/12	1984	470843
22	Autosan H9-21/autobus	RLE G997	40/12	1994	930095
23	Autosan H9-21/autobus	RLE H002	40/12	1985	500545
24	Autosan H10-10.02/autobus	RLE K413	44/9	1999	SUA DW3ACPX S161011
25	Autosan H10-12-16/autobus	RLE K423	49/23	1999	SUA DW4TTPX S550141
26	Autosan A10-12T/autobus	RLE K966	49/0	1999	SUA LD4MCPX S620092
27	MAN RH413/autobus	RLE L686	51/20	2002	WMAA13ZZZ2T002863
28	Mercedes Sprinter/autobus	RLE M050	17/0	2003	WDB9046631R530431
29	Solbus C 9,5/autobus	RLE N286	337/25	2004	SW9C9X5164SBA1063
30	Autosan A10-12T/autobus	RLE S223	47/12	2001	SUA LD4MFP1S620150
31	Solbus C 10,5/autobus	RLE U660	47/31	2005	SW9C105315SBA1064
32	Solbus LH 9,5/autobus	RLE 30AU	39/8	2005	SW9H9X5145SBA1203
33	Mercedes Vario 815D /autobus	RLE 80CG	31/6	2006	WDB6703231N108384

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Łańcuckiego

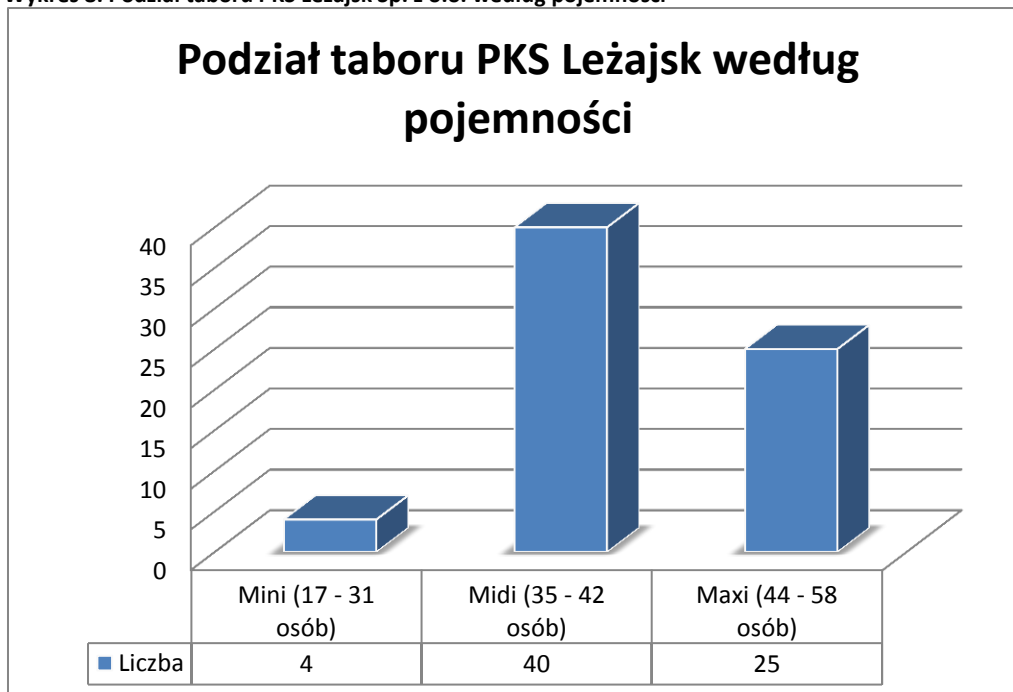
34	Solbus SL11T/autobus	RLE 90CU	47/0	2006	SW9SL11T16SBA1001
35	Volvo 9700/autobus	RLE 02000	51/0	2007	YV3R8L22X7A118997
36	Autosan H10-10.02/autobus	RLE 02581	41/12	1996	SUADW3ACPTS160475
37	Solbus C 10,5/autobus	RLE 06079	45/34	2007	SW9C105117SBA1198
38	Solbus C 10,5/autobus	RLE 06080	45/34	2007	SW9C105117SBA1197
39	Solbus Soltour ST10/autobus	RLE 06580	39/0	2006	SW9SL10T16SBA1002
40	Solbus ST11-45/autobus	RLE 11200	47/0	2008	SW9ST11028SBA1049
41	AUWAERTER GOTTLOB /autobus	RLE 11300	35/24	1998	WAG203122WBS27794
42	Setra S215UL/autobus	RLE 11400	54/41	1992	WKK17900001021206
43	Solbus SL11-43/autobus	RLE 12640	44/27	2008	SW9SL11138SBA1011
44	Solbus ST10/I/autobus	RLE 12642	41/26	2009	SW9ST10028SBA1036
45	Solbus ST10/I/autobus	RLE 12643	41/26	2009	SW9ST10028SBA1042
46	Solbus LH 9,5/autobus	RLE 14700	37/20	2006	SW9H9X5126SBA1223
47	Solbus C 10,5/autobus	RLE 14730	45/34	2006	SW9C105116SBA1127
48	Solbus C 9,5/autobus	RLE 16580	36/26	2004	SW9C9X5164SBA1094
49	Solbus C 9,5/autobus	RLE 16610	36/26	2004	SW9C9X5164SBA1071
50	Solbus C10,5/IN45/autobus	RLE 16700	47/31	2006	SW9C105316SBA1092
51	Solbus C 10,5/autobus	RLE 16701	45/33	2005	SW9C105115SBA1066
52	MAN UEL 272/autobus	RLE 17400	47/50	1995	WMA8931337B014115
53	MAN UEL 272/autobus	RLE 17520	48/50	1994	WMA8931172B013216
54	Autosan H10-11.21/autobus	RLE 19745	48/30	2000	SUA AW4TTPYS580573
55	Autosan H10-11.21/autobus	RLE 19746	48/30	2000	SUA AW4TTPYS580584
56	Autosan H9-21/autobus	RLE19747	40/12	2000	SUA AW3AAPYS021571
57	Autosan H9-21/autobus	RLE 19748	40/12	2000	SUA AW3AAPYS021564
58	Autosan H9 2032/autobus	RLE 19899	40/10	1988	620574
59	Autosan H10-12.16/autobus	RLE 20100	49/12	1997	SUADW4TTPVS550040
60	Autosan H9-35/autobus	RLE 20310	38/0	2003	SUASW3AFP3S680411
61	SOR B 9. 5/autobus	RLE 20580	26/55	1999	TK9B9X501XXSL5137
62	SOR B 9. 5/autobus	RLE 20590	26/55	2000	TK9B9X501YXSL5235
63	MAN A72/autobus	RLE 20699	58/12	2000	WMAA72ZZZYT002071
64	Autosan H10-10.02/autobus	RLE 20702	42/12	2000	SUADW3CPYS161053
65	MAN A72/autobus	RLE 21100	47/29	2002	WMAA72ZZZ2T003044
66	Solbus ST11-45/autobus	RLE 21400	47/0	2008	SW9ST11028SBA1043
67	SOR C9,5/autobus	RLE 21500	36/27	2002	TK9C9X5032XSL5356
68	SOR C10,5/autobus	RLE 21970	47/30	2004	TK9C1XX114LSL5524
69	Solbus ST10/I/autobus	RLE 23860	42/26	2014	SW9ST1013ESBA1091

Wykres 7. Wiek taboru PKS Leżajsk Sp. z o.o.



Wśród taboru PKS Leżajsk Sp. z o.o. przeważają autobusy mające od 10 do 19 lat. Autobusy nowe stanowią niewiele ponad jedną czwartą wszystkich autobusów. Niewiele mniej jest autobusów starych mających od 20 do 30 lat. Na podstawie tej analizy należy wziąć pod uwagę konieczność systematycznej wymiany taboru- szczególnie tego w wieku od 20 do 30 lat.

Wykres 8. Podział taboru PKS Leżajsk Sp. z o.o. według pojemności



Tabor przewoźnika PKS Leżajsk Sp. z o.o. został podzielony na trzy klasy wielkościowe: Mini (od 17 do 31 osób), Midi (od 35 do 42 osób) oraz Maxi (od 44 do 58 osób).

Wśród wymienionych klas przeważa klasa Midi która stanowi 58% całego taboru. Udział klasy Mini oscyluje wokół 6 %. Autobusy klasy Maxi stanowią 36% całego taboru. Przedstawiony powyżej podział pokazuje, że przewoźnik dostosowuje pojemność taboru do wielkości potoków pasażerskich na poszczególnych trasach, które obsługuje.

3.3. Sieć kolejowa w powiecie

Województwo Podkarpackie charakteryzuje się średnią gęstością sieci linii kolejowych, wynoszącą 5,7 km linii/100 km² powierzchni.

Przez powiat przechodzi linia kolejowa 91: Kraków Główny - Medyka, po której kursują pociągi pasażerskie.

Linia kolejowa nr 91, o całkowitej długości 257,094 km, łączy stację Kraków Główny ze stacją graniczną Medyka. Na całej długości linia jest wielotorowa i zelektryfikowana. Trasa ta jest częścią linii europejskiej E-30, leżącą w III Paneuropejskim Korytarzu Transportowym, łączącym Niemcy, Polskę i Ukrainę. Polski odcinek tej linii o długości 677 km łączy najważniejsze centra i regiony ekonomiczne południowej Polski: Dolny Śląsk, Górny Śląsk, Małopolskę i Podkarpacie. Przez Polskę linia przebiega na trasie od granicy państwa z Niemcami przez Zgorzelec - Bolesławiec- Legnicę - Wrocław - Opole - Kędzierzyn-Koźle - Zabrze - Katowice - Jaworzno - Trzebinę - Kraków - Tarnów - Rzeszów - Przemyśl do granicy z Ukrainą w Medyce. Modernizacja oraz rewitalizacja linii E 30 realizowana jest przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. etapami od 2000 roku.

Linia ta jest linią znaczenia państwowego, zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

Mapa 7. Sieć kolejowa w Powiecie Łańcuckim



Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe

Na teren Powiatu Łańcuckiego wjeżdżają pociągi następujących przewoźników kolejowych:

1. Przewozy Regionalne
2. PKP Intercity S.A.

Tabela 12. Rozkład jazdy w Powiecie Łańcuckim

L.p.	Kurs	OD	DO	UWAGI
1	30401	Rzeszów Główny	Przemyśl Główny	kursuje: 30. Paź do 13. Gru 2014
2	30403	Rzeszów Główny	Przemyśl Główny	kursuje: 30. Paź do 18. Lis 2014 Wt - Nd; oprócz 11. Lis 2014; także 10. Lis 2014
3	30405	Rzeszów Główny	Przemyśl Główny	kursuje: 30. Paź do 13. Gru 2014; oprócz 1., 11. Lis 2014
4	30407	Rzeszów Główny	Przemyśl Główny	kursuje: 30. Paź do 18. Lis 2014
5	30409	Rzeszów Główny	Przemyśl Główny	kursuje: 30. Paź do 18. Lis 2014 Pn - So; oprócz 11. Lis 2014
6	30411	Rzeszów Główny	Przemyśl Główny	kursuje: 30. Paź do 18. Lis 2014 Pn - Pt
7	30413	Rzeszów Główny	Przemyśl Główny	kursuje: 30. Paź do 12. Gru 2014 Pn - Pt; oprócz 10., 11. Lis 2014
8	30415	Rzeszów Główny	Przemyśl Główny	kursuje: 30. Paź do 18. Lis 2014 Pn - So
9	30417	Rzeszów Główny	Przemyśl Główny	kursuje: 30. Paź do 18. Lis 2014
10	30419	Rzeszów Główny	Przemyśl Główny	kursuje: 30. Paź do 18. Lis 2014 Pn - Pt; oprócz 10., 11. Lis 2014
11	30421	Rzeszów Główny	Przemyśl Główny	kursuje: 30. Paź do 18. Lis 2014
12	30423	Rzeszów Główny	Przemyśl Główny	kursuje: 30. Paź do 18. Lis 2014
13	30430	Przemyśl Główny	Rzeszów Główny	kursuje: 30. Paź do 13. Gru 2014
14	30432	Przemyśl Główny	Rzeszów Główny	kursuje: 30. Paź do 18. Lis 2014 Pn - Pt; oprócz 10., 11. Lis 2014

15	30434	Przemyśl Główny	Rzeszów Główny	kursuje: 30. Paź do 12. Gru 2014 Pn - Pt
16	30436	Przemyśl Główny	Rzeszów Główny	kursuje: 30. Paź do 13. Gru 2014 Pn - So
17	30438	Przemyśl Główny	Rzeszów Główny	kursuje: 30. Paź do 13. Gru 2014
18	30440	Przemyśl Główny	Rzeszów Główny	kursuje: 30. Paź do 13. Gru 2014; oprócz 1., 11. Lis 2014
19	30442	Przemyśl Główny	Rzeszów Główny	kursuje: 30. Paź do 13. Gru 2014 Pn - So; oprócz 11. Lis 2014
20	30444	Przemyśl Główny	Rzeszów Główny	kursuje: 30. Paź do 13. Gru 2014 Wt - Nd; oprócz 11. Lis 2014; także 10. Lis 2014
21	30446	Przemyśl Główny	Rzeszów Główny	kursuje: 30. Paź do 12. Gru 2014 Pn - Pt; oprócz 10., 11. Lis 2014
22	30448	Przemyśl Główny	Rzeszów Główny	kursuje: 30. Paź do 13. Gru 2014
23	30450	Przemyśl Główny	Rzeszów Główny	kursuje: 30. Paź do 13. Gru 2014 Pn - So; oprócz 11. Lis 2014
24	30452	Przemyśl Główny	Rzeszów Główny	kursuje: 30. Paź do 13. Gru 2014
25	30454	Przemyśl Główny	Rzeszów Główny	kursuje: 30. Paź do 13. Gru 2014
26	30480	Przeworsk	Rzeszów Główny	kursuje: 12. Paź do 13. Gru 2014
27	30493	Rzeszów Główny	Przeworsk	kursuje: 12. Paź do 13. Gru 2014
28	33707	Rzeszów Główny	Horyniec Zdrój	kursuje: 12. Paź do 12. Gru 2014 Pn - Pt, Nd
29	33714	Horyniec Zdrój	Rzeszów Główny	kursuje: 12. Paź do 13. Gru 2014
30	39401	Tarnów	Przemyśl Główny	kursuje: 30. Paź do 18. Lis 2014 Pn - So; oprócz 11. Lis 2014
31	39405	Tarnów	Przemyśl Główny	kursuje: 30. Paź do 7. Lis 2014
32	39411	Tarnów	Przemyśl Główny	kursuje: 30. Paź do 7. Lis 2014
33	39426	Przemyśl Główny	Tarnów	kursuje: 30. Paź do 7. Lis 2014
34	39428	Przemyśl Główny	Tarnów	kursuje: 30. Paź do 7. Lis 2014
35	D 35	Kraków Główny	Lviv	kursuje: 13., 15., 17., 19., 21., 23., 25., 27., 29., 31. Paź 2014, 2., 4., 6. Lis 2014
36	D 52	Lviv	Kraków Główny	kursuje: 11., 13., 15., 17., 19., 21., 23., 25., 27., 29., 31. Paź 2014, 2., 4., 6. Lis 2014
37	TLK33101	Kraków Główny	Przemyśl Główny	kursuje: 12. Paź do 7. Lis 2014 Pn - Pt, Nd
38	TLK33105	Kraków Główny	Przemyśl Główny	kursuje: 12. Paź do 6. Lis 2014
39	TLK33110	Przemyśl Główny	Kraków Główny	kursuje: 13. Paź do 7. Lis 2014 Pn - So
40	TLK33114	Przemyśl Główny	Kraków Główny	kursuje: 12. Paź do 7. Lis 2014
41	TLK35104	Przemyśl Główny	Bydgoszcz Główna	kursuje: 25. Paź do 4. Lis 2014; oprócz 1., 2. Lis 2014
42	TLK35108	Przemyśl Główny	Bydgoszcz Główna	kursuje: 23. Paź do 4. Lis 2014
43	TLK36104	Przemyśl Główny	Wrocław Główny	kursuje: 29. Paź do 7. Lis 2014
44	TLK38100	Przemyśl Główny	Szczecin Główny	kursuje: 12. Paź do 2. Lis 2014
45	TLK38200	Przemyśl Główny	Szczecin Główny	kursuje: 17. Paź do 7. Lis 2014
46	TLK38206	Przemyśl Główny	Szczecin Główny	kursuje: 30. Paź do 7. Lis 2014 Cz - Nd; oprócz 6. Lis 2014
47	TLK53104	Bydgoszcz Główna	Przemyśl Główny	kursuje: 12. Paź do 13. Gru 2014; oprócz 18., 19. Paź 2014, 22., 23., 29., 30. Lis 2014
48	TLK63104	Wrocław Główny	Przemyśl Główny	kursuje: 30. Paź do 7. Lis 2014
49	TLK81201	Świnoujście	Przemyśl Główny	kursuje: 30. Paź do 2. Lis 2014
50	TLK83100	Szczecin Główny	Przemyśl Główny	kursuje: 29. Paź do 2. Lis 2014
51	TLK83104	Piła Główna	Przemyśl Główny	kursuje: 12. Paź do 13. Gru 2014; oprócz 14. do 16. Paź 2014, 18., 19. Paź 2014
52	TLK83200	Szczecin Główny	Przemyśl Główny	kursuje: 17. Paź do 6. Lis 2014; oprócz 18. do 22. Paź 2014
53	TLK83206	Szczecin Główny	Przemyśl Główny	kursuje: 30. Paź do 2. Lis 2014

4. Zasady organizacji rynku przewozów

4.1. Organizator transportu publicznego w powiecie łańcuckim oraz jego zadania

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym definiuje pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego. Jest nim właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze (art. 4 ust. 1 pkt 4). Kompetencje organizatorów działających na różnych szczeblach powinny się uzupełniać zgodnie z zasadami przedstawionymi na poniższym schemacie.

Rysunek 1. Organizacja rynku przewozów



Powiat jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zwanym dalej „organizatorem”, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów:

- a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami - a na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie.

Określone w ustawie zadania organizatora wykonuje w przypadku powiatu - Starosta.

Starosta łańcucki może być organizatorem przewozów na liniach komunikacyjnych pomiędzy miejscowościami przebiegającymi przynajmniej przez obszar dwóch gmin, pod warunkiem, że gminy te nie zawarły stosownego porozumienia międzygminnego albo nie utworzyły związku międzygminnego. W takim przypadku kompetencje Starosty będą wyłączone, ponieważ nie będą to już przewozy powiatowe ale gminne. Właściwym organizatorem będzie wójt, burmistrz bądź prezydent wskazany przez gminy.

Obowiązkiem Starosty jest zatem zaspokajanie niezbędnych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu, które mają charakter ponadgminny. Każda gmina ma bowiem obowiązek zaspokajania potrzeb przewozowych swoich mieszkańców, nawet jeśli nie jest zobligowana do sporządzenia planu transportowego. Potrzeby transportowe o charakterze ponadlokalnym taka gmina może zgłaszać odpowiednio do starosty albo do marszałka województwa (art. 13 ust. 4).

W praktyce takie stwierdzenie budzi jednak wiele wątpliwości interpretacyjnych. Z tego powodu Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej udzieliło odpowiedzi na interpelację poselską nr 903 w sprawie organizacji transportu zbiorowego w gminach i powiatach. W przytoczonej interpelacji znajduje się następujące stwierdzenie:

„Należy wyjaśnić, że w przypadku niezapewnienia przewozów gminnych przez gminę samodzielnie bądź też w wyniku zawarcia porozumienia, czy utworzenia związku międzygminnego powiat nie jest zobligowany do zorganizowania przewozów, których celem jest zaspokajanie potrzeb przewozowych poszczególnych gmin. W takiej sytuacji powiat nie ma również obowiązku dofinansowania przewozów w gminach, które nie zawarły porozumienia bądź nie przystąpiły do związku międzygminnego. Oznacza to, że w przypadku braku porozumienia między gminami obowiązek organizacji przewozów między gminami nie przechodzi z mocy prawa na powiaty i nie powstają w stosunku do samorządów powiatowych zobowiązania organizacyjne i finansowe w tym zakresie. Nie znajduje więc uzasadnienia pogląd, że przedmiotowa ustawa nakłada na powiaty obowiązek dofinansowania transportu w gminach, które nie utworzyły związku lub porozumienia.

Inną kwestią jest możliwość podjęcia przez jednostki samorządu terytorialnego różnego szczebla, np. gmin z powiatem, współdziałania w zakresie dofinansowania przewozów. Jednakże należy podkreślić, że to zagadnienie nie jest regulowane ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. W tym zakresie zastosowanie mają w szczególności przepisy:

- a) ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym,
- b) ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym,
- c) ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2010 r. Nr 80, poz. 526, z późn. zm.),
- d) ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.).”

4.2. Funkcje organizatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora należy:

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

Podstawowym narzędziem służącym realizowaniu pierwszego zadania jest opracowywanie planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z zasadami ujętymi w Rozdziale 2 Ustawy.

Sposoby organizowania publicznego transportu zbiorowego zostały szczegółowo opisane w Rozdziale 3 Ustawy. Należą do nich m.in.:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego
 - systemu informacji dla pasażera;
- ustalenie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
- określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- ustalenie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe, za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Z kolei zarządzanie publicznym transportem zbiorowym powinno się odbywać z uwzględnieniem zasad zawartych w Rozdziale 4 Ustawy.

4.3. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego

Przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym rozróżniają pojęcia operatora i przewoźnika. Zgodnie z definicją ustawową **operatorem publicznego transportu zbiorowego** jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie. **Przewoźnikiem** jest natomiast przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym- na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora (w naszym przypadku- Starosty Łańcuckiego) należy przygotowanie i przeprowadzenie postępowania zmierzającego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Sposób przeprowadzenia takiego postępowania regulują przepisy Oddziału 2 omawianej ustawy. Na podstawie art. 19 ust. 1 wybór operatora może nastąpić w jednym z trzech trybów opisanych w niniejszym dokumencie w rozdziale dotyczącym finansowania.

Najbardziej korzystnym trybem wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego jest wybór poprzez przyznanie koncesji na usługi z uwagi na to, iż ten tryb nie rodzi żadnych konsekwencji finansowych dla Starostwa, co szczegółowo zostało omówione w rozdziale o finansowaniu. Gdyby tryb koncesyjny nie doprowadził do wyboru operatora, to dopuszcza się jego wybór na drodze przetargu.

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

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

- linii komunikacyjnej albo
- linii komunikacyjnych albo
- sieci komunikacyjnej

określonych w planie transportowym.

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

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

5. Sieć o charakterze użyteczności publicznej w powiecie łańcuckim

5.1. Uwarunkowania wynikające z Planów Transportowych wyższego rzędu

Uchwalone plany transportowe stanowią akty prawa miejscowego i mają charakter hierarchiczny, ich treść nie może się wzajemnie wykluczać. W związku z tym dokumenty uchwalane przez jednostkę samorządu terytorialnego niższego szczebla muszą uwzględniać zapisy ujęte w planie transportowym wyższego rzędu.

W momencie opracowywania planu transportowego dla powiatu łańcuckiego obowiązuje:

- ***Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, przyjęty Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r.***

Minister właściwy ds. transportu jest organizatorem przewozów o charakterze użyteczności publicznej jedynie w transporcie kolejowym. W związku z tym zapisy Krajowego Planu Transportowego nie dotyczą potrzeb przewozowych mieszkańców na poziomie powiatu. Można jedynie nadmienić, że linia nr 91 na odcinku Przemyśl Główny – Rzeszów – Kraków Główny została zaliczona do linii o charakterze użyteczności publicznej.

Dodatkowo, stacja kolejowa w Łańcucie oraz została uznana za potencjalny punkt postojów handlowych, gdzie powinien funkcjonować zintegrowany węzeł przesiadkowy.

W Krajowym Planie Transportowym dokonano również charakterystyki poszczególnych regionów pod względem dostępności komunikacyjnej. Powiat łańcucki został określony jako obszar, w którym potencjał demograficzny jest źle wykorzystywany przez transport kolejowy.

- ***Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa podkarpackiego przyjęty uchwałą NR XLV/925/14 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 22 kwietnia 2014 r.***

Ze względu na zakres opracowania powiat łańcucki w zdecydowanie szerszym zakresie został ujęty w Planie Transportowym Województwa Podkarpackiego. Najistotniejsze zapisy dotyczą wyznaczenia sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej, której organizatorem jest Marszałek Województw. Stąd niezbędne jest przeanalizowanie jego treści pod kątem potrzeb transportowych mieszkańców powiatu łańcuckiego oraz zadań i zaleceń jakie wynikają z jego treści dla organizatorów niższego szczebla. Do najważniejszych zagadnień poruszonych w wojewódzkim planie transportowym należą:

Głównym kryterium przy określaniu linii o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Województwo Podkarpackie było założenie, że podstawowy szkielet komunikacyjny województwa stanowi sieć kolejowa. Natomiast transport drogowy ma ją wspierać i być komplementarnym środkiem transportu. Najważniejszym zadaniem jakie ma spełniać opisywania sieć jest zapewnienie połączeń na poziomie wojewódzkim tzn. pomiędzy stolicą województwa i miastami powiatowymi. Inne linie mogą

zostać uruchomione jeśli będą za tym przemawiały ważne względy społeczne, gospodarcze, turystyczne lub efektywność systemu transportowego.

W transporcie kolejowym zaplanowano uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na następującej linii:

- **Linia nr 91: Kraków – Tarnów – Rzeszów – Przemyśl.**

Przewozami o charakterze użyteczności publicznej planuje się objąć następujące linie autobusowe:

- **Rzeszów – Łańcut – min. 6 par połączeń w ciągu doby;**
- **Rzeszów – Leżajsk przez Łańcut - – min. 6 par połączeń w ciągu doby.**

Oprócz tego będą funkcjonowały linie, których trasy przebiegają przez Łańcut. Chodzi o linie:

- **Rzeszów – Przeworsk;**
- **Rzeszów – Jarosław;**
- **Rzeszów – Przemyśl;**
- **Rzeszów – Lubaczów.**

Dzięki połączeniom kolejowym i autobusowym mieszkańcy powiatu łańcuckiego mają zagwarantowane dobre połączenia zewnętrzne ze stolicą województwa oraz ze stolicami sąsiednich powiatów: przeworskiego i leżajskiego.

Stacja kolejowa w Łańcutie została uznana za węzeł lokalny w podregionie rzeszowskim, gdzie występuje powiązanie transportu kolejowego i autobusowego.

W województwie postulowana jest integracja transportu w zakresie taryf i rozkładów jazdy pomiędzy liniami wojewódzkimi a pozostałymi lokalnymi.

Dodatkowo zaleca się, aby przy tych zintegrowanych węzłach przesiadkowych tworzyć parkingi dla samochodów osobowych typu „Park and Ride” (P+R „parkuj i jedź”) oraz „Kiss and Ride” (K+R „pocałuj i jedź”) a także miejsca postojowe dla rowerów w systemie „Bike and Ride”.

5.2. Wyznaczenie sieci o charakterze użyteczności publicznej w powiecie łańcuckim

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

Sieć użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym to usługi:

- organizowane przez władze publiczne,
- mające znaczenie dla społeczeństwa, a w szczególności dla uboższych ekonomicznie warstw społecznych,
- dostępne dla wszystkich warstw społecznych.

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

Zgodnie z założeniami linii o charakterze użyteczności publicznej, organizowane na różnych szczeblach samorządu terytorialnego powinny tworzyć na danym obszarze spójną i komplementarną sieć komunikacyjną.

Powiat łańcucki został zaliczony do podregionu rzeszowskiego ze względu na jego ścisłe powiązania z Rzeszowem. Większość potrzeb mieszkańców zaspokaja bowiem stolica województwa. Bliskie położenie Rzeszowa powoduje, że główneciążenia komunikacyjne występują właśnie w jego kierunku. Za organizację tych połączeń odpowiedzialne jest w pierwszej kolejności Województwo Podkarpackie.

Powiat łańcucki jest natomiast organizatorem transportu publicznego na liniach komunikacyjnych przebiegających w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i nie wykraczających poza obszar powiatu. Stąd głównym jego zadaniem będzie organizowanie przewozów powiatowych. Połączenia z Rzeszowem zostały zapewnione w ramach sieci użyteczności publicznej organizowanej przez Marszałka Województwa Podkarpackiego w ramach komunikacji kolejowej i autobusowej, podobnie jak połączenia z Przemyślem (granica państwa).

Jeżeli mieszkańcy będą zainteresowani innymi połączeniami wykraczającymi poza granice administracyjne powiatu, które nie zostały zaliczone do połączeń o charakterze użyteczności publicznej organizowanej przez Marszałka, ich ewentualne uruchomienie będzie zależało od podpisania porozumienia między powiatami (pozostaną one wtedy przewozami powiatowymi).

W przewozach powiatowych zdecydowaną większość podróży stanowią przejazdy pomiędzy poszczególnymi gminami a miastem łańcut i dlatego też na tego typu połączeniach skupiają się proponowane linie o charakterze użyteczności publicznej.

Planowana sieć zakłada utworzenie połączeń między siedzibą władz powiatowych - łańcutem, a każdą siedzibą władz gminy na terenie powiatu. W sytuacji wystąpienia uzasadnionych potrzeb przewozowych powiat łańcucki weźmie pod uwagę możliwość weryfikacji wyznaczonej sieci linii o charakterze użyteczności publicznej i rozszerzenie jej o nowe miejscowości bądź linie. Warunkiem koniecznym do ich uruchomienia, w takim przypadku będzie współfinansowanie danej linii przez poszczególne gminy z terenu powiatu zainteresowane jej utworzeniem.

Przedstawione propozycje linii, na których mają być realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, nie zabezpieczają potrzeb absolutnie wszystkich mieszkańców powiatu, jednakże zaproponowane trasy są trasami podstawowymi. Istnieje opcja uruchomienia linii dowozowych do sieci układu podstawowego lub w ogóle uruchomienia nowych linii. Przy ich planowaniu bardzo ważne jest jednak przeprowadzenie stosownych analiz ekonomicznych i wstępnych badań, mających na celu

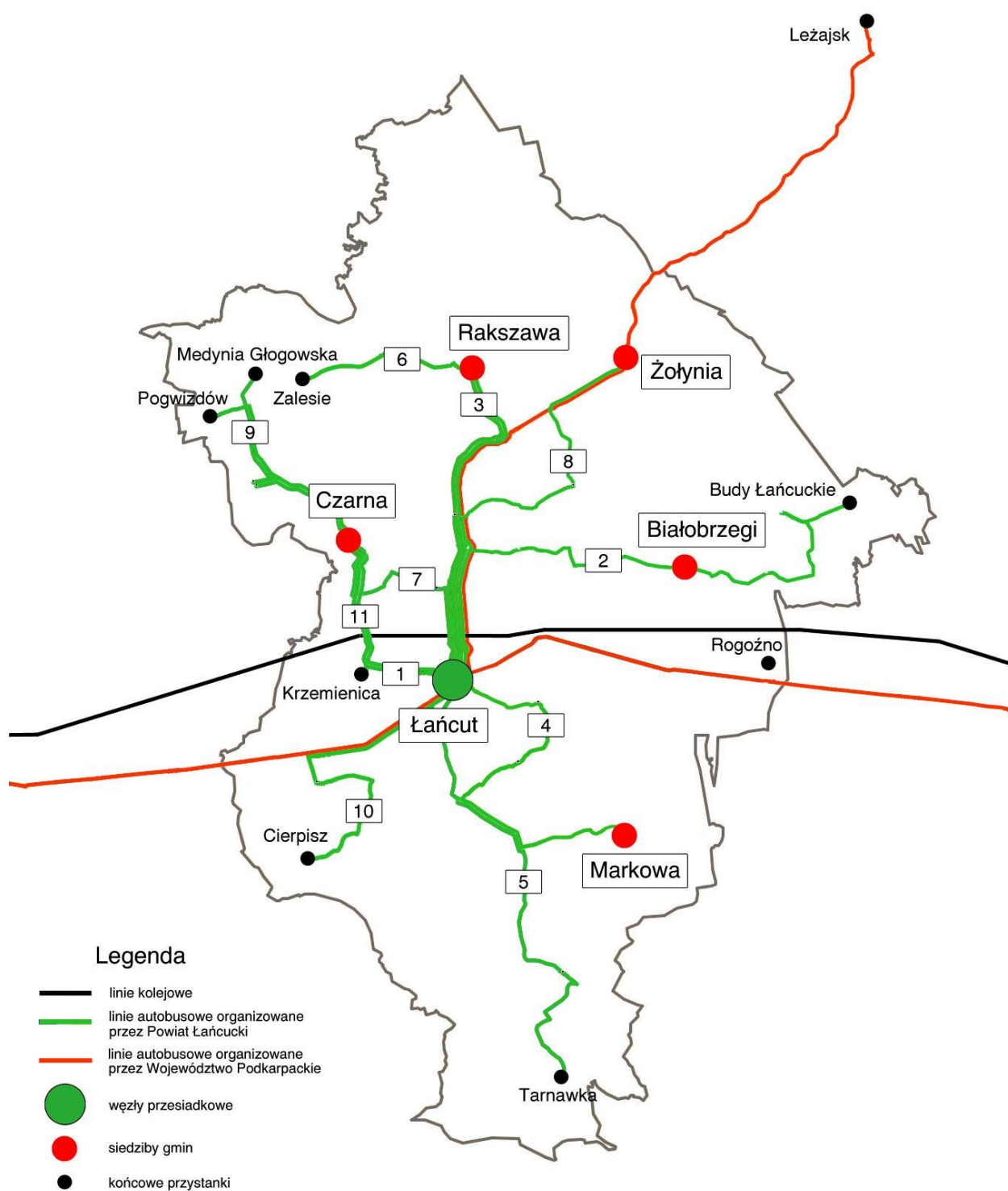
określenie potencjalnego zapotrzebowania na przewozy. Możliwe, że w uzasadnionych przypadkach zajdzie konieczność uruchamiania linii na okres próbny, trwający zwykle kilka miesięcy. Celem uzyskania najbardziej wiarygodnych danych, linie te powinny być wprowadzane od września lub października, by około marca mieć możliwość podjęcia decyzji co do dalszego utrzymywania nowego połączenia.

Do sieci o charakterze użyteczności publicznej organizowanej przez Powiat Łąncucki zostały zaliczone następujące linie:

Tabela 13. Linie o charakterze użyteczności publicznej w Powiecie Łąncuckim

Nr linii	Od	Przez	Do
1	Krzemienica		Łąncut
2	Budy Łąncuckie	Korniaków Północny- Korniaków Południowy- Białostrzegi- Dębina-Wola Dalsza	Łąncut
3	Rakszawa	Dąbrówki	Łąncut
4	Markowa	Wysoka- Sonina	Łąncut
5	Tarnawka	Husów	Łąncut
6	Zalesie	Węgliska- Rakszawa	Łąncut
7	Czarna	Wola Mała	Łąncut
8	Żołynia	Smolarzyny- Dąbrówki	Łąncut
9	Medynia Głogowska	Łąncucka	Łąncut
10	Cierpisz	Kraczkowa Wieś	Łąncut
11	Pogwizdów	Medynia Łąncucka	Łąncut

Mapa 8. Sieć o charakterze użyteczności publicznej w powiecie łańcuckim



Źródło: Opracowanie własne

6. Finansowanie usług o charakterze użyteczności publicznej

6.1. Formy finansowania transportu publicznego

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

1. POBIERANIU OPŁAT

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

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

2. PRZEKAZANIU REKOMPENSATY

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

Zgodnie z artykułem 50 ustawy można rozróżnić rekompensatę z trzech tytułów. Inaczej mówiąc ustawa rozróżnia trzy rodzaje rekompensaty.

Pierwsze dwa rodzaje dotyczą **rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem:**

- ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów bądź,
- uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze danego organizatora.

Do dnia 31 grudnia 2016 r. wszystkie podmioty prowadzące działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób są zobowiązane uwzględniać uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (art. 87 Ustawy). Do tego czasu finansowanie ulgowych przejazdów odbywa się na dotychczasowych zasadach, co oznacza że zarówno operatorzy jak i przewoźnicy mają prawo do dofinansowania do tych ulg.

Sytuacja ulegnie zmianie od dnia 1 stycznia 2017 r. Od tego momentu obowiązek stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów będzie spoczywał tylko na operatorach. Wynika to

również z zapisów ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. *o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego*, zgodnie z którymi uprawnienia do ulgowych przejazdów w komunikacji publicznej będą realizowane na liniach o charakterze użyteczności publicznej. W związku z realizacją tego obowiązku operatorom będzie przysługiwała rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Wydatki na sfinansowanie tej straty są pokrywane z budżetu państwa (art. 56 ust. 1 Ustawy). **Taka część rekompensaty będzie przysługiwała każdemu operatorowi bez względu na tryb w jakim zostanie wybrany.**

Ulgi ustawowe wprowadza nie tylko ustawa *o uprawnieniach do ulgowych przejazdów*, lecz także inne ustawy szczególne.

Z kolei przewoźnicy komercyjni od 1 stycznia 2017 roku nie będą zobowiązani do stosowania ustawowych uprawnień do biletów ulgowych. Tacy przedsiębiorcy, którzy nie zostaną wybrani operatorami a będą chcieli świadczyć usługi przewozowe mogą wprowadzić różne ulgi na bilety (mogą również stosować ulgi ustawowe) ale będą to już tzw. ulgi komercyjne. Przewoźnikom nie będzie przysługiwała za to rekompensata, ponieważ prowadzą oni działalność na własne ryzyko finansowe.

Omówione wyżej ulgi przejazdowe zostały ustalone ustawowo, ponieważ podlegają rekompensacie ze środków budżetu państwa. Organizator może wprowadzać dodatkowe przywileje w zakresie kosztów przejazdu, musi jednak finansować je z innych środków, niż dotacje z budżetu państwa.

Na mocy ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* organizatorzy, w ramach prowadzonej polityki społecznej mogą przyznać dodatkowe uprawnienia do ulgowych przejazdów komunikacją publiczną również innym grupom społecznym np. rodzinom wielodzietnym, bezrobotnym, pomagając w ten sposób w dojeździe do placówek służby zdrowia lub urzędów, do pracy lub szkół, a następnie w powrocie do miejsca zamieszkania.

Jeżeli organizator zdecyduje się na wprowadzenie dodatkowych uprawnień do ulgowych przejazdów w powiatowych przewozach pasażerskich będą one musiały zostać przyjęte uchwałą Rady Powiatu Łańcuckiego a operator będzie miał obowiązek ich stosowania (art. 50 a).

Kolejną formą jest **rekompensata z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.**

Procedurę sposobu otrzymania rekompensaty opisuje art. 52-54. Rodzaj przyznanej rekompensaty oraz jej wielkość jest uzależniona od trybu, w jakim został wybrany operator, co zostanie omówione szerzej w następnym punkcie opracowania.

3. UDOSTĘPNIENIU ŚRODKÓW TRANSPORTU

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

Wymienione sposoby finansowania nie stanowią katalogu zamkniętego, co oznacza, że są możliwe również inne. To na jaki sposób finansowania zdecyduje się organizator będzie konsekwencją trybu, w jakim dokona on wyboru operatora oraz postanowień umowy.

Opisane wyżej sposoby finansowania służą wzmocnieniu konkurencyjności transportu publicznego w stosunku do transportu komercyjnego. Cena biletu jest bowiem jednym z najważniejszych czynników decydujących o wyborze konkretnego środka transportu przez potencjalnego podróżnego. Na cenę biletów wpływ ma system ulg i zniżek stosowanych przez przewoźników.

Przewoźnicy od 2017 roku będą musieli pokrywać wszelkie koszty swojej działalności z własnych środków finansowych. Nie będą mogli ubiegać się o dofinansowanie z budżetu organizatora. Stosowanie ulg przy sprzedaży biletów będzie uzależnione od decyzji konkretnego przewoźnika. Nawet jeśli wprowadzone ulgi będą takie same jak ulgi ustawowe przewoźnikom nie będzie przysługiwała z tego tytułu rekompensata (będą to tzw. ulgi komercyjne). Co może prowadzić do decyzji o rezygnacji ze stosowania ulg.

Z jednej strony, takie rozwiązanie wzmacnia pozycję operatorów na rynku przewozowym. Z drugiej strony, jeżeli nie będzie popytu na usługi świadczone przez operatorów, system transportu publicznego może okazać się niewydolny. Dotyczyć to może całej sieci lub poszczególnych linii komunikacyjnych. Co może doprowadzić do sytuacji, w której budżet organizatora nie będzie w stanie udźwignąć ciężaru coraz wyższych dopłat, albo operator nie będzie zainteresowany obsługą linii najmniej rentownych.

Dlatego system zniżek na przejazdy środkami transportu publicznego nie może być jedynym atutem tego transportu. Muszą za tym iść odpowiednie inwestycje infrastrukturalne, taborowe, odpowiednia organizacja sieci transportu publicznego oraz właściwy standard i jakość usług. Niezbędne jest monitorowanie potrzeb komunikacyjnych mieszkańców za pomocą badań ankietowych oraz badań napełnień. Całokształt zadań składających się na organizację transportu publicznego powinien być ukierunkowany na zwiększenie popytu.

6.2. Wpływ trybu wyboru operatora na finansowanie transportu publicznego

Starosta Powiatu ma za zadanie przygotować i przeprowadzić postępowanie prowadzące do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W tym celu musi dokonać wyboru operatora dla sieci komunikacyjnej całego powiatu w jednym z trzech trybów: wskazanych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

Zgodnie z Ustawą organizator może realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego. Obecnie odchodzi się od tej formy działania poprzez przekształcanie zakładów budżetowych w spółki prawa handlowego.

Przepisy Ustawy pozostawiają organizatorowi swobodę w wyborze operatora. Może on zatem zdecydować, czy będzie realizował samodzielnie swoje zadania (zakład budżetowy), czy powierzy je podmiotowi wewnętrznemu (bezpośrednie zawarcie umowy z pominięciem procedury przetargowej), czy osobie trzeciej (na drodze prawa zamówień publicznych lub przyznania koncesji).

Wybór konkretnego trybu oraz szczegółowe zapisy umowy z operatorem będą decydowały o sposobie i wielkości finansowania transportu publicznego.

W przypadku autobusowych przewozów pasażerskich na terenie powiatu łańcuckiego na liniach określonych jako linie o charakterze użyteczności publicznej rekomendowanym rozwiązaniem wyboru operatora po 31.12.2016 roku jest tryb, który zmierza do przyznania koncesji, ponieważ w okresie objętym planowaniem nie zakłada się bowiem wypłaty operatorom rekompensat z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług.

W celu wyłonienia operatora w trybie ustawy *o koncesji na roboty budowlane lub usługi* należy przeprowadzić postępowanie, którego procedurę szczegółowo regulują przepisy Rozdziału 2 wspomnianej ustawy. W tym zakresie przypomina ono procedurę przetargową. Postępowanie o zawarcie umowy koncesji powinno być przeprowadzone w sposób niedyskryminujący, przejrzysty oraz w oparciu o zasady uczciwej konkurencji. Podmioty zainteresowane wzięciem udziału w postępowaniu powinny złożyć wnioski o zawarcie umowy koncesji oraz oświadczenia o spełnieniu warunków formalnych (art. 13 ust. 1). Następnie koncesjodawca (organizator) zaprasza do udziału w negocjacjach, których przedmiotem mogą być wszystkie aspekty koncesji a następnie zaprasza do składania ofert kandydatów, z którymi prowadził negocjacje, po ewentualnych modyfikacjach wymagań określonych w ogłoszeniu. Wybrana zostanie oferta uznana za najkorzystniejszą zgodnie z przedstawionymi kryteriami, którymi może być czas trwania koncesji, wysokość współfinansowania przedmiotu koncesji ze środków oferenta, opłaty za usługę świadczoną na rzecz osób trzecich korzystających z przedmiotu koncesji, jakość wykonywania usług, wartość techniczna, aspekty środowiskowe, rentowność.

W przypadku koncesji na usługi **wynagrodzenie** stanowi prawo do wykonywania usług w tym pobierania pożytków oraz płatność koncesjodawcy (operatora). **Pobieranie pożytków** w tym wypadku oznacza, że wpływy ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych zawsze przysługują operatorowi, w przeciwieństwie do postępowania przetargowego (w postępowaniu przetargowym o tym komu przysługują wpływy z opłat decydują warunki postępowania- SIWZ).

Drugim elementem wynagrodzenia - obok prawa do pobierania pożytków- może być ale nie musi **płatność koncesjodawcy**. Jeżeli operator zdecyduje się na udostępnienie środków transportu na realizację przewozów oraz przekazanie rekompensaty będzie to stanowić płatność koncesjodawcy.

Udostępnienie środków transportu na realizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej nie jest obligatoryjnym elementem płatności. Takie rozwiązanie stosuje się zazwyczaj w sytuacji, w której przedsiębiorcy świadczący usługi przewozowe nie spełniają wymogów dotyczących taboru. Jeżeli organizator nie posiada własnych środków transportu może zdecydować się na ich zakup. Najczęściej jednak organizator zobowiązuje operatora to zapewnienia taboru zgodnie z wymaganiami określonymi w SIWZ.

Płatność koncesjodawcy może stanowić również przekazanie operatorowi rekompensaty. Oznacza to, że organizator decyduje czy przyznać rekompensatę z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług. W takim przypadku sposób obliczania tej rekompensaty regulują przepisy rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Należy jednak podkreślić, że podstawową cechą wyboru operatora w tym trybie jest wykonywanie uprawnień wynikających z przydzielonej koncesji, na własne ryzyko

koncesjonariusza, czyli operatora. Ryzyko ekonomiczne oznacza, że operator decyduje się na prowadzenie działalności nie mając pewności czy wpływy z opłat pobieranych od pasażerów pokryją całość kosztów wykonywania tej usługi. Dlatego przekazanie rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług nie może prowadzić do odzyskania całości tych kosztów. Operatorowi wybranemu w tym trybie nie przysługuje bowiem rozsądny zysk. W przeciwnym wypadku umowa traciłaby charakter koncesji. Zazwyczaj, w celu obniżenia kosztów organizacji transportu publicznego oraz, aby uniknąć wątpliwości czy chodzi o koncesję czy tryb przetargowy, organizatorzy rezygnują z przyznawania rekompensaty w tej części (czyli z tytułu poniesionych kosztów).

W trybie przetargowym wynagrodzenie operatora nie jest uzależnione od liczby pasażerów korzystającej z usługi przewozowej, bowiem otrzymuje on wynagrodzenie określone w umowie bez względu na popyt. Natomiast w przypadku trybu koncesji na usługi wynagrodzenie w zasadniczej części jest uzależnione od wpływu opłat pobieranych od pasażerów, dlatego operatorzy będą bezpośrednio zainteresowani poprawą jakości świadczonych usług w celu zwiększenia popytu.

Z racji na duże ryzyko ekonomiczne świadczenia usług na podstawie udzielonej koncesji, może dojść do sytuacji, w której nie zgłosi się żaden podmiot zainteresowany postępowaniem. W takiej sytuacji należy wziąć pod uwagę możliwość wyboru operatora w innym trybie, zwłaszcza na podstawie prawa zamówień publicznych.

7. Preferencje komunikacyjne mieszkańców

7.1. Podział zadań przewozowych

Transport publiczny w powiecie łańcuckim pełni podwójne zadanie. Z jednej strony, jest elementem systemu transportowego województwa i kraju. Łączy bowiem powiat z województwem i innymi regionami w kraju oraz prowadzi ruch tranzytowy. Z drugiej strony, podstawowym zadaniem jest prowadzenie transportu regionalnego, stanowiącego system połączeń wewnątrz powiatowych, za pomocą różnych środków transportu.

System ten obejmuje połączone ze sobą podsystemy, oparte na jednym ustawodawstwie i korzystające ze wspólnej infrastruktury, stąd należy traktować łącznie problemy infrastruktury transportowej, organizacji transportu publicznego, organizacji ruchu czy polityki transportowej. System transportu w Powiecie łańcuckim tworzą trzy podsystemy:

- **System komunikacji indywidualnej**- samochód jest najczęściej wybieranym środkiem transportu. Wynika to z dobrze rozwiniętej sieci drogowej, szybkości, ceny i braku konieczności dokonywania przesiadek.
- **System komunikacji autobusowej**- jest drugim najczęściej wybieranym środkiem transportu w przewozach wewnątrz powiatowych.
- **System połączeń kolejowych**- odgrywa rolę głównie w przewozach wojewódzkich. Jego znaczenie w połączeniach powiatowych jest niewielkie.

Biorąc pod uwagę układ sieci transportowej w powiecie widać, że najlepiej rozwinięta jest sieć drogowa, która zaspokaja potrzeby mieszkańców wszystkich gmin, dlatego też publiczny transport zbiorowy w powiecie powinien opierać się właśnie na sieci drogowej i w jak największym stopniu wykorzystywać jej możliwości.

Wybór określonego środka transportu należy do swobodnej decyzji potencjalnego podróżnego, która jest jednak uzależniona od sposobu organizacji i zarządzania transportem. Potencjalny podróżny ma do wyboru: podróż środkiem prywatnym, albo środkiem publicznym. Na jego wybór wpłynie różnica w jakości podróżowania oraz relacja pomiędzy kosztami obu tych możliwości.

Istotne znaczenie będzie miała zatem odpowiednio ukształtowana polityka transportowa. Przy planowaniu należy uwzględniać zasady zrównoważonego rozwoju. Polityka zrównoważonego rozwoju transportu jest rozwiązaniem pośrednim pomiędzy polityką promującą transport indywidualny i ograniczającą transport zbiorowy do realizacji funkcji socjalnej a ideą zmniejszenia ruchu samochodowego. Zrównoważony rozwój transportu zakłada optymalny podział zadań pomiędzy transport indywidualny i zbiorowy. Władze powiatu powinny tak uatrakcyjnić ofertę przewozową, aby mieszkańcy tam, gdzie to możliwe zrezygnowali z transportu indywidualnego i przesiadli się na transport zbiorowy.

Potrzeby i oczekiwania społeczne są coraz wyższe, natomiast możliwości finansowe oraz taborowe za nimi nie nadążają. Większość tych problemów wynika więc z ograniczonych środków budżetowych.

Jakość podróżowania samochodem osobowym jest wyższa, niż podróżowanie transportem publicznym. Wyraża się to przede wszystkim:

- większą prędkością komunikacyjną,
- możliwością wyboru momentu rozpoczęcia podróży bez konieczności dostosowywania się do rozkładów jazdy ustalonych przez przewoźnika,
- większym komfortem podróżowania: zachowaniem prywatności, zajmowaniem wygodnego miejsca, bezpieczeństwem osobistym, przejazdem „od drzwi do drzwi”,
- możliwościami wygodnego przewiezienia bagażu.

Ponadto, koszt przejazdu samochodem osobowym (pomiędzy gminami, na trasie dom-praca), w porównaniu z przejazdem środkiem transportu publicznego jest często korzystniejszy dla tego pierwszego, zwłaszcza jeśli podróżuje nim kilka osób.

Jednym ze sposobów poprawy warunków funkcjonowania transportu publicznego jest podniesienie jakości przejazdu jego środkami. Jednym z warunków utrzymania jego jakości na odpowiednim poziomie jest zachowanie obecnej siatki połączeń. Wszelkie zmiany powinny być potwierdzone odpowiednimi badaniami. Istotne znaczenie ma również odpowiednia synchronizacja rozkładów jazdy w całym powiecie, zwłaszcza w wyznaczonych węzłach przesiadkowych oraz innych miejscach strategicznych z punktu widzenia możliwości zmiany środka transportu. Należy zastosować wszelkie możliwe środki, które pozwolą na zwiększenia konkurencyjności transportu publicznego.

Jakość transportu publicznego powinna być dostosowywana do potrzeb mieszkańców. Najlepszym sposobem na poznanie potrzeb komunikacyjnych mieszkańców jest regularne przeprowadzanie badań marketingowych dotyczących preferencji komunikacyjnych.

7.2. Analiza badań ankietowych

A. OBSZAR BADANIA I NARZĘDZIA BADAWCZE

Badania ankietowe przeprowadzane były na terenie Powiatu Łąncuckiego w miesiącu październiku 2014 roku. Wykonawca w porozumieniu z Zamawiającym wykonał badania w zakładach pracy oraz w szkołach ponadgimnazjalnych.

Łącznie pozyskano 277 ankiet (stan na 12 listopada 2014 r.).

Wykonawca w celu sprawnego przeprowadzenia badań przygotował ankietę, która składała się z pytań dotyczących zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców Powiatu Łąncuckiego.

- Jakimi środkami transportu najczęściej Pan/Pani podróżuje?
- Dlaczego najczęściej wybiera Pan/Pani ten środek transportu do podróży?

- Jak często podróżuje Pan/Pani komunikacją zbiorową?
- W jakich godzinach korzysta Pan/Pani najczęściej z przejazdów autobusami komunikacji publicznej?
- Jaki jest najczęstszy powód Pana/Pani podróży komunikacją zbiorową ?
- Iloma środkami komunikacji publicznej musi Pan/Pani dojeżdżać z domu do pracy/szkoły?
- Na jakim przystanku Pan/Pani zwykle wsiada/ wysiada ?

Wspomniana ankieta składała się również z pytań o oczekiwania i preferencje podróżnych. Miały one charakter zamknięty. Ankietowani, przy użyciu prostej pięciostopniowej skali ocen (od 1 do 5) wyrażali swój poziom oczekiwań oraz oceniali jakość wykonywanych usług w odniesieniu do 11 cech jakości lokalnego transportu zbiorowego w Powiecie Łańcuckim, a tym samym wskazali, który z postulatów przewozowych jest najważniejszy, a który najmniej znaczący.

Ocenie pasażerów poddano niżej wymienione postulaty przewozowe, będące jednocześnie kryteriami jakości usług przewozowych.

Tabela 14. Zestawienie cech usług przewozu

	Cecha usługi przewozu	Poziom oczekiwań	Ocena jakości usług
1.	Punktualność kursowania pojazdów		
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów		
3.	Bezpieczeństwo podróży		
4.	Warunki podróżowania		
5.	Warunki oczekiwania na przystankach		
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej		
7.	Cena biletu		
8.	Bezpośredniość połączenia		
9.	Kultura kierujących		
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)		
11.	Kontrola biletowa		

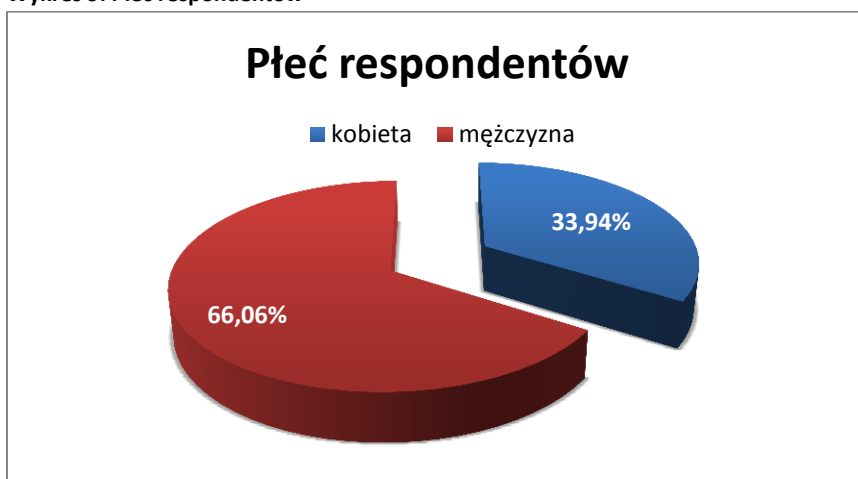
Zastosowana pięciostopniowa skala ocen poziomu oczekiwań jak i jakości usług transportowych w przypadku oceny „5” oznacza, że dana cecha jest najważniejsza dla respondenta i w pełni zaspakaja jego potrzebę w tym zakresie. Natomiast ocena „1” oznacza, że dana cecha nie ma znaczenia dla niego, a w ocenie jakości uważa, że jest realizowana na bardzo niskim poziomie.

B. CHARAKTERYSTYKA BADANYCH

Konstrukcja kwestionariusza zawierająca metryczkę umożliwia przedstawienie respondentów ze względu na płeć, wiek, status zawodowy, wykształcenie. Poniżej przedstawione są statystyki charakteryzujące próbę statystyczną pasażerów.

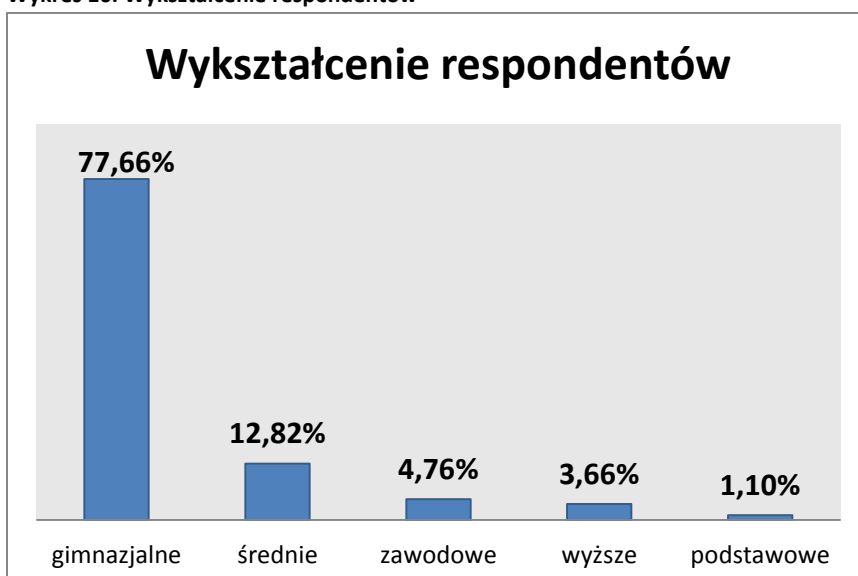
Profil płci respondentów nie do końca odpowiada profilowi płci mieszkańców powiatu (kobiety – 33,94%, mężczyźni – 66,06%, stan na koniec 2013 r.). Powodem takiego stanu rzeczy była ogólna przewaga mężczyzn wśród uczniów szkół ponadgimnazjalnych.

Wykres 9. Płeć respondentów



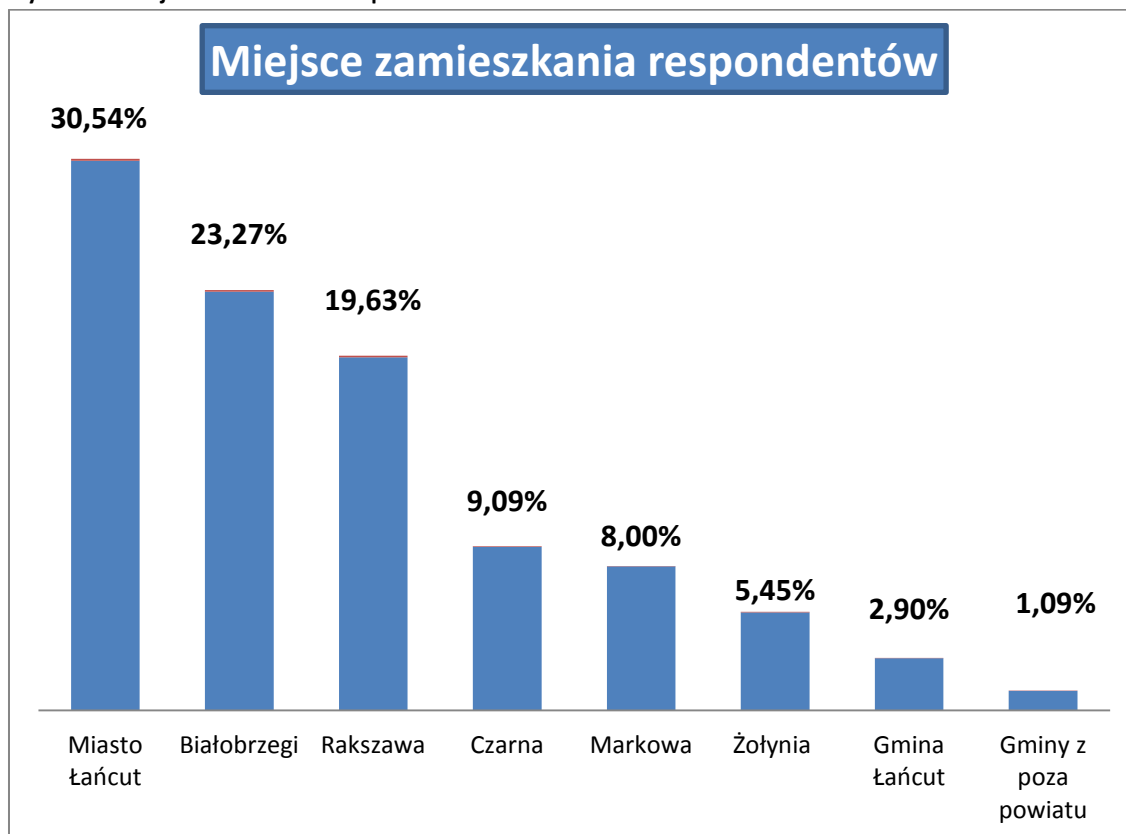
Struktura wykształcenia respondentów powiatu charakteryzuje się wysokim poziomem osób z wykształceniem gimnazjalnym (77,66 proc.), co spowodowane jest dużym napływem kwestionariuszy ze szkół średnich. Co dziesiąty respondent deklaruje wykształcenie średnie (12,82 proc.). Osoby z wykształceniem zawodowym i wyższym 8,42 proc. Wszystkich ankietowanych, jest to efektem doboru próby badawczej ukierunkowanej głównie na szkoły średnie. Osoby z wykształceniem podstawowym stanowią zaledwie 1,10 proc. wszystkich badanych.

Wykres 10. Wykształcenie respondentów



Z przeprowadzonych badań można wywnioskować, że najwięcej respondentów, tj. 30,54 proc. pochodzi z miasta Łańcut. Spora grupa ankietowanych zamieszkuje także gminę Białobrzegi, Rakszawa, Czarna oraz Markowa. Łącznie mieszkańcy tych miejscowości stanowią ponad 4/5 całej grupy respondentów. Mieszkańcy pozostałych miejscowości stanowią w zestawieniu niespełna 10 proc.

Wykres 11. Miejsce zamieszkania respondentów

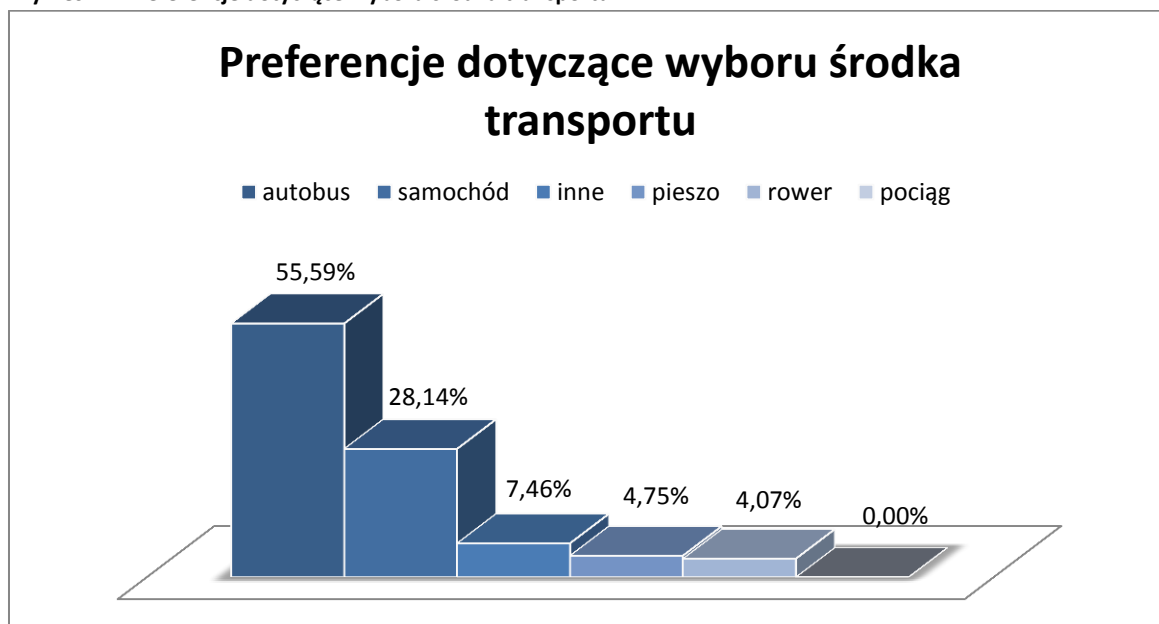


C. WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU

Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez respondentów okazał się autobus. Wskaźnik ten osiąga tak wysoki poziom (55,59 proc.) ponieważ mieszkańcy poruszający się jedynie w granicach administracyjnych powiatu korzystają zazwyczaj z komunikacji autobusowej i samochodowej. Nie dziwi zatem duży odsetek osób wybierających także tę drugą możliwość (28,14 proc.). Transport kolejowy wybierają przede wszystkim ci mieszkańcy powiatu, którzy podróżują do Rzeszowa i do innych miejscowości mieszczących się poza powiatem łańcuckim. Ze względu na zasięg przewozów nie zostali oni objęci badaniami ankietowymi na poziomie podróży powiatowych. Ich potrzeby zostały uwzględnione w planach transportowych wyższego rzędu.

Stosunkowo często wybieranym środkiem transportu okazał się rower, na który wskazało 4,07 proc. osób biorących udział w badaniu. Warto odnotować, że 7,46 proc. ankietowanych, jako preferowany środek transportu wybrało odpowiedź „inne”, gdzie wskazywali takie środki transportu, jak skuter, motocykl czy prywatny bus. Wspomniane środki można zaliczyć do transportu indywidualnego, co dodatkowo zwiększa dystans pomiędzy nim a transportem zbiorowym.

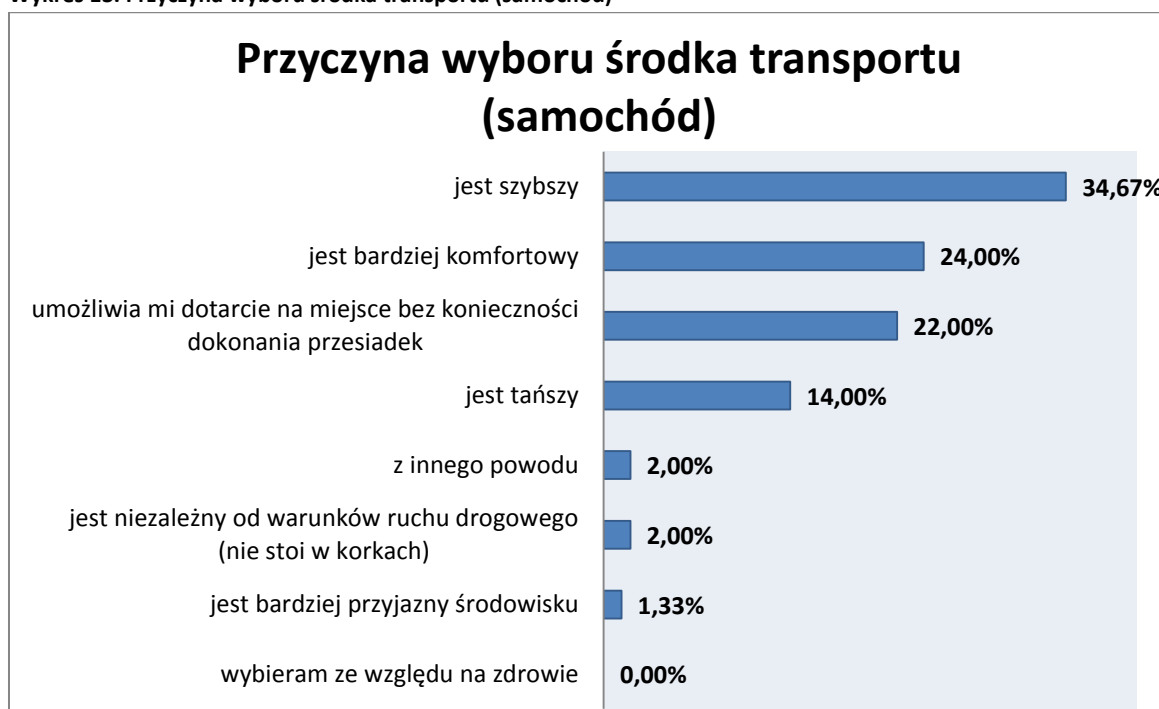
Wykres 12. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



D. PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU (SAMOCHÓD)

Respondenci wskazujący samochód, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że jest szybszy (34,67 proc.). Dla niemal co czwartej osoby (24,00 proc.) ankietowanej było to rozwiązanie bardziej komfortowe. Z kolei 22,00 proc. ankietowanych deklaruje, samochód umożliwia im dotarcie na miejsce bez konieczności dokonywania przesiadek. Co siódma osoba twierdzi, że samochód jest w ich konkretnym przypadku rozwiązaniem najtańszym. Niewiele spośród osób ankietowanych swoją decyzję opiera na przesłankach środowiskowych oraz innych.

Wykres 13. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód)

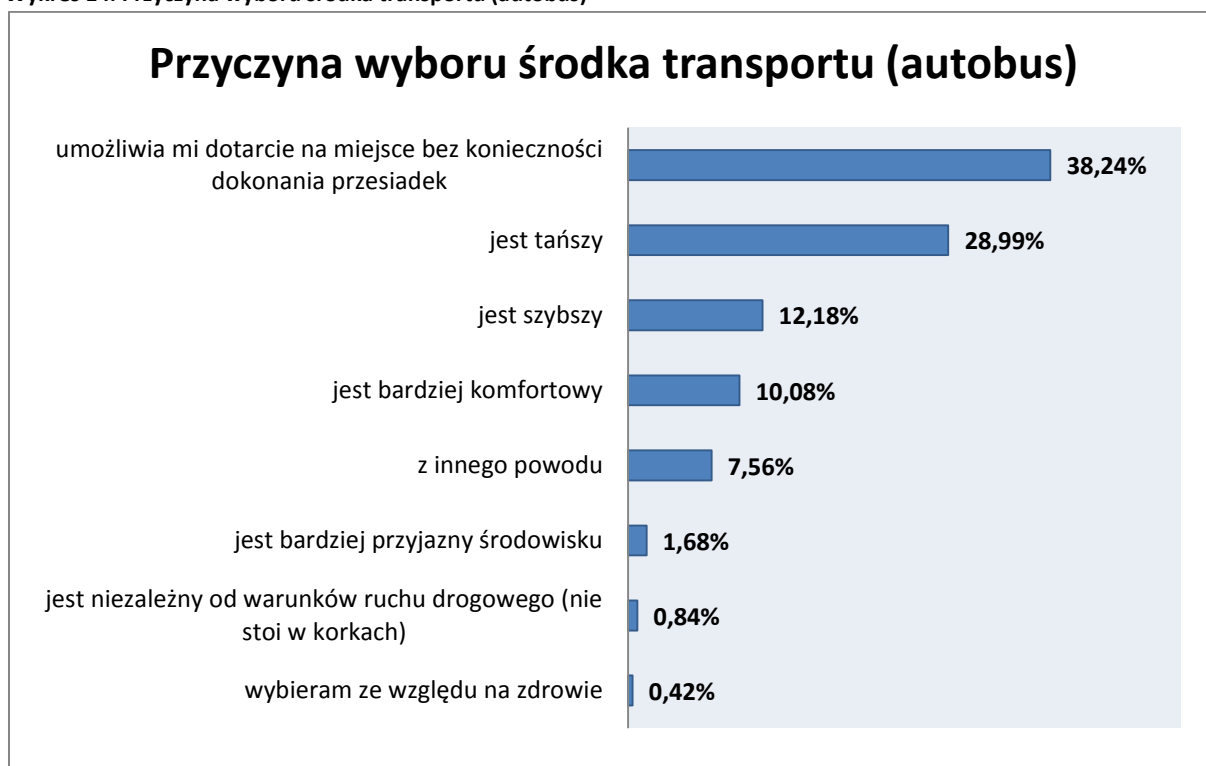


E. PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU (AUTOBUS)

Respondenci wskazujący autobus, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na brak konieczności dokonywania przesiadek. Takie wskazanie zadeklarowało ponad 38,24 proc. respondentów.

Dla więcej niż co czwartej osoby ankietowanej było to również rozwiązanie tańsze (28,99 proc.). Z kolei 12,18 proc. respondentów deklaruje, że w ich konkretnym przypadku autobus stanowi rozwiązanie szybsze. Co dziesiąty ankietowany wybiera autobus ze względu na komfort 10,08 proc. Pozostałe odpowiedzi cieszyły się marginalnym zainteresowaniem ankietowanych.

Wykres 14. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus)



F. CZĘSTOTLIWOŚĆ BADANIA

Więcej niż co drugi respondent korzysta z komunikacji publicznej 4-5 dni w tygodniu. Z kolei co dziesiąty ankietowany korzysta z niej rzadziej niż raz w miesiącu. Rzadziej niż raz w tygodniu z komunikacji publicznej korzysta 8,90 proc. osób biorących w badaniu. Niewiele osób korzysta z niej 2-3 dni w tygodniu bądź 6-7 dni w tygodniu. Jest to odpowiednio 7,12 proc. i 6,76 proc. Najrzadziej wybieraną odpowiedzią było wskazanie „1 dzień w tygodniu”, które wybrało 1,42 proc. ankietowanych.

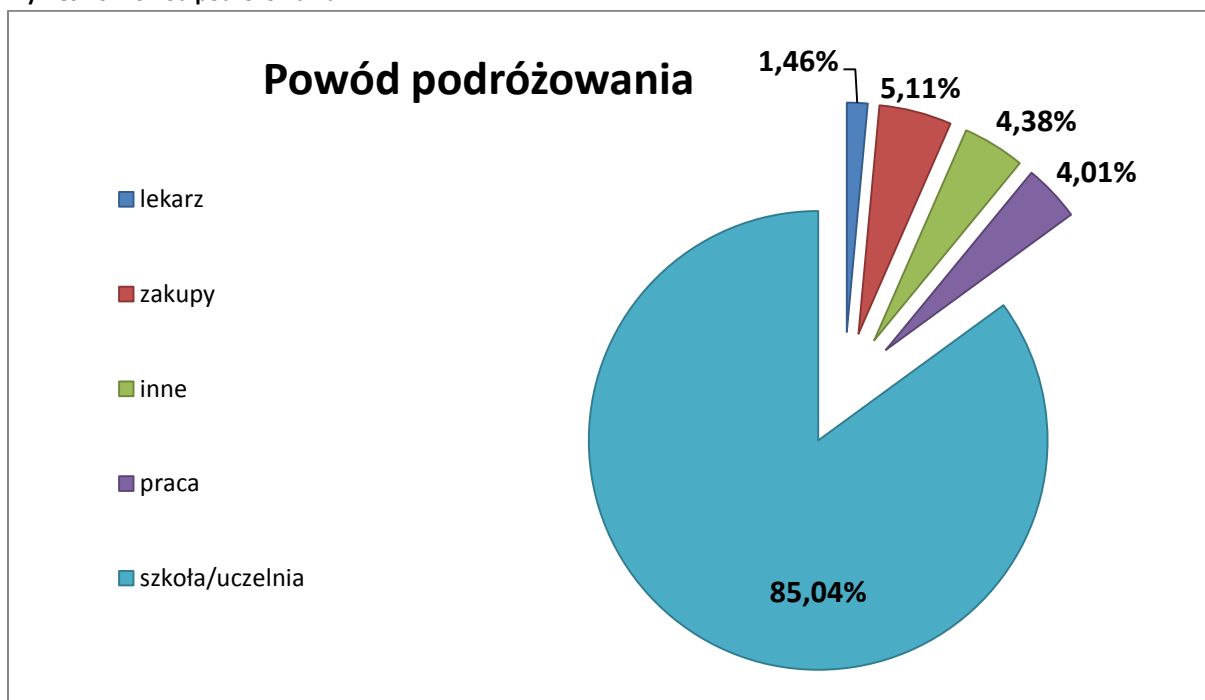
Wykres 15. Częstotliwość podróżowania



G. POWÓD PODRÓŻOWANIA

Powód podróżowania jest silnie skorelowany ze statusem zawodowym i częstością podróżowania. Cel podróży uczniów i osób pracujących jest oczywisty, natomiast emeryci jeżdżą głównie na zakupy lub do lekarza.

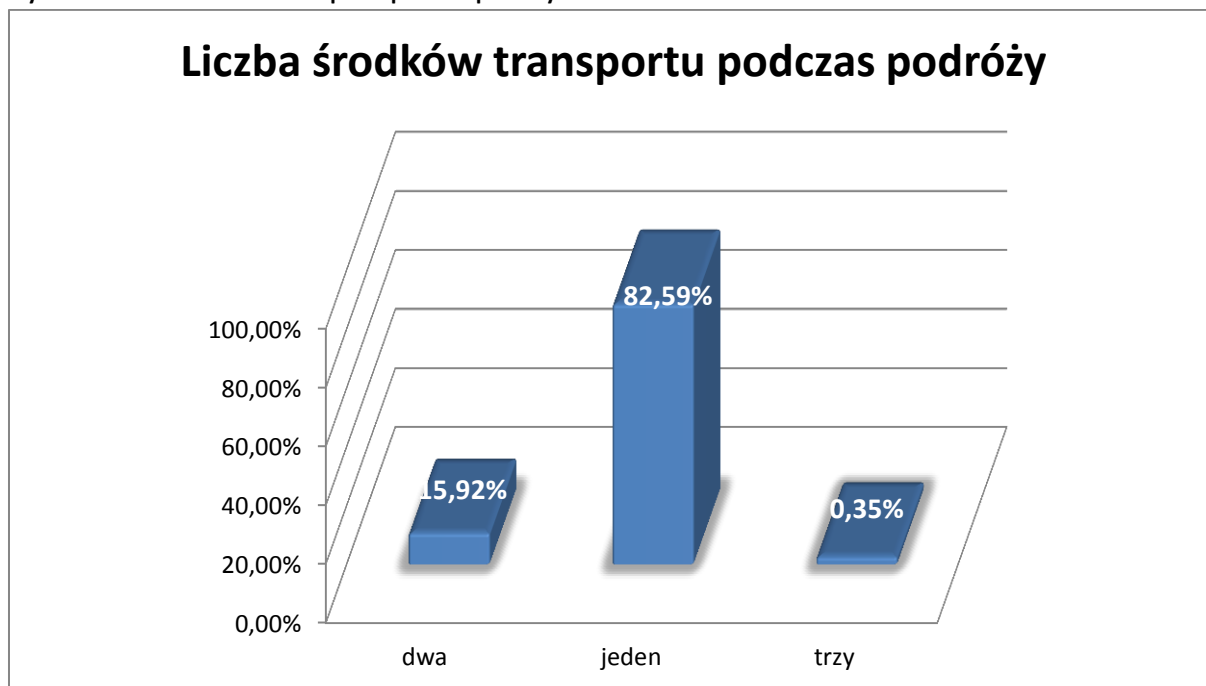
Wykres 16. Powód podróżowania



H. LICZBA ŚRODKÓW TRANSPORTU PODCZAS PODRÓŻY

Wśród respondentów ponad 82 % korzysta z jednego środka transportu. Przesiada się raz blisko 16% zapytanych o zwyczaje podróżowania. Nie więcej niż jedna osoba na trzysta musi przesiadać się dwukrotnie.

Wykres 17. Liczba środków transportu podczas podróży



I. PREFERENCJE PASAŻERÓW

Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego w powiecie łańcuckim przedstawiają się następująco:

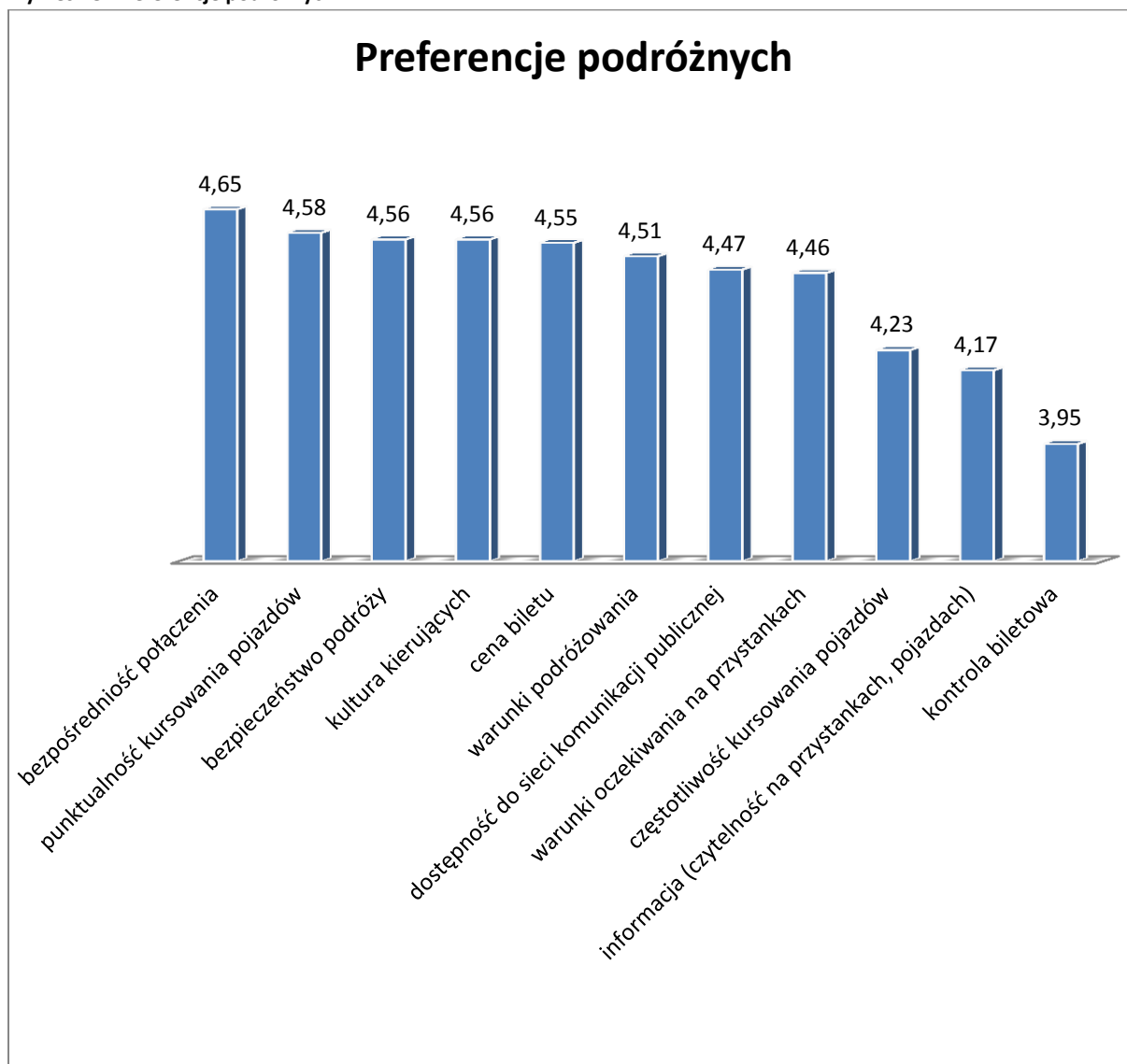
Tabela 15. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Kultura kierujących	4,65	4
2.	Punktualność kursowania pojazdów	4,58	6
3.	Bezpieczeństwo podróży	4,56	1
4.	Bezpośredniość połączenia	4,56	2
5.	Cena biletu	4,55	11
6.	Warunki podróżowania	4,51	7
7.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	4,17	5
8.	Dostępność do sieci komunikacji publicznej	4,47	8

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
9.	Warunki oczekiwania na przystankach	4,46	10
10.	Częstotliwość kursowania pojazdów	4,23	9
11.	Kontrola biletowa	3,95	3
Średni poziom preferencji		4,43	

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym za najważniejszą cechę uznali kulturę kierujących (4,65). Na drugim miejscu znalazła się punktualność kursowania pojazdów (4,58), natomiast za najmniej istotną cechę uznano informację (4,17) i kontrolę biletową (3,95).

Wykres 18. Preferencje podróżnych



J. OCENA JAKOŚCI USŁUG

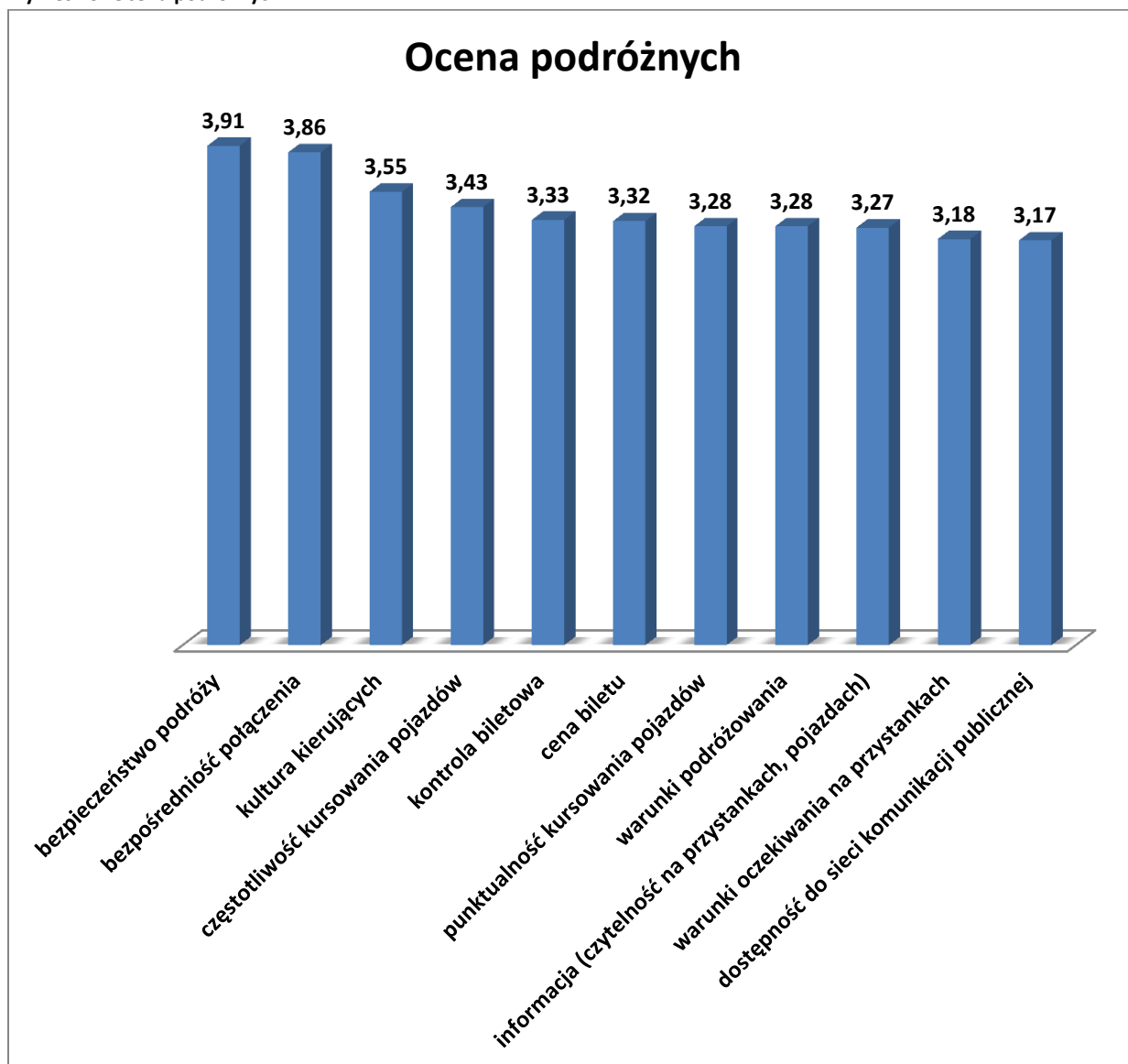
Respondenci wyrazili także swój stopień satysfakcji ze świadczonych usług przewozowych w Powiecie łańcuckim.

Tabela 16. Wyniki w zakresie ocen poziomu jakości usług

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Punktualność kursowania pojazdów	3,28	6
2.	Bezpieczeństwo podróży	3,91	1
3.	Kultura kierujących	3,55	4
4.	Kontrola biletowa	3,33	3
5.	Warunki podróżowania	3,28	7
6.	Cena biletu	3,32	11
7.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	3,27	5
8.	Bezpośredniość połączenia	3,86	2
9.	Dostępność do sieci komunikacji publicznej	3,17	8
10.	Warunki oczekiwania na przystankach	3,18	10
11.	Częstotliwość kursowania pojazdów	3,43	9
Średni poziom oceny jakości usług		3,42	

Podróżni uczestniczący w badaniu ankietowym najwyżej ocenili bezpieczeństwo podróży i bezpośredniość połączenia. Stosunkowo najniżej zostały ocenione warunki oczekiwania na przystankach oraz dostęp do sieci komunikacji publicznej.

Wykres 19. Ocena podróży



8. Pożądany standard usług przewozowych

8.1. Zagadnienia wprowadzające

Rozważania dokonane w poprzednich rozdziałach pozwalają określić jakie są obecne potrzeby komunikacyjne mieszkańców oraz w jaki sposób będą się one zmieniały w ciągu najbliższych dziesięciu lat. Dzięki tym analizom możliwe jest określenie pożądanego standardu usług w taki sposób, aby odpowiadał on zapotrzebowaniu oraz aby transport publiczny stawał się coraz bardziej konkurencyjny względem transportu indywidualnego.

Pierwszym wnioskiem, jaki można wyciągnąć analizując stan systemu transportowego w powiecie łańcuckim jest fakt, że obecna siatka połączeń realizowania na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Łańcuckiego odpowiada potrzebom komunikacyjnym mieszkańców.

Należy zatem dążyć do utrzymania stabilnego układu linii komunikacyjnych i rozkładów jazdy, ponieważ jest to jeden z najważniejszych czynników, które decydują o poczuciu niezawodności komunikacji publicznej wśród jej pasażerów. Wszelkie decyzje dotyczące zmian w funkcjonowaniu tej siatki połączeń muszą wynikać z analizy zapotrzebowania oraz być uwarunkowane dostępnością środków finansowych.

Jednym ze sposobów kontroli zapotrzebowania jest przeprowadzanie badań napełnień (liczby osób podróżujących środkami komunikacji publicznej w danym przekroju drogowym). Regularne prowadzenie pomiarów pozwoli dostosować ilość kursów oraz ich przebieg do zmieniających się potrzeb przewozowych.

Z prognoz demograficznych wynika, że proces starzenia się społeczeństwa będzie się pogłębiał. Problemy demograficzne danej społeczności stanowią poważne wyzwanie dla organizatorów transportu publicznego.

Z jednej strony, niezbędne będzie dostosowanie transportu publicznego do zwiększającej się liczby osób starszych. Takie osoby najczęściej nie mają innej możliwości przemieszczania się. Brak dostępu do transportu publicznego może prowadzić do wykluczenia tych osób z życia społecznego. Trudności organizacyjne powoduje fakt, że osoby starsze najczęściej nie mają stałych celów podróży i nie przemieszczając się regularnie. Ciężko będzie dostosować częstotliwość kursowania do takich potrzeb (zakupy, lekarz). W tym miejscu niezbędne jest podkreślenie jak ważne jest, aby połączenia odbywały się regularnie i aby rozkład jazdy był stabilny. Tak funkcjonujący transport świadczy o jego niezawodności. Częste zmiany częstotliwości kursowania oraz trasy powodują natomiast decyzje o rezygnacji z podróży danym środkiem transportu.

Ponadto obecny tabor nie jest dostosowany do potrzeb osób starszych oraz osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Podobnie jak infrastruktura przystankowa. Te wszystkie przeszkody powodują, że transport staje się niedostępny dla grupy osób, która w najbliższej przyszłości będzie stanowiła największą grupę podróżnych. A podstawowym zadaniem transportu publicznego jest pełnienie funkcji użyteczności publicznej.

Z drugiej strony, należy podejmować działania, które będą zachęcały do podróży transportem publicznym jak największą liczbę osób w wieku produkcyjnym. Im większy udział tych osób w podróżach tym większa stabilność finansowa operatora, ponieważ kupują oni bilety pełnopłatne. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkował rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien zatem w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

Wśród możliwych kryteriów określenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można wymienić m.in.:

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
- dostępność transportową ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,
- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,
- standard napełnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
- optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
- komfort jazdy pasażerów,
- czystość pojazdów i przystanków,
- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych,
- punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),
- czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki itp.),
- wygodną sieć parkingów umożliwiającą funkcjonowanie pasażerów w systemie „park and ride”, dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów.

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

Planuje się podejmowanie działań mających na celu wzrost zaufania społecznego do usług komunikacji publicznej poprzez podnoszenie jakości świadczonych usług.

Standard usług przewozowych powinien uwzględniać również przewóz osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwianie podróżowania komunikacją miejską osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się - osoby nieposiadające własnego środka transportu, osoby starsze, niepełnosprawne, matki z małymi dziećmi oraz osoby ubogie i bezrobotne. W tym celu należy podjąć działania które przyczynią się do podniesienia dostępności i komfortu użytkowania komunikacji publicznej poprzez dostosowanie przystanków komunikacyjnych, taboru oraz systemu informacji pasażerskiej.

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:
 - eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkiem inwalidzkim lub dziecięcym i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
 - wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
- usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
 - zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu lub budowanie przystanków o platformach niższych o 3-4 cm względem linii nadwozia pojazdu, co uczyni różnicę poziomów akceptowalną dla osób niepełnosprawnych oraz ograniczy ryzyko uszkodzeń autobusów o krawędzie peronów przystankowych),
 - lokalizacja przystanków bliżej pożądaných celów podróży,
- odpowiedniej organizacji przystanku:
 - miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
 - czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
 - zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
 - zniżki dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

8.2. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera (SIP)

Zgodnie z Ustawą o Publicznym Transporcie Zbiorowym rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi (art. 15 pkt. 1) zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie:

- standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- systemu informacji dla pasażera.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, pasażer powinien zostać także poinformowany o następujących aspektach funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy
2. Obowiązujące opłaty za przejazd
3. Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
4. Regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.

Aby spełnić wymogi zawarte w punktach 1-4, stosowne informacje podawane będą pasażerom zarówno na dworcach autobusowych- przede wszystkim w głównych miejscach przesiadkowych- jak i na stronach internetowych przewoźników oraz Organizatora transportu.

5. Możliwość skorzystania z węzłów przesiadkowych- z uwzględnieniem różnego rodzaju środków transportu (transport intermodalny).

Ważnym elementem komunikacji publicznej jest jakość obsługi pasażera jeszcze przed odbyciem podróży. Pasażer ma możliwość uzyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz o innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem jest tworzenie punktów obsługi pasażera w zakresie:

- Uzyskania informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
- Zapoznania się z możliwością dotarcia do celu podróży, a w przypadku braku połączenia bezpośredniego także z możliwości dogodnych przesiadek;
- Zapoznać się z obowiązującą taryfą i dokonać zakupu różnego rodzaju biletów;
- Uzyskania informacji o aktualnych zmianach w komunikacji;
- Uzyskania podstawowych informacji turystycznych dotyczących regionu.

Punkty obsługi pasażera powinny być zlokalizowane w kluczowych rejonach powiatu, przede wszystkim na Dworcu PKP i PKS w Łańcucie.

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera, komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla jej użytkowników, ułatwia im przemieszczanie się, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej.

System Informacji Pasażerskiej obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) i zmienne (dynamiczne).

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

- mapę układu linii komunikacyjnych: dla dni powszednich, świątecznych i komunikacji nocnej
- rozkłady jazdy konkretnych linii
- rozkłady linii dla poszczególnych przystanków
- dodatkowe informacje przesiadkowe
- informacje o planowanych zmianach w rozkładach (podawane z wyprzedzeniem).

Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w większych węzłach komunikacyjnych, bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawienie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyłań ruchu na trasach spowodowanych różnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.). Zainstalowanie takiego systemu informacji pasażerskiej niesie za sobą duże nakłady finansowe. W przypadku Powiatu Łąkcuckiego stworzenie dynamicznego systemu informacji pasażerskiej nie jest działaniem niezbędnym w perspektywie najbliższych kilku lat. Dla mieszkańców i użytkowników komunikacji publicznej na terenie Powiatu Łąkcuckiego istotne jest sprawne funkcjonowanie statycznego systemu informacji pasażerskiej i to na nim należy się skoncentrować w chwili obecnej i w perspektywie najbliższych kilku lat.

9. Ochrona środowiska naturalnego w powiecie łańcuckim

9.1. Stan ochrony środowiska naturalnego powiatu łańcuckiego

Do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy podejmowanie działań zmierzających do ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko, przede wszystkim poprzez określenie odpowiednich standardów dotyczących taboru. Będą one jednym z kryteriów decydujących przy wyborze określonego operatora. Stąd, w poniższej analizie wzięto pod uwagę stan środowiska naturalnego w powiecie łańcuckim, poziom oddziaływania transportu na środowisko oraz rolę planu transportowego w stosunku do ochrony środowiska.

Aktualny stan ekologiczny Powiatu łańcuckiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

1. Dokumenty na poziomie wojewódzkim:
 - Raport o stanie środowiska w Województwie Podkarpackim w 2013 roku, Rzeszów 2014.
 - Strategia rozwoju województwa- podkarpackie 2020, Rzeszów 2013.
 - Program ochrony środowiska województwa podkarpackiego na lata 2012- 2015 z perspektywą do 2019 roku, Rzeszów, 2013.
 - Plan gospodarki odpadami dla województwa podkarpackiego, Rzeszów 2012.
2. Dokumenty na poziomie powiatowym:
 - Program Ochrony Środowiska dla Powiatu łańcuckiego na lata 2009-2012 z perspektywą na lata 2013-2016, Łańcut 2009
 - Plan Gospodarki Odpadami dla Powiatu łańcuckiego na lata 2009-2012 z perspektywą na lata 2013-2016, Łańcut 2009
3. Dokumenty na poziomie gminnym:
 - Program ochrony środowiska dla Gminy Łańcut na lata 2012-2015 z uwzględnieniem lat 2016-2019, Łańcut 2013
 - Program ochrony środowiska dla Gminy Białobrzegi na lata 2009-2012 z perspektywą na lata 2013-2016, Białobrzegi 2009
 - Program ochrony środowiska w Gminie Czarna na lata 2008- 2011
 - Program ochrony środowiska dla gminy Rakszawa na lata 2005-2012, Rakszawa 2005
 - Gminny Plan Gospodarki Odpadami na lata 2004-2015 dla miasta Łańcuta, Łańcut 2004
 - Związkowy Plan Gospodarki Odpadami dla gmin Związku Komunalnego „Wiśtok” aktualizacja na lata 2010 – 2013.

Powiat łańcucki jest obszarem bogatym w różne formy ochrony przyrody i krajobrazu. Na obszarze powiatu znajdują się:

- 2 formy ochrony przyrody Natura 2000,
- 3 Obszary Chronionego Krajobrazu,
- 1 rezerwat przyrody oraz

- liczne pomniki przyrody.

Dolny San i Wisłok

Powierzchnia: 3648.3 ha

Forma ochrony w ramach sieci Natura 2000: specjalny obszar ochrony siedlisk (Dyrektywa Siedliskowa). Obszar położony na wysokości 193 - 390m n.p.m. obejmuje rzekę San na odcinku od Jarosławia do jej ujścia do Wisły oraz rzekę Wisłok od Rzeszowa do jej ujścia do Sanu.

San charakteryzują znaczne wahania poziomu wody - nawet 7 m, a przeciętna szerokość koryta wynosi ok. 150 m, a jego średnia głębokość sięga 1-1,5 m. Dno Sanu na odcinku początkowym ma charakter kamienisty z naturalnymi progami skalnymi, następnie zmienia się na piaszczysty a nawet gliniasty. Brzegi rzeki są na przemian zarośnięte i odsłonięte, i często pola uprawne oraz użytki zielone dochodzą do koryta. Stwierdzono tu występowanie 31 gatunków ryb, w tym pięć gatunków chronionych. San uznany jest za najważniejsze miejsce tarliskowe ryb wędrownych w karpackiej części dorzecza Wisły. Zlewnia Sanu poniżej zapory zbiornika w Myczkowcach objęta jest krajowym programem restytucji łososa atlantyckiego, troci wędrownej i certy. Wisłok na odcinku ostoju wpływa z obszarów górzystych na równinę podkarpacką z rozległymi podmokłymi łąkami i gęstą siecią cieków, w tym rowów melioracyjnych.

Z gatunków wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej stwierdzono tu występowanie wielu gatunków ryb, takich jak: minog strumieniowy, głowacz białopłetwy, piskorz, różanka, boleń, kiełb białopłetwy, łosoś atlantycki, koza złotawa, kiełb Kesslera.

Jest to miejsce występowania także innych, ważnych gatunków ryb: brzana, brzana peloponeska, piekielnica, świnka, głowacz przegopłetwy, lipień, certa, sum europejski.

Nad Husowem

Powierzchnia: 3347.7 ha

Forma ochrony w ramach sieci Natura 2000: specjalny obszar ochrony siedlisk (Dyrektywa Siedliskowa). Obszar leży na pogórzu Dynowskim i można tam dojechać 8 km drogą Łańcut – Dynów, na południe, do miejscowości Albigowa, a następnie skręcić w lewo, w drogę lokalną, do Husowa, również 8 km.

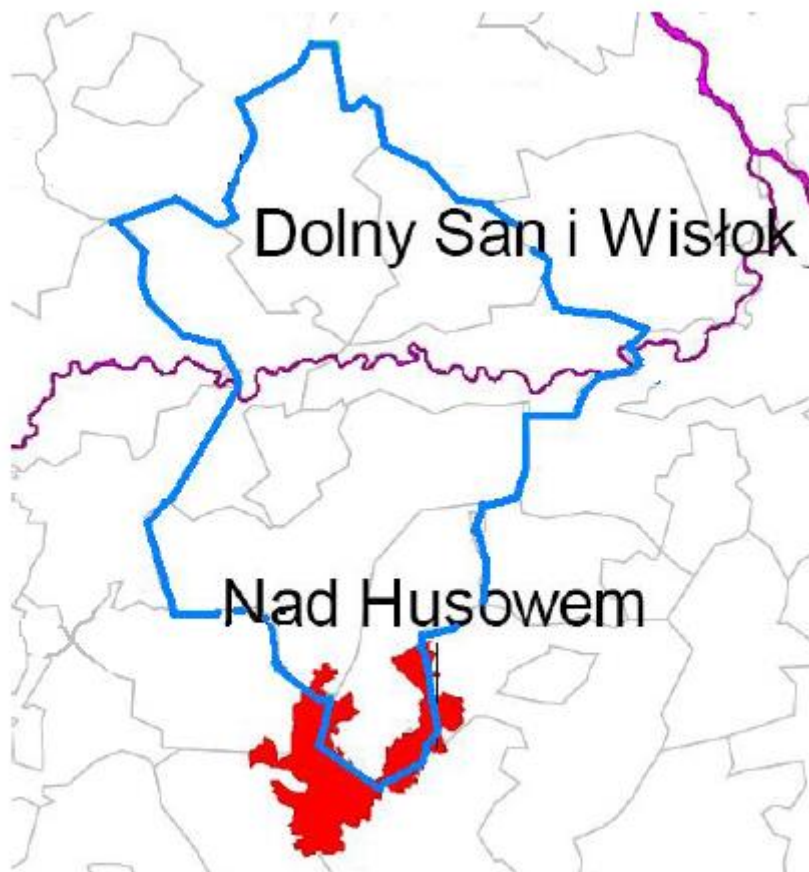
Ostoja obejmuje fragment lasów, śródleśnych stawów i łąk. W podłożu występują utwory fliszu karpackiego i gleby brunatne. Lasy zajmują ponad 95% powierzchni, w tym lasy iglaste 2%, lasy liściaste 55%, a lasy mieszane 42%. Siedliska rolnicze zajmują tylko 1%. W obszarze kontynentalnym niewiele jest tak dobrze zachowanych żyznych buczyn karpackich i tak dobrze zachowanych grądów, z ponad 20 gatunkami roślin chronionych. W obszarze stwierdzono występowanie jednego z krańcowych stanowisk kłokoczki południowej, przy północnej granicy zasięgu tego gatunku.

Fragmety łąk przylegające do lasu są miejscem występowania 3 gatunków motyli z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej. Ponadto na tym obszarze stwierdzono obecność chrząszczy (biegacz

urozmaicony i zgniotek cynobrowy) oraz płazów (kumaka górskiego i traszki karpackiej i traszki grzebieniastej) z tego samego załącznika.

Na terenie obszaru występują siedliska: żyznych buczyn, grądów środkowoeuropejskich i subkontynentalnych.

Mapa 9. Formy ochrony przyrody Natura 2000 w powiecie łańcuckim



Źródło: Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Łańcuckiego na lata 2009-2012 z perspektywą na lata 2013-2016

Brzózniński Obszar Chronionego Krajobrazu o powierzchni 11 800 ha. Dominują tu lasy liściaste, grądowe i mieszane oraz "reliktowe" stanowiska lasów bukowo-jodłowych. Najcenniejsze przyrodniczo tereny zostały poddane pod ochronę w formie rezerwatów przyrody pod nazwą "Wydrze" i "Suchy Łuk". W pierwszym z nich, przedmiotem ochrony jest fragment drzewostanu z dużym udziałem modrzewia polskiego oraz starodrzewu bukowego z wieloma gatunkami roślin górskich w runie, a w drugim ekosystem torfowiska wysokiego z bogatą florą i fauną.

Hyżniańsko-Gwoźnicki Obszar Chronionego Krajobrazu o powierzchni 24 620 ha. Zajmuje on południowo-zachodnią część Pogórza Dynowskiego. Rosną tu grądy i buczyna karpacka, a w dolinach rzecznych pozostałości lasów łęgowych. W rezerwacie przyrody "Mójka", znajdującym się na terenie tego Obszaru, przedmiotem ochrony jest las bukowo-jodłowy stanowisko bobra europejskiego. Rezerwat "Wilcze" został utworzony ze względu na kompleks jedliny podgórskiej ze znacznym udziałem buka.

Zmysłowski Obszar Chronionego Krajobrazu o powierzchni 5 950 ha. Obszar ten obejmuje południowo-wschodnią część Płaskowyżu Kolbuszowskiego i fragment doliny Wisłoka. Istniejący na terenie Obszaru rezerwat "Zmysłówka", który został utworzony w celu zachowania lasu mieszanego oraz stanowiska modrzewia polskiego.

Mapa 10. Obszary chronionego krajobrazu w powiecie łańcuckim



Źródło: Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Łańcuckiego na lata 2009-2012 z perspektywą na lata 2013-2016

Rezerwat „Wyrze” utworzony w 1993 roku położony jest w gminie Rakszawa, w centralnej części kompleksu leśnego „Uroczysko Wyrze”, na terenie Brzóznińskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Zajmuje teren 14,6 ha grzbietowej części wzgórza morenowego.

Rezerwat ten jest jednym z niewielu istniejących w Polsce obszarów ochrony czystych i naturalnych drzewostanów modrzewia polskiego. Modrzewie mają tu 120-130 lat i wysokość 34-40 m. Obiektem ochrony są również drzewostany bukowe z dobrze wykształconym zbiorowiskiem żywej buczyny karpackiej.

Pomniki przyrody:

- wiąz górski w Żołyni o obwodzie 690 cm;
- płatan klonolistny: w parku w Łańcucie 2 drzewa o obwodzie 708 i 576 cm,
- miłorząb dwuklapowy, najstarszy w Polsce o obwodzie 591 cm w parku w Łańcucie.

9.2. Poziom oddziaływań transportu na środowisko naturalne

W skali powiatu największa emisja zanieczyszczeń do powietrza występuje w gminie miejskiej Łańcut, ze względu na dużą kumulację przemysłu. Mniejsza w gminach: Białobrzegi, Rakszawa i Łańcut (gm. wiejska). Najmniejszą emisję odnotowuje się w: Czarnej i Żołyni. Ważną rolę w zanieczyszczeniu powietrza w powiecie odgrywają spaliny samochodowe. Zaznaczyć należy, że przez teren powiatu przebiega międzynarodowa trasa A-4 z natężeniem ruchu ok. 900 pojazdów/ h. Innym istotnym źródłem zanieczyszczenia są kotłownie lokalne opalane zazwyczaj węglem kamiennym o zróżnicowanych parametrach- niejednokrotnie wysokiej zawartości siarki.

Stan jakości powietrza atmosferycznego w powiecie łańcuckim kształtuje emisja zanieczyszczeń z:

- lokalnych kotłowni osiedlowych i palenisk domowych,
- procesów technologicznych w zakładach przemysłowych,
- środków transportu samochodowego lokalnego i tranzytowego.

Udział powiatu łańcuckiego w globalnej emisji zanieczyszczeń powietrza w skali kraju jest niewielki. Do powietrza emitowane są gazy i pyły głównie z energetycznego spalania paliw stałych w domowych paleniskach. W strukturze wyemitowanych do powietrza substancji przeważają zanieczyszczenia gazowe (dwutlenek siarki i azotu, tlenek i dwutlenek węgla, węglowodory) oraz pyły.

Znaczny udział w skażeniu środowiska ma ruch kołowy na drogach szczególnie uczęszczanej drogi krajowej Nr 4. W powiecie łańcuckim największe znaczenie w zanieczyszczeniu atmosfery mają kotłownie i paleniska domowe, które to powodują znaczne zwiększenie zanieczyszczenia powietrza w okresie grzewczym.

Powiat łańcucki należy do obszarów województwa podkarpackiego średnio zagrożonych hałasem. Wpływ na klimat akustyczny posiada emisja hałasu komunikacyjnego, przemysłowego oraz komunalnego (obecnego w pomieszczeniach i miejscach przebywania ludzi). Najbardziej negatywnie odbierany jest przez ludzi hałas uliczny drogowy, sąsiedzki (hałasujący sąsiedzi) i osiedlowy.

W powiecie łańcuckim występują następujące źródła hałasu:

- hałas drogowy pochodzący od środków komunikacji i transportu samochodowego,
- hałas kolejowy, za którego powstanie odpowiedzialny jest transport i komunikacja szynowa,
- hałas osiedlowy związany z bytowaniem i przemieszczaniem się ludzi na określonym terenie,
- hałas przemysłowy wywołany działalnością zakładu przemysłowego przenikający do środowiska na zewnątrz zakładu.

Najpowszechniejszym i najbardziej uciążliwym jest hałas komunikacyjny, którego źródłem są środki komunikacji drogowej. Najbardziej niekorzystna sytuacja pod tym względem występuje w otoczeniu drogi krajowej E-40 oraz dróg wojewódzkich i powiatowych.

9.3. Rola Planu Transportowego

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

- poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia parkingów „Parkuj i Jedź” w okolicach węzłów przesiadkowych,
- eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- modernizację dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy,
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji publicznej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w centrum miasta na rzecz komunikacji zbiorowej,
- poprawę inżynierii ruchu dla uzyskania płynności ruchu np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej,
- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

Plan Transportowy omawia charakterystykę ogólną obszaru oraz jego charakterystykę komunikacyjną, a także zasady organizacji rynku przewozów. Dokument wskazuje istotne - z punktu widzenia zapewnienia ciągłości wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej - połączenia pośród istniejącej sieci komunikacyjnej obszaru.

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

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Podczas planowania zmian w komunikacji publicznej należy uwzględniać plany zagospodarowania przestrzennego, strategię rozwoju układu drogowego, analizy aktualnych potrzeb przewozowych oraz wpływające na bieżąco uzasadnione postulaty od władz samorządowych, organizacji społecznych oraz innych instytucji i osób prywatnych. Ze względu na posiadaną infrastrukturę przewozy użyteczności publicznej w Powiecie Łańcuckim będą realizowane jako przewozy autobusowe oraz przewozy kolejowe, co jest zgodne z założeniami Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Województwa Podkarpackiego.

W celu podniesienia standardu usług świadczonych przez komunikację publiczną przewiduje się stopniowe:

- polepszanie jakości infrastruktury przystankowej
- podnoszenie jakości środków transportowych, poprzez wymianę starego taboru na nowy lub nowszy oraz wyposażenie go w urządzenia podnoszące komfort i bezpieczeństwo podróży
- dostosowanie taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej
- poprawianie jakości systemu informacji pasażerskiej
- zwiększanie konkurencyjności transportu publicznego względem transportu indywidualnego
- dostosowywanie komunikacji publicznej tak aby spełniały normy emisji zanieczyszczeń
- dostosowywanie cen biletów.

Wprowadzenie wyżej wymienionych postulatów spowoduje, że publiczny transport zbiorowy stanie się konkurencyjny w stosunku do transportu indywidualnego.

Usprawnienie i rozwój systemu transportu publicznego będą służyć:

- zapewnieniu odpowiedniej dostępności i skomunikowania pomiędzy poszczególnymi miejscowościami wchodzącymi w skład powiatu oraz miastem Łańcut
- poprawie stanu środowiska naturalnego oraz jego ochronie
- poprawie bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa uczestników transportu
- stymulowaniu rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.

Spełnienie opisanych w tym rozdziale postulatów przyczyni się do uatrakcyjnienia oferty przewozowej świadczonej przez publiczny transport zbiorowy w powiecie, co może znacząco wpłynąć na zmianę popytu na usługi transportu zbiorowego realizowanego przez organizatora, którym jest Starosta Łańcucki.

Spis tabel

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie	7
Tabela 2. Liczba ludności w Powiecie łańcuckim w latach 2003-2013.....	10
Tabela 3. Ruch naturalny w powiecie łańcuckim w latach 2003 -2013	11
Tabela 4. Migracje w województwie podkarpackim i powiecie łańcuckim w 2013 roku	11
Tabela 5. Ludność w miastach w % ogółu ludności	11
Tabela 6. Gęstość zaludnienia w gminach Powiatu łańcuckiego.....	16
Tabela 7. Najważniejsze zakłady pracy w poszczególnych gminach powiatu łańcuckiego	17
Tabela 8. Wykaz dróg w powiecie łańcuckim.....	19
Tabela 9. Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu łańcuckiego według stanu na dzień 30 X 2014 r.	24
Tabela 10. Wykaz taboru wszystkich przewoźników działających na obszarze powiatu. (stan na dzień 31 X 2014 r.).....	27
Tabela 11. Tabor przewoźnika PKS Leżajsk Sp. z o.o.	29
Tabela 12. Rozkład jazdy w Powiecie łańcuckim	33
Tabela 13. Linie o charakterze użyteczności publicznej w Powiecie łańcuckim	42
Tabela 14. Zestawienie cech usług przewozu	51
Tabela 15. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji	57
Tabela 16. Wyniki w zakresie ocen poziomu jakości usług.....	59

Spis map

Mapa 1. Powiat łańcucki.....	8
Mapa 2. Najważniejsze obiekty użyteczności publicznej na tle gęstości zaludnienia w Powiecie łańcuckim	15
Mapa 3. Schemat dróg w powiecie łańcuckim	21
Mapa 4. Inwestycje drogowe w powiecie łańcuckim zgodnie z planem działania GDDKiA	22
Mapa 5. Inwestycje drogowe w Powiecie łańcuckim zgodnie z planem działania GDDKiA	23
Mapa 6. Sieć połączeń autobusowych (na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę łańcuckiego)	26
Mapa 7. Sieć kolejowa w Powiecie łańcuckim	33
Mapa 8. Sieć o charakterze użyteczności publicznej w powiecie łańcuckim.....	43
Mapa 9. Formy ochrony przyrody Natura 2000 w powiecie łańcuckim	68
Mapa 10. Obszary chronionego krajobrazu w powiecie łańcuckim.....	69

Spis wykresów

Wykres 1. Liczba ludności w powiecie łańcuckim według grup ekonomicznych w latach 2003-2013	10
Wykres 2. Stan ludności wg wieku i płci (rok 2014)	12
Wykres 3. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2020).....	13
Wykres 4. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2025).....	14
Wykres 5. Podział taboru PKS w Leżajsku sp. z o.o. ze względu na wiek	28
Wykres 6. Podział taboru PKS w Leżajsku sp. z o.o. ze względu na liczbę miejsc siedzących	28
Wykres 7. Wiek taboru PKS Leżajsk Sp. z o.o.	31
Wykres 8. Podział taboru PKS Leżajsk Sp. z o.o. według pojemności	31
Wykres 9. Płeć respondentów	52
Wykres 10. Wykształcenie respondentów	52
Wykres 11. Miejsce zamieszkania respondentów.....	53
Wykres 12. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu.....	54
Wykres 13. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód)	54
Wykres 14. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus).....	55
Wykres 15. Częstotliwość podróżowania	56
Wykres 16. Powód podróżowania	56

Wykres 17. Liczba środków transportu podczas podróży.....	57
Wykres 18. Preferencje podróżnych	58
Wykres 19. Ocena podróży	60