

**UCHWAŁA NR XXVI/192/2021
RADY POWIATU ŁAŃCUCKIEGO**

z dnia 16 czerwca 2021 r.

**w sprawie zmiany Uchwały Nr VIII/54/2015 Rady Powiatu Łańcuckiego z dnia 23 czerwca 2015 roku
w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu
Łańcuckiego”**

Na podstawie art. 4 ust. 1 pkt 6 oraz art. 12 pkt. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 920) w związku art. 9 ust.1 pkt 3 lit. a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 1944 z późn. zm.),

RADA POWIATU ŁAŃCUCKIEGO UCHWAŁA CO NASTĘPUJE:

§ 1. W uchwale nr VIII/54/2015 Rady Powiatu Łańcuckiego z dnia 23 czerwca 2015 roku w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Łańcuckiego” zmienia się załącznik nr 1 jak w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Łańcuckiego.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia jej opublikowania w Dzienniku Urzędowym Województwa Podkarpackiego.

**PRZEWODNICZĄCY Rady
Powiatu Łańcuckiego**

Marek UBERMAN

Załącznik do Uchwały
Nr XXVI/192/2021
Rady Powiatu Łąckiego
z dnia 16 czerwca 2021 r.



STAROSTWO POWIATOWE W ŁAŃCUCIE

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

**AKTUALIZACJA PLANU TRANSPORTOWEGO WYKONANA PRZEZ
POLSKĄ IZBĘ GOSPODARCZĄ TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO I
SPEDYCJI**



WARSZAWA, GRUDZIEŃ 2020 R.

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	5
1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY?.....	5
1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE	8
2. OCENA I PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA NA POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE	
O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W PERSPEKTYWIE DO 2025 R.	10
2.1. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM	10
2.2. POTENCJAŁ DEMOGRAFICZNY	11
2.3. POTENCJAŁ GOSPODARCZY.....	13
2.4. OKREŚLENIE OBSZARÓW O NAJWIĘKSZYM POTENCJALNYM ZAPOTRZEBOWANIU NA PRZEWOZY	14
3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE ŁĄCUCKIM.....	17
3.1. SIĘĆ DROGOWA W POWIECIE.....	17
3.1.1. <i>Przystanki autobusowe.....</i>	<i>21</i>
3.1.2. <i>Miejscowości objęte komunikacją.....</i>	<i>25</i>
3.2. SIĘĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ W POWIECIE	25
3.2.1. <i>Komunikacja powiatowa</i>	<i>25</i>
3.2.2. <i>Komunikacja wojewódzka</i>	<i>28</i>
3.2.3. <i>Komunikacja gminna</i>	<i>31</i>
3.2.4. <i>Publiczna komunikacja powiatowa</i>	<i>32</i>
3.2.5. <i>Ilość linii autobusowych.....</i>	<i>34</i>
3.2.6. <i>Praca przewozowa.....</i>	<i>36</i>
3.3. TABOR AUTOBUSOWY	38
3.3.1. <i>Liczba autobusów na terenie powiatu wg. GUS.....</i>	<i>38</i>
3.3.2. <i>Potencjał przewozowy.....</i>	<i>39</i>
3.4. SIĘĆ KOLEJOWA W POWIECIE.....	40
4. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWÓZÓW	43
4.1. ORGANIZATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO W POWIECIE ŁĄCUCKIM ORAZ JEGO ZADANIA	43
4.2. FUNKCJE ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	44
4.3. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	45
5. SIĘĆ O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE ŁĄCUCKIM.....	47
5.1. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PLANÓW TRANSPORTOWYCH WYŻSZEGO RZĘDU	47
5.2. WYZNACZENIE SIECI O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE ŁĄCUCKIM	48
5.2.1. <i>Planowane linie o charakterze użyteczności publicznej</i>	<i>48</i>
5.2.2. <i>Częstotliwość kursowania.....</i>	<i>51</i>
5.2.3. <i>Planowana praca przewozowa.....</i>	<i>51</i>
5.2.4. <i>Etapy uruchamiania przewozów o charakterze użyteczności publicznej</i>	<i>53</i>
6. FINANSOWANIE USŁUG O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ ZAKTUALIZOWANO.....	54
6.1. FORMY FINANSOWANIA TRANSPORTU PUBLICZNEGO	54
6.2. WPŁYW TRYBU WYBORU OPERATORA NA FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	56
6.3. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA DZIAŁALNOŚCI PRZEWÓZOWEJ	57
6.4. KOSZTY DZIAŁALNOŚCI PRZEWÓZOWEJ	58
6.5. FINANSOWANIE INWESTYCJI	59

7. PREFERENCJE KOMUNIKACYJNE MIESZKAŃCÓW	60
7.1. PODZIAŁ ZADAŃ PRZEWOZOWYCH.....	60
7.2. ANALIZA BADAŃ ANKIETOWYCH.....	61
8. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH	72
8.1. ZAGADNIENIA WPROWADZAJĄCE	72
8.2. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA (SIP).....	75
9. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE ŁAŃCUCKIM	77
9.1. STAN OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO POWIATU ŁAŃCUCKIEGO	77
9.2. POZIOM ODDZIAŁYWAŃ TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO NATURALNE	81
9.3. ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO	82
10. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	83
SPIS TABEL	84
SPIS MAP	85
SPIS WYKRESÓW	85

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. Związek powiatowo – gminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo gminny;
6. Związek metropolitalny
 - a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich,
 - b. któremu powierzono zadanie organizacji *publicznego transportu zbiorowego* na mocy porozumienia z jednostką samorządu terytorialnego - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze,

- c. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin wchodzących w skład związku metropolitalnego;
7. 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;
8. Minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Gminy, związki międzygminne, powiaty i związki powiatów 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** - 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

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. Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania. 9. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator publicznego transportu zbiorowego	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Łąckim w zakresie przewozów powiatowych jest Starosta Łącki.
3	Operator publicznego transportu zbiorowego	Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w 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.
5	Dworzec	Miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych;

Lp.	Pojęcie	Opis
6	Linia komunikacyjna	Połączenie komunikacyjne na: a) sieci dróg publicznych albo b) liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo c) akwenach morskich lub wodach śródlądowych - wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się <i>publiczny transport zbiorowy</i> ;
7	Powiatowe przewozy pasażerskie	Przewóz osób w ramach <i>publicznego transportu zbiorowego</i> wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
8	Przewóz o charakterze użyteczności publicznej	Powszechnie dostępna usługa w zakresie <i>publicznego transportu zbiorowego</i> wykonywana przez operatora <i>publicznego transportu zbiorowego</i> w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze;
9	Przystanek komunikacyjny	Miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695, 1087, 1517);
10	Publiczny transport zbiorowy	Powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
11	Rekompensata	Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi <i>publicznego transportu zbiorowego</i> w związku ze świadczeniem usług w zakresie <i>publicznego transportu zbiorowego</i> ;
12	Umowa o świadczenie usług w zakresie <i>publicznego transportu zbiorowego</i>	Umowa między organizatorem <i>publicznego transportu zbiorowego</i> a operatorem <i>publicznego transportu zbiorowego</i> , która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;
13	Fundusz rozwoju przewozów autobusowych	Zasady dofinansowania ze środków Funduszu realizacji zadań własnych Organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej określają przepisy Ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o <i>Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</i> [Dz. U. z 2019 r., poz. 1123]

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

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

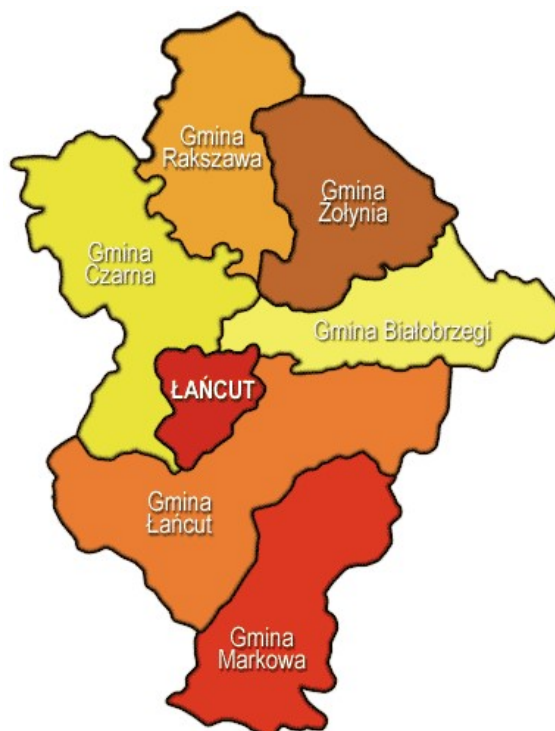
2.1. Charakterystyka ogólna obszaru objętego Planem Transportowym

Powiat łańcucki położony jest w południowo-wschodniej części Polski, w centralnej części województwa podkarpackiego. Według stanu na koniec 2017 r. powiat zajmował obszar o łącznej powierzchni 452 km² (45 184 ha), co stanowiło 2,5% obszaru województwa podkarpackiego. Przez teren powiatu przepływa rzeka Wisłok. Powiat łańcucki leży ok. 17 km od stolicy województwa podkarpackiego – Rzeszowa i graniczy z następującymi powiatami: rzeszowskim, leżajskim, przeworskim. Obszar powiatu przecina międzynarodowa autostrada A4 i trasa tranzytowa E 40 (droga krajowa nr 94) między Niemcami, a Ukrainą z odgałęzieniami:

- na południowy wschód w kierunku Kańczugi i północny zachód w kierunku Sokołowa Młp. – droga wojewódzka 881,
- na południowy zachód w kierunku Dynowa i północny wschód w kierunku Leżajska - droga wojewódzka 877.

Przez gminę Czarna przebiega droga ekspresowa S19, która docelowo będzie przebiegać od granicy z Białorusią do granicy ze Słowacją, przez województwo podlaskie, lubelskie oraz podkarpackie. Przez teren powiatu przebiega również bardzo istotna magistrala kolejowa E 30 z Wrocławia do Przemyśla, a następnie do Kijowa.

W obrębie powiatu znajduje się gmina miejska Łańcut oraz następujące gminy wiejskie: Białobrzegi, Czarna, Łańcut, Markowa, Rakszawa, Żołynia. Stolicą Powiatu łańcuckiego jest miasto Łańcut.



Mapa 1. Mapa Powiatu łańcuckiego
Źródło: Opracowanie własne.

2.2. Potencjał demograficzny

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.

Samorząd	Liczba sołectw	Powierzchnia		Liczba mieszkańców	
		km ²	% ogółu	liczba osób	% ogółu
Powiat łańcucki	37	452	100%	80 834	100%
Łańcut (miasto)	0	19	4%	17 738	21,94%
Białobrzegi	8	56	12%	8 703	10,77%
Czarna	8	78	17%	11 752	14,54%
Łańcut	9	107	24%	21 817	26,99%
Markowa	3	69	15%	6 504	8,05%
Rakszawa	5	66	15%	7 323	9,05%
Żołynia	4	57	13%	6 997	8,66%

Tabela 2. Liczba sołectw, powierzchnia i liczba mieszkańców dla poszczególnych gmin Powiatu Łańcuckiego, stan na koniec 2018 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Na koniec 2018 r. Powiat Łańcucki liczył 80 834 mieszkańców, co stanowiło 3,8% ludności województwa podkarpackiego. Miasto Łańcut zamieszkiwało 17 777 osób (22,0% ogółu ludności powiatu), a gminy wiejskie łącznie 62 964 osób (78,0% ogółu ludności powiatu). Do gmin najbardziej zaludnionych należy gmina wiejska Łańcut, gmina miejska Łańcut oraz gmina wiejska Czarna.

Zgodnie z danymi GUS gęstość zaludnienia w Powiecie Łańcuckim wyniosła 179 os./km². Jest to znacznie wyższa wartość, niż w Powiecie Leżajskim – 119 os./km², Powiecie Przeworskim - 112 os./km² i Powiecie Rzeszowskim - 148 os./km² oraz w województwie podkarpackim - 119 os./km². W latach 2000-2018 liczba mieszkańców Powiatu Łańcuckiego wzrosła o 4,7%.

Samorząd	Liczba ludności w roku 2000	Liczba ludności w roku 2017	Liczba ludności w roku 2018	Przyrost/spadek liczby ludności 2000-2018	Przyrost/spadek liczby ludności 2017-2018
	osoba	osoba	osoba	%	osoba
Województwo podkarpackie	2 101 375	2 129 138	2 129 015	1,3	- 123
Powiat łańcucki	76 944	80 741	80 834	4,8	93
Powiat Leżajski	68 827	69 582	69 562	1,1	- 20
Powiat Przeworski	78 908	78 617	78 458	- 0,6	- 159
Powiat Rzeszowski	168 105	169 165	170 486	1,4	1 321

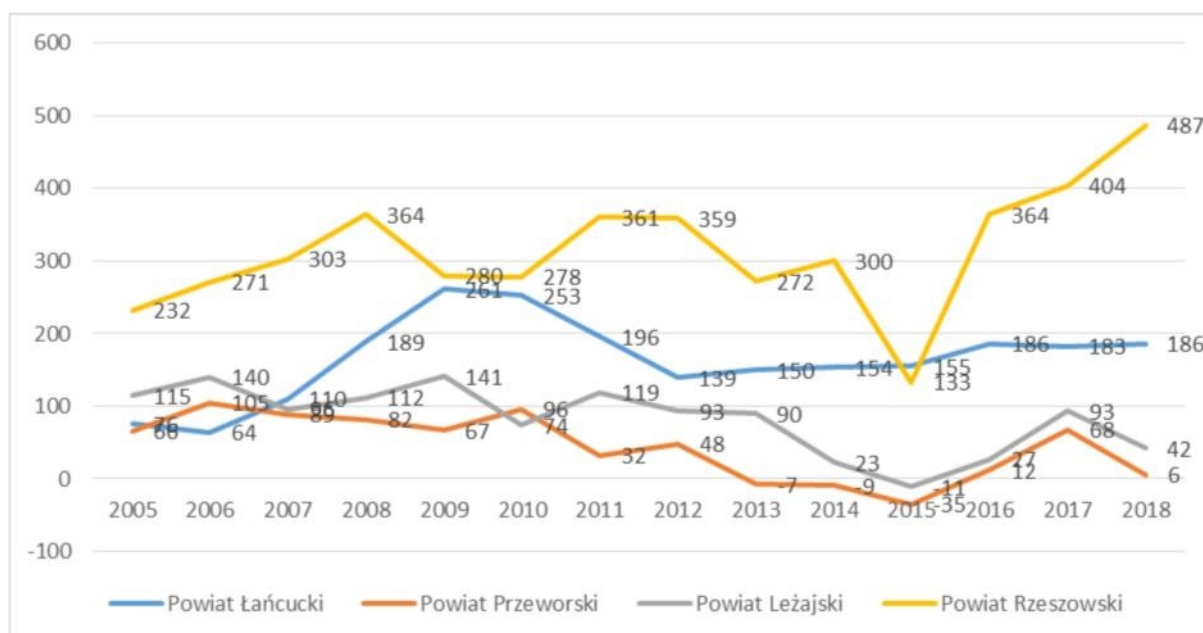
Tabela 3. Przyrost/spadek liczby ludności w porównaniu do 2000 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

W Powiecie Łańcuckim procentowy przyrost liczby ludności w stosunku do roku 2000 wyniósł 4,8% i był wyższy w porównaniu do Powiatu Leżajskiego gdzie wyniósł 1,1 % oraz Przeworskiego gdzie wyniósł -0,6%, ale również wyższy niż w powiecie Rzeszowskim (1,4%), jak również w stosunku do województwa podkarpackiego (1,3%).

Powiat Łańcucki wykazuje się również dodatnim przyrostem liczby mieszkańców w stosunku do roku poprzedniego i wynosi 93 osoby, gdzie jeszcze powiat Rzeszowski może się wykazać większym proporcjonalnym dodatnim przyrostem ludności wynoszącym 1 321 osób. Natomiast powiaty Leżajski i Przeworski mają ujemny przyrost mieszkańców i jest to – 20 osób i – 159 osób i podobna sytuacja wystąpiła w całym województwie gdzie ubyło 123 osób.

W Powiecie Łańcuckim przyrost naturalny cechował się zmienną dynamiką, jednak w okresie 2005-2018 osiągał wartości dodatnie. Najwyższy wzrost wartości przyrostu naturalnego nastąpił w latach 2006-2009, od 64 do 261. W kolejnych latach charakteryzował się tendencją spadkową, by w latach 2013, 2014 ponownie wzrosnąć. Na koniec 2018 r. w Powiecie Łańcuckim przyrost naturalny wyniósł 186 osób, w Powiecie Leżajskim 6 osób, w Powiecie Przeworskim wyniósł 42 osób zaś w Powiecie Rzeszowskim wyniósł 487 osób.



Wykres 1. Dynamika przyrostu naturalnego w powiatach: Łańcuckim, Przeworskim, Leżajskim i Rzeszowskim w latach 2005-2018

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Saldo migracji w Powiecie Łańcuckim w latach 2002-2014 charakteryzowało się zmienną dynamiką. Na koniec 2018 r. wyniosło - 90 osób, mimo zróżnicowania między poszczególnymi latami od wartości ujemnej w lata 2005-2006 i roku 2012, do wartości przekraczających 100 osób w roku 2011. W Powiecie Leżajskim i Przeworskim na koniec 2018r. saldo migracji było ujemne i wyniosło odpowiednio -256 i -178 osób, jedynie w powiecie Rzeszowskim było dodatnie i wyniosło 717 osób.

Samorząd	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
	OS.	OS.	OS.	OS.	OS.	OS.	OS.	OS.	OS.	OS.	OS.	OS.	OS.	OS.
Powiat Łańcucki	-2	-8	81	47	37	44	138	-45	38	75	0	19	38	-90
Powiat Przeworski	-137	-141	-141	-104	-49	-71	-122	-118	-126	-137	0	-152	-225	-256
Powiat Leżajski	-151	-177	-219	-155	-125	194	-88	-130	-267	-107	0	-167	-200	-178
Powiat Rzeszowski	923	581	-58	760	887	677	728	607	715	614	0	544	920	717

Tabela 4. Saldo migracji w powiecie łańcuckim w latach 2005-2018

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

2.3. Potencjał gospodarczy

Na koniec 2019 r. zgodnie ze statystykami GUS na terenie Powiatu Łańcuckiego do rejestru REGON wpisanych było 6 529 podmiotów gospodarki narodowej. Najbardziej liczną grupą są osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą wynoszącą 5 214 podmiotów, co stanowi 79,85% ogółu.

W Powiecie łańcuckim w latach 2014-2019 liczba podmiotów gospodarczych wzrosła średnio o 2,7%, z 5 794 do 6 529 podmiotów. Powiat łańcucki wykazuje się większą ilością podmiotów gospodarczych wpisanych do rejestru REGON z pośród sąsiednich powiatów Leżajskiego i Przeworskiego, w których zarejestrowana jest odpowiednio 4 709 i 5 041 podmiotów, ale mniejszą niż w powiecie rzeszowski, w którym zarejestrowanych jest 13 356 podmiotów.

Samorząd	Podmioty gospodarki narodowej ogółem					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Powiat Łańcucki	5 794	5 894	5 979	6 043	6 243	6 529
Powiat Leżajski	4 240	4 267	4 319	4 351	4 522	4 709
Powiat Przeworski	4 549	4 608	4 707	4 720	4 860	5 041
Powiat Rzeszowski	11 453	11 675	11 907	12 539	12 911	13 356
Podmioty gospodarcze prowadzone przez osoby fizyczne						
Powiat Łańcucki	4 634	4 691	4 741	4 769	4 964	5 214
Powiat Leżajski	3 286	3 298	3 333	3 346	3 530	3 705
Powiat Przeworski	3 393	3 524	3 592	3 624	3 755	3 894
Powiat	9 181	9 337	9 423	9 829	10 339	10 684

Rzeszowski						
Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności						
Powiat łańcucki	724	735	743	748	772	-
Powiat Leżajski	607	612	620	625	650	-
Powiat Przeworski	564	584	598	600	620	-
Powiat Rzeszowski	687	698	707	731	757	-

Tabela 5. Liczba podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON w latach w 2014-2019

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Poziom przedsiębiorczości liczony jako liczba podmiotów wpisanych do rejestru REGON na 10 tys. ludności w Powiecie łańcuckim wyniósł w 2018 r. 772. W porównaniu do Powiatu Leżajskiego (650) oraz Przeworskiego (620) i nawet do powiatu rzeszowskiego (757) wskaźnik ten był znacznie wyższy, zaś w stosunku do średniej województwa podkarpackiego niższy (821).

Zgodnie z danymi Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Rzeszowie stopa bezrobocia rejestrowanego województwa podkarpackiego według stanu na koniec grudnia 2019 r. wyniosła 7,9%, zaś w Powiecie łańcuckim była wyższa i wyniosła 9,6%, co stanowiło 3 089 osoby. W porównaniu do sąsiednich Powiatów Leżajskiego i Przeworskiego gdzie stopy bezrobocia wynosiły odpowiednio: 12,50% i 11,7% stopa bezrobocia była niższa, ale wyższa niż w powiecie rzeszowskim gdzie wyniosła 7,8%.

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.

Największą gęstość zaludnienia posiada Miasto Łańcut. 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 (205 osób na km²). Najmniej mieszkańców przypadających na 1 km² posiadają Gmina Markowa i Gmina Rakszawa.

Jednostka samorządu terytorialnego	Powierzchnia w km ²	Liczba ludności	Gęstość zaludnienia
Powiat łańcucki	452	80834	179
Miasto Łańcut	19	17 738	913
Gmina Białobrzegi	56	8 703	155
Gmina Czarna	78	11 752	151
Gmina Łańcut	107	21 817	205
Gmina Markowa	69	6 504	95

Gmina Rakszawa	66	7 323	110
Gmina Żółtyń	57	6 997	123

Tabela 6. Gęstość zaludnienia w gminach Powiatu Łańcuckiego w 2018 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

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:

- GALICJA TOMASZEK SP. Z O.O. ,
- "SMAK SERWIS" SP. Z O.O.,
- BISPOL TSL SP. Z O.O.
- "STOLBRZEG" PRZEDSIĘBIORSTWO WIELOBRANŻOWE SPÓŁKA Z O.O.
- VIPO SPÓŁKA Z O. O. SP. K.,
- "WIDAMID" SP. Z O.O.,
- ARGO SP. Z O.O.",
- "CENTRUM MEDYCZNE " SP. Z O.O.,
- KOELNER RAWLPLUG IP SPÓŁKA Z O. O. ODDZIAŁ W ŁAŃCUCIE,
- BESTER SKLEJKI SP. Z O.O. SP.K.
- EUROBET SP. J. - SIDOR A., OTRĘBA T.,
- LANCERTO SPÓŁKA AKCYJNA.
- SPECFOOD – SPEC Sp. z o.o. Sp. k.

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

GMINA	ZAKŁAD PRACY
Miasto łańcut	"CENTRUM MEDYCZNE " SP. Z O.O.
	"WIDAMID" SP. Z O.O.
	BISPOL TSL SP. Z O.O.
	EUROBET SP. J. - SIDOR A., OTRĘBA T.
	KOELNER RAWLPLUG IP SPÓŁKA Z O. O. ODDZIAŁ W ŁAŃCUCIE
	VIPO SPÓŁKA Z O. O. SP. K.
Gmina łańcut	"BISPOL" SP. Z O.O. W GŁUCHOWIE
	PROMIS P. MISIURA SP. J. W KRACZKOWEJ
	EURO – CENTER ŁUKASZ KISAŁA, MATEUSZ KISAŁA S.C. W KRACZKOWEJ
	PPHU PARKIECIARNIA JADWIGA PIÓRO W HANDZLÓWCE
Gmina Białobrzegi	F.H.U.P. "DOMREX" JACEK RUPAR W BIAŁOBRZEGACH
	TRANSSYSTEM SPÓŁKA AKCYJNA W WOLI DALSZEJ
	ELKOMTEL SPÓŁKA Z O. O. W BIAŁOBRZEGACH
	WIELOBR. ZAKŁAD "ROLBUD II" ŚWIZDOR MICHAŁ DYRDA STANISŁAW SP. J. W BUDACH ŁAŃCUCKICH

	MOTOFACH TRANSPORT J. ŚWIĘTONIOWSKI I WSPÓLNICY SP. J. W BIAŁOBRZEGACH
Gmina Czarna	GMINNA SPÓŁDZIELNIA HANDLOWO-PRODUKCYJNA W CZARNEJ K/ŁAŃCUTA
	BRUK-BET SP. Z O. O. NIECIECZA ZAKŁAD W KRZEMIENICY
	"BIMEX-BOLLHOFF" SP. Z O.O. W KRZEMIENICY
	"STAL-ROL" MICHNO SP. J. W CZARNEJ
	P.P. – H. U. „SUPICO” PIĘKOŚ WOJCIECH, AGNIESZKA PIĘKOŚ-JUCHA S.C. W KRZEMIENICY
	SPECFOOD – SPEC Sp. z o.o. Sp. k.
Gmina Markowa	TRANSFOOD SP. Z O. O. SP. K. W MARKOWEJ
	SPED-CAR TSM SP. Z O.O. SP. K. W MARKOWEJ
	"TRANSPETROL" SZPYTMA S.J. W MARKOWEJ
	ZAKŁAD MASARSKI BAWOŁ S.C. W MARKOWEJ
	ZAKŁAD MASARSKI RAFAŁ DŹWIERZYŃSKI W MARKOWEJ
Gmina Rakszawa	STALKONCEPT SP. Z O.O. W RAKSZAWIE
	TGE INSTAL SP. Z O.O. SP. K. W RAKSZAWIE
	ITS SP. Z.O.O. W RAKSZAWIE
	VAN PUR S. A. ODDZIAŁ W RAKSZAWIE
Gmina Żółńca	PPHU „KOMA” MARIUSZ KOT W ŻOŁYNI
	PHU DOM-BUD BARBARA I BOLESŁAW TOŁPA SP. J. W ŻOŁYNI
	BOG - FRAN SP. Z O.O. SP. K. WARSZAWA ZAKŁAD W SMOLARZYNACH
	FIRMA „KILIANEX” – ŁUKASZ KILIAN W KOPANIACH ŻOŁYŃSKICH

Tabela 7. Najważniejsze zakłady pracy w poszczególnych gminach Powiatu Łańcuckiego

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

- I Liceum Ogólnokształcące im. Henryka Sienkiewicza w Łańcucie
- Zespół Szkół Nr 1 im. Janusza Korczaka w Łańcucie
- Zespół Szkół Nr 3 im. Mikołaja Kopernika w Łańcucie
- Zespół Szkół Technicznych im. Jana Ingłota w Łańcucie
- Zespół Szkół Nr 2 im. Jana Kochanowskiego w Łańcucie
- Państwowa Szkoła Muzyczna im. T. Leszetyckiego w Łańcucie

Największe potoki podróżnych w kierunku tych szkół można zaobserwować z takich miejscowości jak: Rakszawa, Białobrzegi, Markowa, Albigowa, Sonina, Wysoka, Kosina, Budy Łańcuckie, Wola Dalsza, Głuchów, Husów, Gać, Dąbrówki czy Wola Mała. Duża grupa uczniów podróżuje również z Sieteszy, Krzemienicy, Handzlówki i Żółni. Około 40 uczniów podróżuje z miejscowości Przeworsk.

Dodatkowo, szkoła ponadpodstawowa znajduje się w Gminie Żółńca - 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 Miasta

- Urząd Skarbowy,
- Sąd Rejonowy,
- Bank Spółdzielczy
- Bank Pekao SA O/Łańcut
- Bank PKO BP SA O1/Łańcut
- wiele różnych przedstawicielstw banków i instytucji finansowych

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 94: 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
- **autostrada A4**.

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:

Lp.	Nr drogi		Dł. Drogi km.
1	1368R	Trzeboś (gr. powiatu)-Rakszawa – Basakówka	9,387
2	1510R	Rakszawa –Wydrze- Brzózka Stadnicka	7,678
3	1511R	Rakszawa- Brzózka Stadnicka	5,846
4	1512R	Medynia Głogowska – Rakszawa	8,099
5	1369R	Trzeboś (gr. powiatu)– Węgliska	3,075
6	1513R	Medynia Głogowska- Zalesie- Czarna	7,118
7	1260R	Maleniska (gr. powiatu) – Brzózka Stadnicka - Żołyńia	3,423
8	1270R	Żołyńia – Zmysłówka –(gr. powiatu) Grodzisko Dolne	3,898
9	1275R	Czarna- Białołbrzegi – (gr. powiatu)- Laszczyny	20,888
10	1515R	Żołyńia- Białołbrzegi- Kosina – (gr. powiatu)Gać	14,952
11	1521R	Czarna –Wola Dalsza	5,438
12	1520R	Dąbrówki – Wola Dalsza – Głuchów	6,807
13	1519R	Łańcut (Podzwierzyniec)– Białołbrzegi	6,355
14	1517R	Korniaków – Rogóźno	7,502
15	1523R	Białołbrzegi – Kosina	3,676
16	1522R	(Od E-40) Droga przez wieś Krzemienica	3,191
17	1541R	Wysoka- Sonina	4,752
18	1542R	Albigowa – Sonina	4,295
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	13,118
23	1543R	Markowa-(gr. powiatu) Gać	6,677
24	1547R	Albigowa- Handzlówka	5,64
25	1546R	Husów – Tarnawka –(gr. powiatu) Hadle Szklarskie	8,365
26	1545R	Husów – Lipnik-(gr. powiatu) Sietesz	3,505
27	1518R	Korniaków Południowy – Budy Łańcuckie – gr. powiatu Świętoniowa	5,77
28	1516R	Korniaków Północny – Budy Łańcuckie	1,893
29	1514R	Potok - Smolarzyny	2,864
30	1375R	Stobierna (gr. powiatu) –Medynia Głogowska	2,37
31	1376R	Jasionka (gr. powiatu)-Medynia Łańcucka	1,615
32	1382R	Rzeszów – Trzebowńsko – Łukawiec(gr. pow.) –Czarna	1,256
33	1393R	Strażów (gr. powiatu)- Krzemienica	3,342
34	1395R	Maława (gr. powiatu)-Kraczkowa	0,729
		Razem długość dróg	198,134

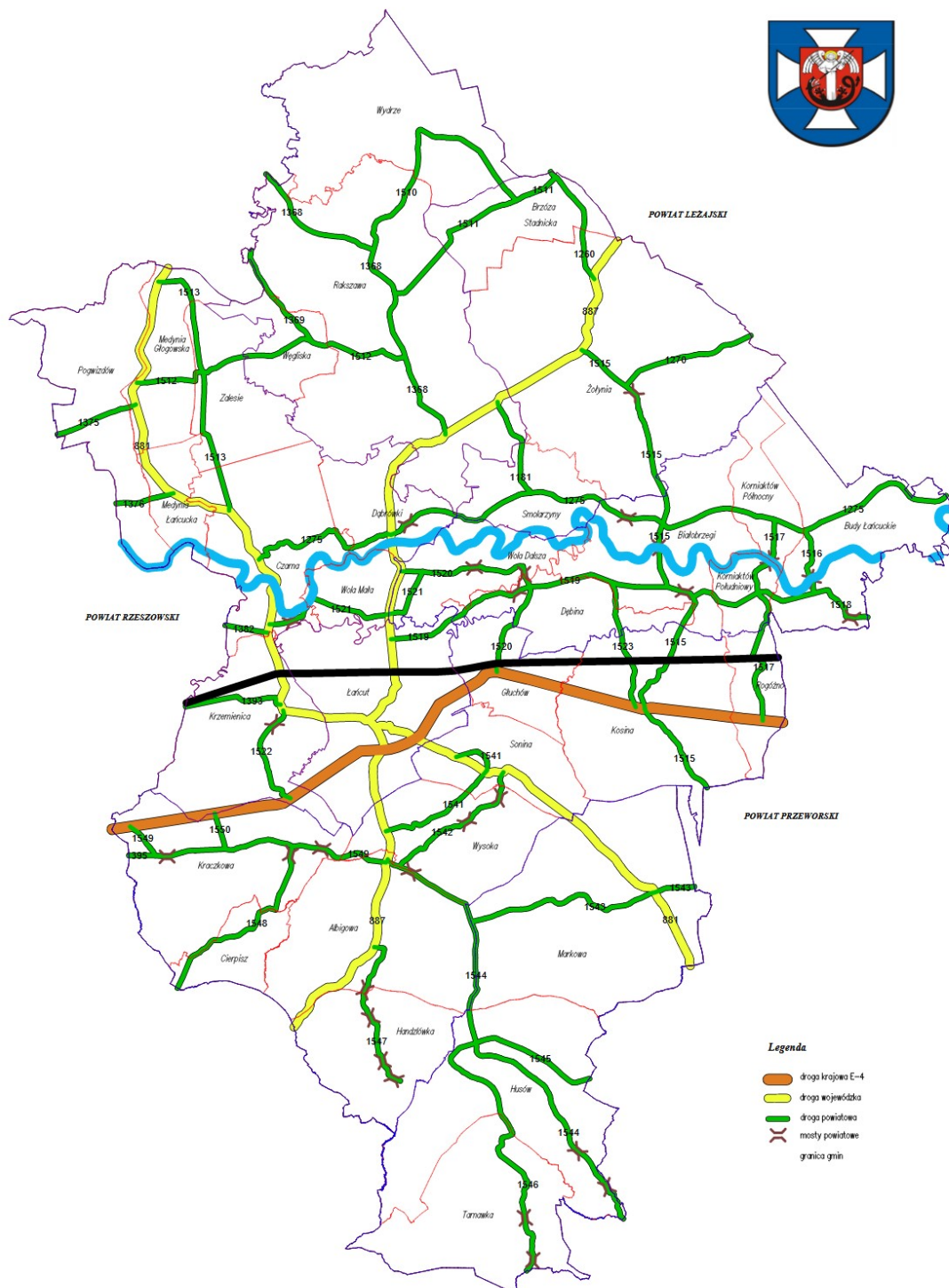
Tabela 8. Wykaz dróg w powiecie łańcuckim.

Łączna długość wszystkich dróg w powiecie wynosi 284,746 km, z czego drogi:

- krajowe 14,565 km (DK nr 94) + 0,176 km (DK nr 19).
- wojewódzkie 27,419 km (DW nr 877) + 28,607 (DW nr 881)
- powiatowe 198,108 km + 15,871 km ulic miejskich.

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

SCHEMAT SIECI DRÓG POWIATOWYCH POWIAT ŁAŃCUT



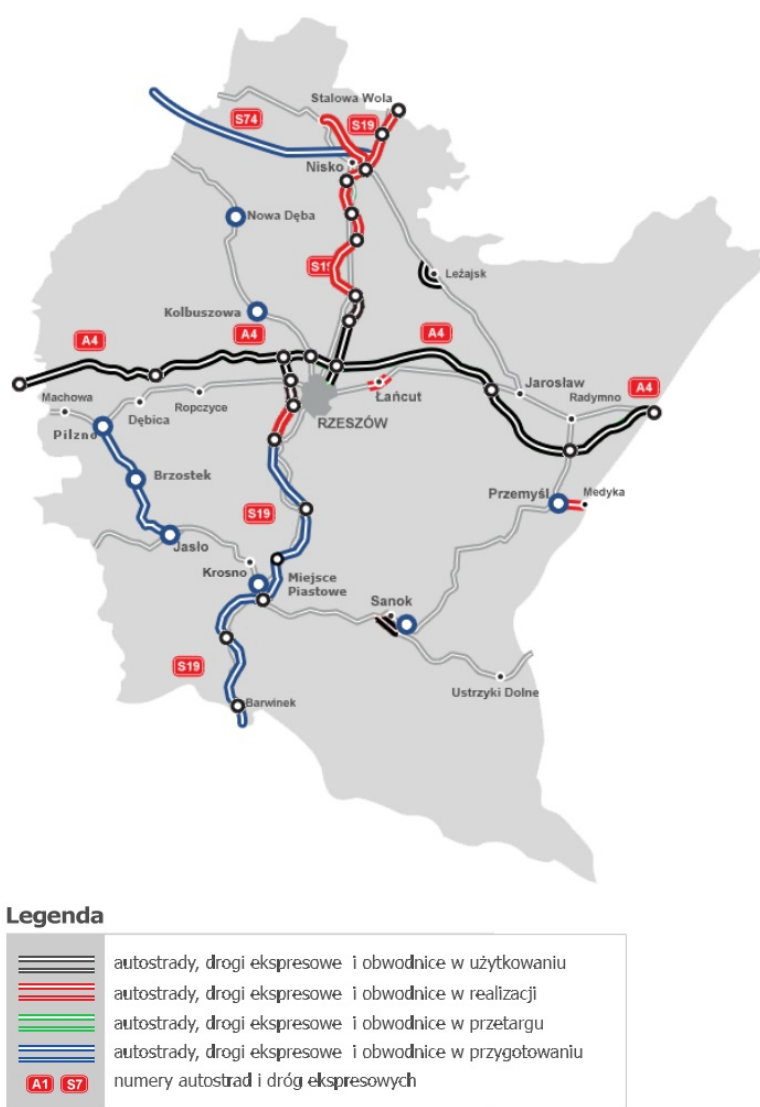
Mapa 2. Schemat dróg w Powiecie łańcuckim
Źródło: Zarząd Dróg Powiatowych w Łańcucie

Liczba samochodów osobowych w Powiecie Łańcuckim z roku na rok wzrasta. W roku 2014 liczba samochodów osobowych wynosiła 35.801 szt. Rok rocznie przyrost ilości samochodów zarejestrowanych w Powiecie Łańcuckim wynosi od 5 do 10%. Dane te potwierdza liczba samochodów osobowych zarejestrowanych pod koniec roku 2019 która wynosi prawie 44,5 tys. 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 tzw. obwodnicy Łańcuta w ciągu drogi krajowej nr 94.

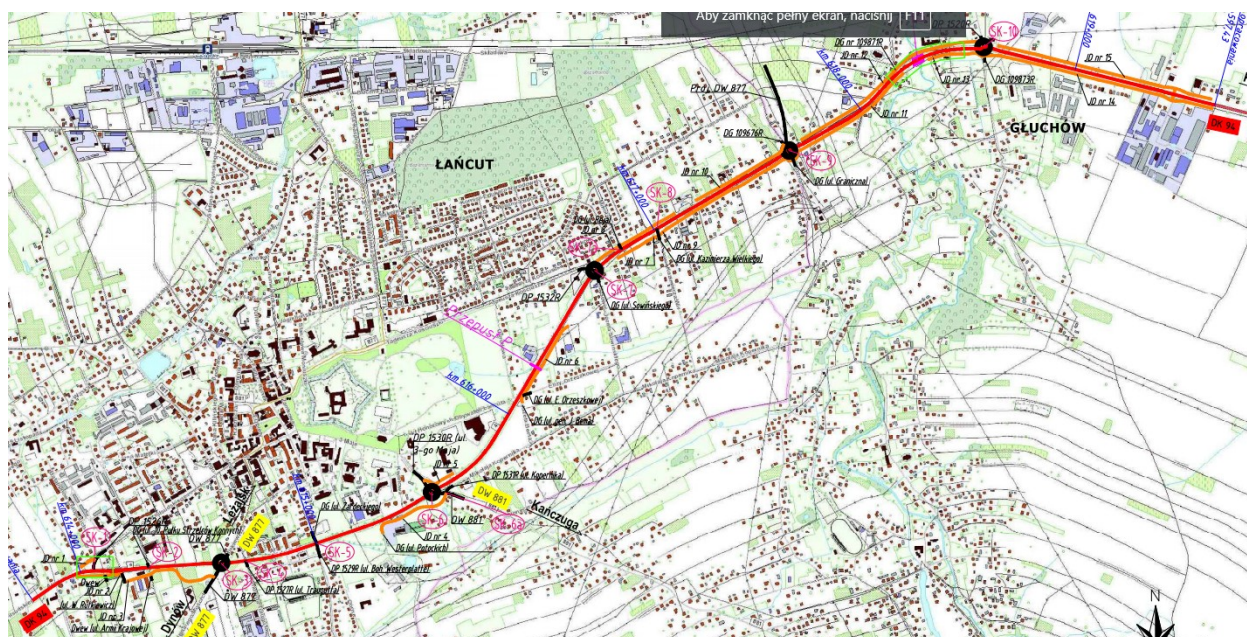
Najważniejszą inwestycją zrealizowaną w ostatnich latach na terenie Powiatu Łańcuckiego była **budowa autostrady A-4 Rzeszów-Korczowa, na odcinku węzeł Rzeszów Wschód - węzeł Jarosław Zachód.**

Aktualnie trwa budowa w/w obwodnicy Łańcuta, zgodnie z informacjami GDDKiA zakończenie inwestycji planowane jest w roku 2021.

Inwestycje drogowe w Powiecie Łańcuckim ilustrują poniższe mapy które pozyskano z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Rzeszowie.



Mapa 3. Inwestycje drogowe w Powiecie Łańcuckim zgodnie z planem działania GDDKiA



Mapa 4. Budowa obwodnicy Łańcuta

Źródło: GDDKiA

3.1.1. Przystanki autobusowe

Na terenie Powiatu Łańcuckiego znajduje się jeden przystanek spełniający funkcję dworca autobusowego. Jest to dworzec autobusowy w Łańcutie przy ulicy Kościuszki. Ponadto w Łańcutie znajduje się dworzec lokalny przy ulicy Cetnarskiego. Obiekt ten jest pozbawiony dodatkowej infrastruktury niezbędnej do obsługi pasażerów oferuje jedynie wieloperonowe stanowiska dla autobusów. Obsługa pasażerów na terenie powiatu odbywa się przede wszystkim na przystankach autobusowych o różnym standardzie, częściowo wyposażonych w wiaty lub zatoki.

Na podstawie dostępnych dokumentów dokonano inwentaryzacji przystanków położonych w granicach administracyjnych Powiatu Łańcuckiego. Inwentaryzacja określiła 436 przystanków na terenie powiatu. Wszystkie zinwentaryzowane przystanki przedstawiono w formie wykazu stanowiącego **Załącznik Nr 1. do niniejszego opracowania.**

Dokumenty na podstawie, których dokonano inwentaryzacji:

1. UCHWAŁA NR LXII/980/18 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO z dnia 29 października 2018 r. w sprawie zmiany uchwały XXVIII/510/12 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 21 grudnia 2012 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Województwo Podkarpackie oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków (Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego z dnia 9 listopada 2018 r. – poz. 4753)
2. UCHWAŁA NR XIX/139/2020 RADY POWIATU ŁAŃCUCKIEGO z dnia 25 września 2020 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Łańcucki (Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego z dnia 8 października 2020 r. – poz. 3811)
3. UCHWAŁA NR XXX/195/2013 RADY GMINY BIAŁOBRZEZI z dnia 30 października 2013 r. w sprawie określenia wykazu przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub

zarządzającym jest Gmina Białobrzegi oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów (Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego z dnia 14 listopada 2013 r. – poz. 3637).

4. UCHWAŁA NR XXIII/160/2016 RADY MIASTA ŁAŃCUTA z dnia 10 listopada 2016 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Łańcut, udostępnionych dla przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów (Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego z dnia 28 listopada 2016 r. – poz. 3668)
5. UCHWAŁA NR XXXII/154/13 RADY GMINY RAKSZAWA z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem bądź zarządzającym jest Gmina Rakszawa oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków (Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego z dnia 9 kwietnia 2013 r. – poz. 1766)
6. UCHWAŁA NR XXIII/163/13 RADY GMINY ŻOŁYNIA z dnia 24 kwietnia 2013 r. w sprawie określenia nazwy, miejsca usytuowania i numeru przystanku komunikacyjnego, którego właścicielem i zarządzającym jest Gmina Żółnia (Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego z dnia 30 kwietnia 2013 r. – poz. 2071)
7. UCHWAŁA NR XXVIII/128/12 RADY GMINY MARKOWA z dnia 29 października 2012 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych oraz warunków i zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Markowa (Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego z dnia 9 listopada 2012 r. – poz. 2274)

Inwentaryzacji pozostałych przystanków dokonano na podstawie minutowych rozkładów jazdy na liniach przebiegających przez obszar Powiatu.

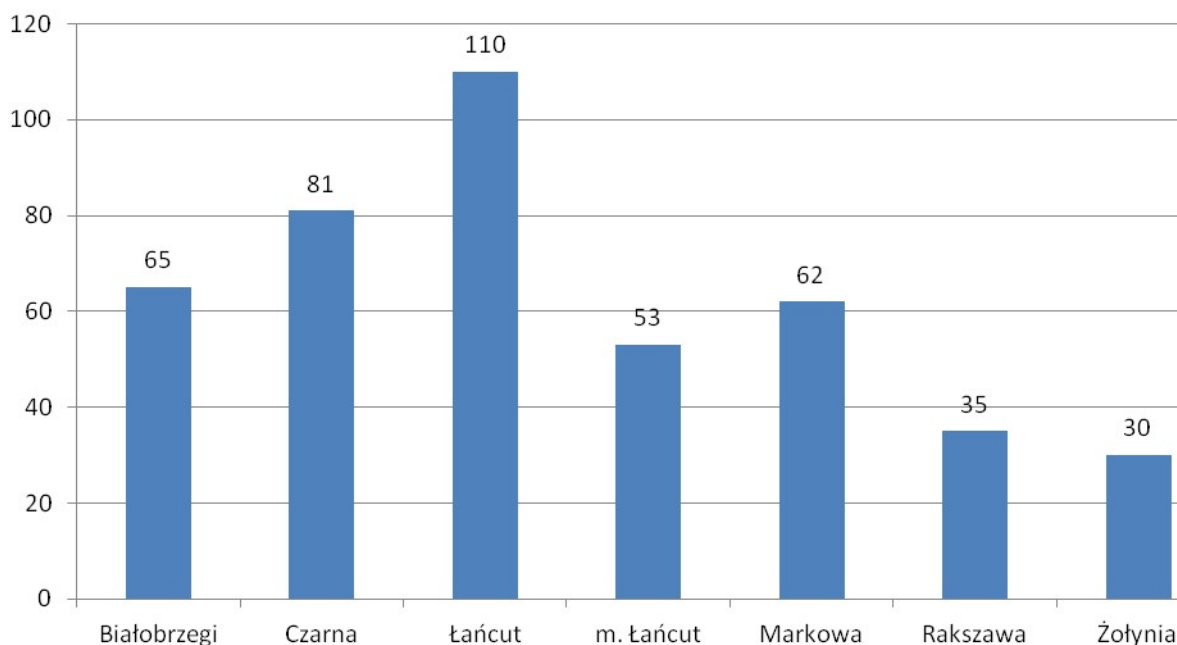
Spośród wszystkich zinwentaryzowanych przystanków zdecydowanie najwięcej znajduje się w gminie Łańcut (110 szt.) oraz Czarna (81 szt.) W pozostałych gminach liczba przystanków jest mniejsza i oscyluje od 30 w gminie Żółnia do 65 w gminie Białobrzegi.

Lp.	Gmina	Liczba przystanków	Udział %
1	Białobrzegi	65	14,91%
2	Czarna	81	18,58%
3	Łańcut	110	25,23%
4	m. Łańcut	53	12,16%
5	Markowa	62	14,22%
6	Rakszawa	35	8,03%
7	Żółnia	30	6,88%
	RAZEM	436	100,00%

Tabela 9. Ilość przystanków w gminach Powiatu Łańcuckiego

Źródło: opracowanie własne

Liczba przystanków gminach Powiatu Łańcuckiego



Wykres 2. Ilość przystanków w gminach Powiatu Łańcuckiego

Źródło: opracowanie własne

W 34 miejscowościach podstawowych znajdujących się na terenie Powiatu Łańcuckiego (GUS TERYT) zidentyfikowano 436 przystanków komunikacyjnych, co daje średnio 12,8 przystanków w jednej miejscowości. Jest to wartość bardzo wysoka w odniesieniu do danych z innych powiatów nie tylko Podkarpacia ale również całego kraju i wynika głównie z faktu iż, w poszczególnych gminach znajduje się stosunkowo nieduża liczba miejscowości. Miejscowości te z kolei mają rozległe położenie i dużą liczbę przysiółków oraz tzw. części miejscowości.

Lp.	Gmina	Liczba miejscowości	Liczba przystanków	Ilość przystanków w 1 miejscowości
1	Białobrzegi	6	65	10,8
2	Czarna	8	81	10,1
3	Łańcut	9	110	12,2
4	m. Łańcut	1	53	53,0
5	Markowa	3	62	20,7
6	Rakszawa	3	35	11,7
7	Żółńia	4	30	7,5
	RAZEM	34	436	12,8

Tabela 10. Ilość przystanków i miejscowości w gminach Powiatu Łańcuckiego

Źródło: opracowanie własne

Zinwentaryzowane przystanki znajdują się zarówno przy drogach krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych. Zdecydowaną większość stanowią przystanki zlokalizowane przy drogach

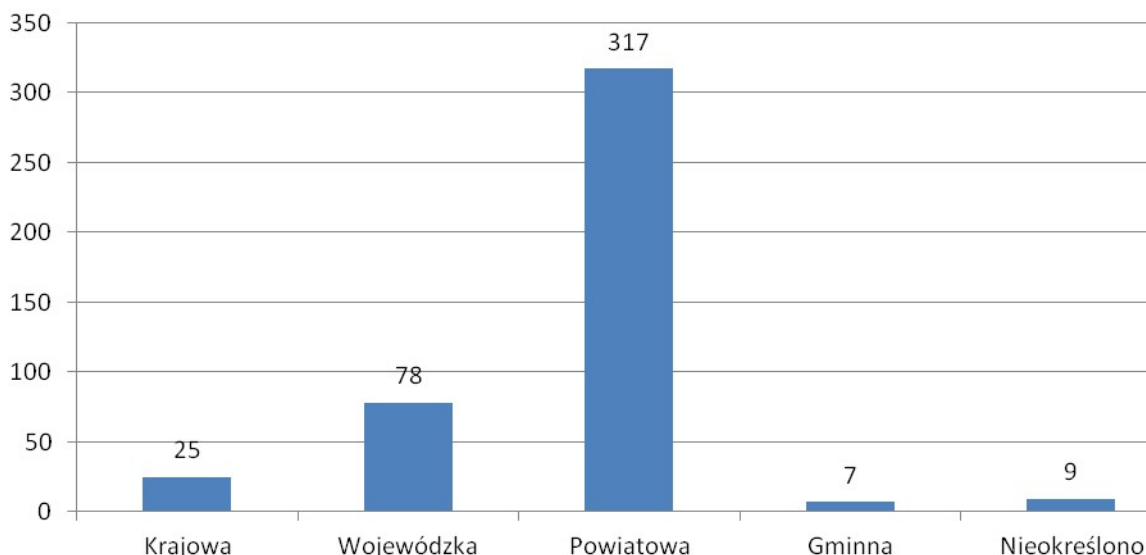
powiatowych (317 szt. – 72,71 %). Przy pozostałych drogach liczba przystanków oscyluje od 78 (wojewódzkie) do 7 (gminne). Dla 9 przystanków nie określono kategorii drogi przy której się znajdują i są to przystanki przy drogach wewnętrznych.

Lp.	Kategoria drogi	Liczba przystanków	Udział %
1	Krajowa	25	5,73%
2	Wojewódzka	78	17,89%
3	Powiatowa	317	72,71%
4	Gminna	7	1,61%
5	Nieokreślona	9	2,06%
	RAZEM	436	100,00%

Tabela 11. Ilość przystanków w zależności od kategorii drogi

Źródło: opracowanie własne

Liczba przystanków w zależności od kategorii drogi



Wykres 3. Ilość przystanków w zależności od kategorii drogi

Źródło: opracowanie własne

Spośród 436 zinwentaryzowanych przystanków, 400 (91,7%) z nich znajduje się w uchwałach samorządów właściwych ze względu na ich lokalizację, czyli położenie przy drogach o określonej kategorii. Przystanki te posiadają pełną nazwę umożliwiającą ich identyfikację w terenie z podaniem numeru drogi, przy której się znajdują.

Każdy przystanek autobusowy, zgodnie z przepisami, musi być oznaczony znakiem D-15 po obu stronach jezdni. Brak właściwego oznakowania, znakiem D-15, powoduje naruszenie przez przewoźników, a po udzieleniu zamówienia na wykonywanie usług o charakterze użyteczności publicznej – przez operatorów, prawa o ruchu drogowym oraz zasad wykonywania komunikacji publicznej, które to zabraniają przedsiębiorcy realizującemu komunikację publiczną, zatrzymywania się poza przystankami. Uniemożliwia to także spełnienie obowiązków wynikających z kilku innych ustaw dotyczących m.in. zamieszczania przez Gminę, na obszarze której zlokalizowany jest przystanek komunikacyjny przy drodze

publicznej, niezależnie od kategorii tej drogi, rozkładów jazdy na przystankach, co pozbawi pasażerów prawa do informacji o komunikacji publicznej.

Obowiązek prawidłowego oznaczenia przystanków spoczywa na właściwych zarządcach dróg i należy oczekiwać dostosowania oznakowania przystanków komunikacyjnych do wymogów ustawy prawo o ruchu drogowym

Spośród 436 przystanków zinwentaryzowanych na terenie Powiatu, zdecydowana większość z nich objętych jest aktualnie komunikacją, tzn. przystanki te znajdują się w rozkładzie jazdy stanowiącym załącznik do zezwolenia na wykonywanie regularnej komunikacji autobusowej prowadzonej przez obszar powiatu albo zaświadczenia na wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w obszarze powiatu.

3.1.2. Miejscowości objęte komunikacją

Spośród 34 miejscowości podstawowych jakie znajdują się w poszczególnych gminach Powiatu Łańcuckiego, komunikacja publiczna (regularna lub o charakterze użyteczności publicznej) dociera do wszystkich 34 miejscowości. Oznacza to iż pokrycie komunikacją publiczną w obszarze Powiatu Łańcuckiego jest stu procentowe.

3.2. Sieć komunikacji autobusowej w powiecie

3.2.1. Komunikacja powiatowa

Przewoźnicy

Publiczny transport autobusowy w komunikacji regularnej na terenie Powiatu Łańcuckiego na liniach, na które zgodnie z art. 18, ust. 1, pkt 1, lit. e Ustawy o transporcie drogowym, zezwolenia wydaje na Starosta Powiatu, wykonuje obecnie pięciu przewoźników.

Lp.	Nazwa przewoźnika	Adres	
1	ABX2 Bus	Mościckiego 19	37-100 Łańcut
2	Firma Usługowa CEZAR Cezary Czech	Głuchów 412	37-100 Łańcut
3	PKS Sp. z o.o. w Leżajsku	Nad Stojadłem 1	37-300 Leżajsk
4	Prywatny Przewóz Osób Zdzisław Kwoszcz	Rakszawa 1437	37-111 Rakszawa
5	PPO Usługi Transportowo-Turystyczne TRANSPOLL Waldemar Czorniak	Kazimierza Wielkiego 16	37-100 Łańcut

Tabela 12. Przewoźnicy realizujący komunikację powiatową w obszarze Powiatu Łańcuckiego

Linie autobusowe

Linie autobusowe, które ze względu na swój przebieg, zgodnie z art. 18, ust. 1, pkt 1, lit. e Ustawy o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 roku (Dz. U. z 2019 r., poz. 2140) pozostają w kompetencji wydawania zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych przez Starostę Powiatu Łańcuckiego:

/stan na 30.11.2020 rok - Komunikacja na niżej wymienionych liniach komunikacyjnych może funkcjonować do 31 grudnia 2021 r./

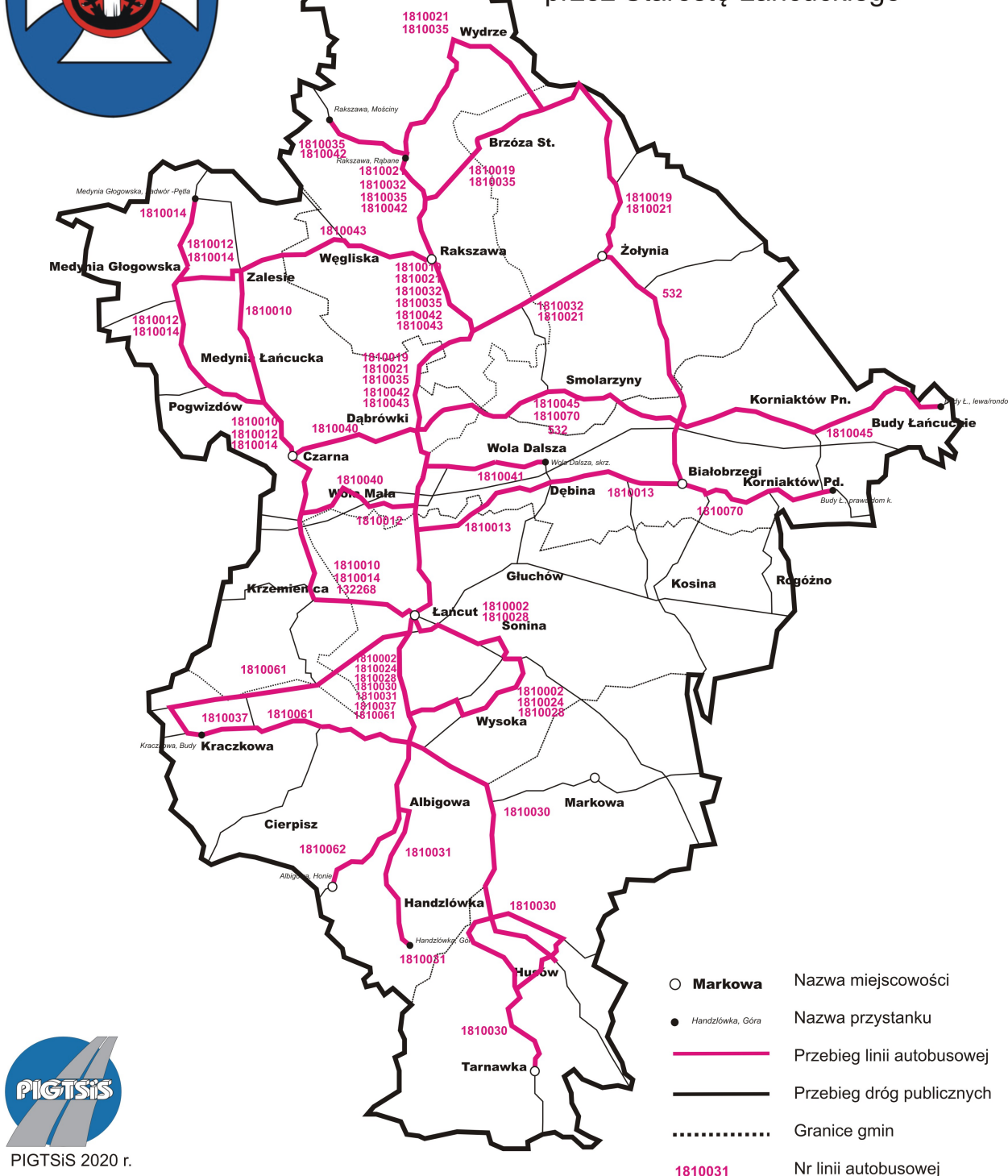
Lp.	Nr linii	Opis linii	Przewoźnik	Nr zezwolenia
1	1810045	Łańcut - Budy Łańcuckie przez: Smolarzyny	ABX2bus Magdalena Bednarz	0000097
2	1810070	Łańcut - Budy Łańcuckie przez: Smolarzyny, Korniaktów Pd.	ABX2bus Magdalena Bednarz	118
3	1810041	Łańcut - Łańcut przez: Wola Mała, Wola Dalsza	CEZAR Cezary Czech	0000093
4	1810031	Łańcut - Handzlówka przez: Albigowa	PPO - Zdzisław Kwoszcz	0000061
5	132268	Łańcut - Krzemienica - Łańcut	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	117
6	1810002	Łańcut - Sonina przez: Wysoka	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0000080
7	1810010	Łańcut - Zalesie przez: Krzemienica	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0000073
8	1810012	Zalesie - Łańcut przez: Medynia Głog., Czarna	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0000082
9	1810014	Łańcut - Węgliska przez: Krzemienica	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	71
10	1810019	Łańcut - Żołynia przez: Rakszawa, Brzoza St.	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0000079
11	1810024	Łańcut - Sonina przez: Wysoka	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0000067
12	1810032	Rakszawa - Żołynia	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	86
13	1810035	Łańcut - Łańcut przez: Rakszawa - Wydrze	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	89
14	1810037	Łańcut - Albigowa - Kraczkowa	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0000088
15	1810040	Łańcut - Łańcut przez: Czarna - Dąbrówki	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0000092
16	1810043	Łańcut - Zalesie przez: Węgliska	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	95
17	532	Łańcut - Smolarzyny - Żołynia	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0000074
18	1810013	Łańcut - Białobrzegi przez: Dębina	TRANSPOLL Waldemar Czorniak	0000007/3
19	1810021	Łańcut - Żołynia - Brzoza Stadnicka - Łańcut	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0000077
20	1810028	Łańcut - Sonina - Wysoka - Łańcut	CEZAR Cezary Czech	0000110
21	1810061	Łańcut - Kraczkowa - Łańcut	Mariusz Freń FHU	0000115
22	1810062	Albigowa - Łańcut - Albigowa	Mariusz Freń FHU	0000116
23	1810042	Łańcut - Wola Dalsza - Rakszawa	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0000094
24	1810030	Tarnawka - Husów - Łańcut	Robert Szubart Transport-Turystyka RX-bus-FU	0000085

Tabela 13. Linie w komunikacji powiatowej w obszarze Powiatu Łańcuckiego

Przebieg w/w linii pokazano na schematycznej mapie poniżej oraz na mapie w formacie A3 stanowiącej załącznik nr 2 do niniejszego opracowania.



Przebieg linii regularnych realizowanych na podstawie zezwoleń udzielonych przez Starostę Łańcuckiego



PIGTSiS 2020 r.

Mapa 5. Przebieg linii regularnych w komunikacji powiatowej w obszarze Powiatu Łańcuckiego

3.2.2. Komunikacja wojewódzka

Komunikacja wojewódzka na terenie Powiatu Łańcuckiego stanowi uzupełnienie do komunikacji powiatowej. Są to głównie linie realizowane z Łańcuta lub z Rzeszowa do miejscowości znajdujących się bezpośrednio przy granicy Powiatu Łańcuckiego ale w granicach innego powiatu sąsiedniego lub linie które wykonywane są głównym ciągiem komunikacyjnym w kierunku innych miejscowości na terenie województwa podkarpackiego dla których Powiat Łańcucki jest jedynie powiatem „przelotowym”.

Przewoźnicy

Publiczny transport autobusowy w komunikacji regularnej na terenie Powiatu Łańcuckiego na liniach, na które zgodnie z art. 18, ust. 1, pkt. 1, lit. e i f Ustawy o transporcie drogowym, zezwolenia wydaje lub uzgadnia Starosta Powiatu, wykonuje obecnie dziewiętnastu przewoźników:

Lp.	Nazwa przewoźnika	Adres	
1	ABX2 Bus	Mościckiego 19	37-100 Łańcut
2	PPHU AFAR BUS Zbigniew Przybysz	Kopernika 15	22-680 Lubycza Kr.
3	Zakład Transportu Azalia Trans Wraga Leszek	Wola Żarczycka 321	37-311 Wola Ż.
4	FHU CEZAR Adam Ostrowski	Maława 989A	36-007 Krasne
5	Firma Usługowa CEZAR Cezary Czech	Głuchów 412	37-100 Łańcut
6	BUS NATURA Józef Hajduk	Sportowa 4	37-700 Przemyśl
7	PKS w Jarosławiu S.A.	Przemysłowa 15	37-500 Jarosław
8	KOLIBER K. Boratyn	Markowa 946/2	37-120 Markowa
9	PKS Sp. z o.o. w Leżajsku	Nad Stojadłem 1	37-300 Leżajsk
10	Prywatny Przewóz Osób Zdzisław Kwoszcz	Rakszawa 1437	37-111 Rakszawa
11	Firma Handlowo Usługowa Mariusz Freń	Sietesz 56	37-220 Sietesz
12	Firma Handlowo Usługowa Mariusz Franków	Maława 23/1	37-740 Bircza
13	Usługi Transportowo Turystyczne J. Podolec	Wysoka 26E	37-120 Łańcut
14	FPHU POLA Artur Bar	Wojska Polskiego 3	37-100 Łańcut
15	REKORD I. Rojek. R. Rojek, D. Rojek	Opalińskiego 50A	37-300 Leżajsk
16	RX Bus Robert Szubart	Husów 535	37-121 Husów
17	PKS w Rzeszowie S.A.	Trzebowniko 976	36-001 Trzebowniko
18	PPO Usługi Transportowo-Turystyczne TRANSPOLL Waldemar Czorniak	Kazimierza Wielkiego 16	37-100 Łańcut
19	Przewóz Osób WIEŚKOBUS W. Ostrowski	Maława 989A	36-007 Krasne

Tabela 14. Przewoźnicy realizujący komunikację powiatową w obszarze Powiatu Łańcuckiego

Linie autobusowe

Linie autobusowe, które ze względu na swój przebieg, zgodnie z art. 18, ust. 1, pkt 1, lit. f Ustawy o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 roku (Dz. U. z 2019 r., poz. 2140) pozostają

w kompetencji wydawania zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego.

Lp	Nr linii	Opis linii	Przewoźnik	Nr zezwolenia
1	180001884	Łańcut - Świętoniowa przez: Wola Dalsza - Białobrzegi	ABX2bus Magdalena Bednarz	1884
2	180001961	Łańcut - Łaszczyny p. Smolarzyny	ABX2bus Magdalena Bednarz	1961
3	180001998	Narol - Jarosław - Rzeszów	PPHU "AFAR-BUS" Zb. Przybysz	1998
4	180002024	Leżajsk - Żołynia przez: Giedlarowa	"Azalia - Trans" Wraga Leszek	2024
5	180001348	Przemyśl - Jarosław - Przeworsk - Rzeszów - Rudna Mała	Bus Natura Józef Hajduk	1348
6	180001408	Rzeszów - Przemyśl przez: Kańczuga, Pruchnik, Rokietnica	Bus Natura Józef Hajduk	1408
7	180001517	Przemyśl - Rzeszów przez: Rokietnica, Pruchnik, Kańczuga	Bus Natura Józef Hajduk	1517
8	180001547	Rzeszów - Pruchnik przez: Łańcut, Kańczuga	Bus Natura Józef Hajduk	1547
9	180001540	Rzeszów - Horyniec Zdrój przez: Łańcut - Lubaczów	PKS w Jarosławiu S.A.	1540
10	180001586	Jarosław - Polańczyk p. Rzeszów, Brzozów, Sanok	PKS w Jarosławiu S.A.	1586
11	180001934	Rzeszów - Lubaczów przez: Przeworsk - Jarosław	PKS w Jarosławiu S.A.	1934
12	180001181	Przeworsk - Łańcut - Rzeszów	"KOLIBER" Krzysztof Boratyn	1181
13	180001384	Przeworsk - Łańcut - Rzeszów - Rogoźnica	"KOLIBER" Krzysztof Boratyn	1384
14	180001748	Jarosław - Rzeszów p. Łańcut	"KOLIBER" Krzysztof Boratyn	1748
15	180000348	Rzeszów - Tarnogród przez: Żołynia, Leżajsk, Luchów D.	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	348
16	180001069	Rzeszów - Sieniawa przez: Żołynia - Leżajsk	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0001069
17	180001073	Rzeszów - Biłgoraj przez: Żołynia, Leżajsk, Naklik	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0001073
18	180001074	Rzeszów - Krzeszów przez: Żołynia - Tarnogóra	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0001074
19	180001075	Leżajsk - Iwonicz Zdrój p. Żołynia, Rzeszów, Krosno	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	1075
20	180001078	Brzoza Stadnicka - Leżajsk p. Żołynia	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	1078
21	180001080	Żołynia - Leżajsk przez: Zmysłówka	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0001080
22	180001474	Wola Mała - Sietesz przez: Markowa	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0001474
23	180001475	Łańcut - Ostrów przez: Markowa	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0001475
24	180001476	Rzeszów - Sietesz przez: Łańcut	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0001476
25	180001478	Łańcut - Świętoniowa przez: Białobrzegi	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0001478
26	180001479	Rzeszów - Ostrów przez: Łańcut	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	1479
27	180001480	Rzeszów - Świętoniowa przez: Łańcut	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	1480
28	180001488	Łańcut - Zmysłówka p. Białobrzegi	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	1488
29	180001495	Łańcut - Grodzisko Dolne przez: Łaszczyny	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0001495
30	180001496	Rzeszów - Łaszczyny przez: Łańcut	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0001496
31	180001499	Rzeszów - Kosina przez: Łańcut	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0001499
32	180001501	Rzeszów - Rakszawa przez: Łańcut	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0001501
33	180001502	Rzeszów - Rakszawa przez: Wydrze	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	1502
34	180001504	Rzeszów - Grodzisko Dolne przez: Żołynia	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0001504
35	180001509	Rzeszów - Sieniawa przez: Łańcut	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	0001509
36	180001513	Rzeszów - Leżajsk p. Łańcut	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	1513
37	180001539	Rzeszów - Ostrów p. Krackowa	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	1539

38	180001582	Rzeszów - Leżajsk przez: Łańcut	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	1582
39	180001660	Wola Mała - Sietesz p. Markowa, Gać	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	1660
40	180001840	Rzeszów - Świętoniowa p. Łańcut	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	1840
41	180002031	Rzeszów - Trzebownisko - Łukawiec - Czarna	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	2031
42	180002033	Rzeszów - Nowa Wieś - Medynia Głogowska	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	2033
43	180000680	Przemyśl - Rzeszów - Jasionka	FHU M. Franków	680
44	180001471	Medyka - Katowice p. Kraków	FHU M. Franków	1471
45	180001557	Medyka - Jasionka przez: Przemyśl, Jarosław, Rzeszów	FHU M. Franków	1557
46	180001615	Przemyśl - Rzeszów przez: Jarosław, Przeworsk, Łańcut	FHU M. Franków	1615
47	180001969	Łańcut - Krasne - Rzeszów	Józef Podolec	1969
48	180000328	Leżajsk - Żołynia - Łańcut - Rzeszów	"POLA" Artur Bar	328
49	180001311	Leżajsk - Rzeszów p. Łańcut	"REKORD" I.Rojek, R.Rojek, D.Rojek	1311
50	180001120	Łańcut - Przeworsk przez: Markowa, Gać	RX-bus F.U. Robert Szubart	0001120
51	180001588	Łańcut - Ostrów p. Markowa, Gać	RX-bus F.U. Robert Szubart	1588
52	180001044	Rzeszów - Przeworsk przez: Kraczkowa - Gać - Urzejowice	PKS w Rzeszowie S.A.	1044
53	180001158	Rzeszów - Czarna przez: Trzebownisko	PKS w Rzeszowie S.A.	1158
54	180001159	Rzeszów - Czarna przez: Trzebownisko	PKS w Rzeszowie S.A.	1159
55	180001161	Rzeszów - Medynia Głogowska przez: Medynia Łańcucka	PKS w Rzeszowie S.A.	1161
56	180001162	Medynia Głogowska - Rzeszów przez: Jasionka	PKS w Rzeszowie S.A.	1162
57	180001244	Rzeszów - Cierpisz przez: Kraczkowa	PKS w Rzeszowie S.A.	1244
58	180001247	Rzeszów - Cierpisz Górny przez: Maława, Kraczkowa	PKS w Rzeszowie S.A.	1247
59	180001252	Rzeszów - Urzejowice przez: Maława - Markowa	PKS w Rzeszowie S.A.	1252
60	180001427	Medynia Głogowska - Rzeszów przez: Stobierna	PKS w Rzeszowie S.A.	1427
61	180001066	Łańcut - Krasne - Rzeszów	TRANSPOLL Waldemar Czorniak	1066
62	180001208	Rzeszów - Maława – Kraczkowa	PO "WIEŚKOBUS" W.Ostrowski	1208
63	180002059	Rzeszów – Maława - Albigowa	Adam Ostrowski	2059

Tabela 15. Linie w komunikacji wojewódzkiej w obszarze Powiatu Łańcuckiego

Przebieg w/w linii pokazano na schematycznej mapie poniżej oraz na mapie w formacie A3 stanowiącej załącznik nr 3 do niniejszego opracowania

[illegible]

PIGTSiS 2020 r.

Mapa 6. Przebieg linii regularnych w komunikacji wojewódzkiej w obszarze Powiatu Łąncuckiego

Na terenie powiatu przebiegają także linie, na które ze względu na przebieg, zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych wydają Wójtowie lub Burmistrzowie gmin Powiatu Łąncuckiego.

Z uwagi na fakt, iż komunikacja regularna szczebla powiatowego jest bardzo dobrze rozwinięta i dodatkowo uzupełniona liniami wojewódzkim, komunikacja gminna jest wykonywana jedynie na dwóch liniach realizowanych w gminach Łańcut oraz Markowa. Szczegółowe dane nt. komunikacji gminnej prezentuje poniższe zestawienie:

Lp.	Nr linii	Opis linii	Przewoźnik	Gmina
1	132268	Łańcut - Łańcut	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	Łańcut
2		Tarnawka - Husów - Markowa	FHU M. Freń	Markowa

Tabela 16. Komunikacja gminna realizowana w obszarze Powiatu Łańcuckiego

3.2.4. Publiczna komunikacja powiatowa

Oprócz przewozów regularnych na terenie powiatu wykonywane są ponadto linie o charakterze użyteczności publicznej realizowane w związku z Uchwałą nr VIII/54/2015 Rady Powiatu Łańcuckiego z dnia 23 czerwca 2015 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Łańcuckiego”. Na mocy tej uchwały Starosta łańcucki zorganizował komunikację publiczną na piętnastu liniach realizowanych przez Operatorów, którzy zawarli umowy na ich wykonywanie. Wykaz linii stanowi zestawienie tabelaryczne poniżej:

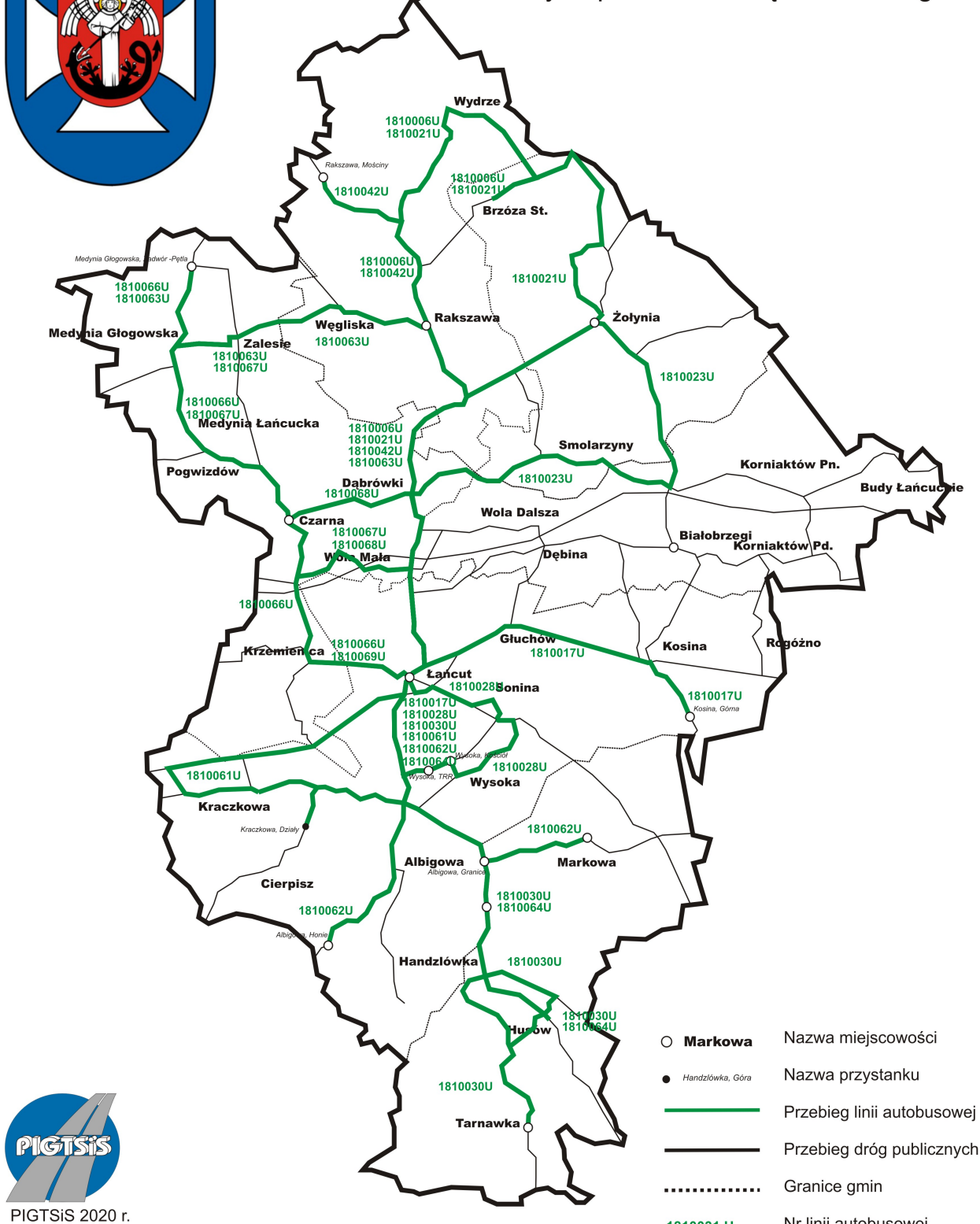
Lp	Symbol	Opis linii	Przewoźnik	Nr dokumentu
1	1810006 U	Łańcut - Rakszawa - Brzoza Stadnicka	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	009/2020
2	1810017 U	Kosina - Łańcut - Wysoka	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	003/2020
3	1810021 U	Łańcut - Wydrze przez: Żołynia - Brzoza Stadnicka	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	005/2020
4	1810023 U	Łańcut - Żołynia przez: Smolarzyny	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	006/2020
5	1810028 U	Łańcut - Sonina - Wysoka - Łańcut	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	004/2020
6	1810030 U	Tarnawka - Husów - Łańcut	RX-bus F.U. Robert Szubart	010/2020
7	1810042 U	Łańcut - Wola Dalsza - Rakszawa	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	008/2020
8	1810061 U	Łańcut - Kraczkowa - Łańcut	FHU Mariusz Freń	002/2020
9	1810062 U	Albigowa - Łańcut - Albigowa	FHU Mariusz Freń	001/2020
10	1810063 U	Łańcut - Zalesie - Medynia Głogowska	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	007/2020
11	1810064 U	Husów - Wysoka - Łańcut	RX-bus F.U. Robert Szubart	011/2020
12	1810066 U	Łańcut - Krzemienica - Medynia Głogowska	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	012/2020
13	1810067 U	Zalesie - Medynia Głogowska - Czarna - Łańcut	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	013/2020
14	1810068 U	Łańcut - Wola Mała - Czarna - Łańcut	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	014/2020
15	1810069 U	Łańcut - Krzemienica	PKS Spółka z o.o. w Leżajsku	015/2020

Tabela 17. Komunikacja o charakterze użyteczności publicznej realizowana w obszarze Powiatu Łańcuckiego

Wymienione wyżej linie pokazano na schematycznej mapie poniżej, natomiast na mapie w formacie A3 przedstawiono przebieg linii regularnych realizowanych na podstawie zezwoleń przez Starostę łańcuckiego stanowiącej **załącznik nr 4** do niniejszego opracowania:



Przebieg linii o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Starostę Łańcuckiego



PIGTSiS 2020 r.

Mapa 7. Przebieg linii o charakterze użyteczności publicznej realizowanych w obszarze Powiatu Łańcuckiego

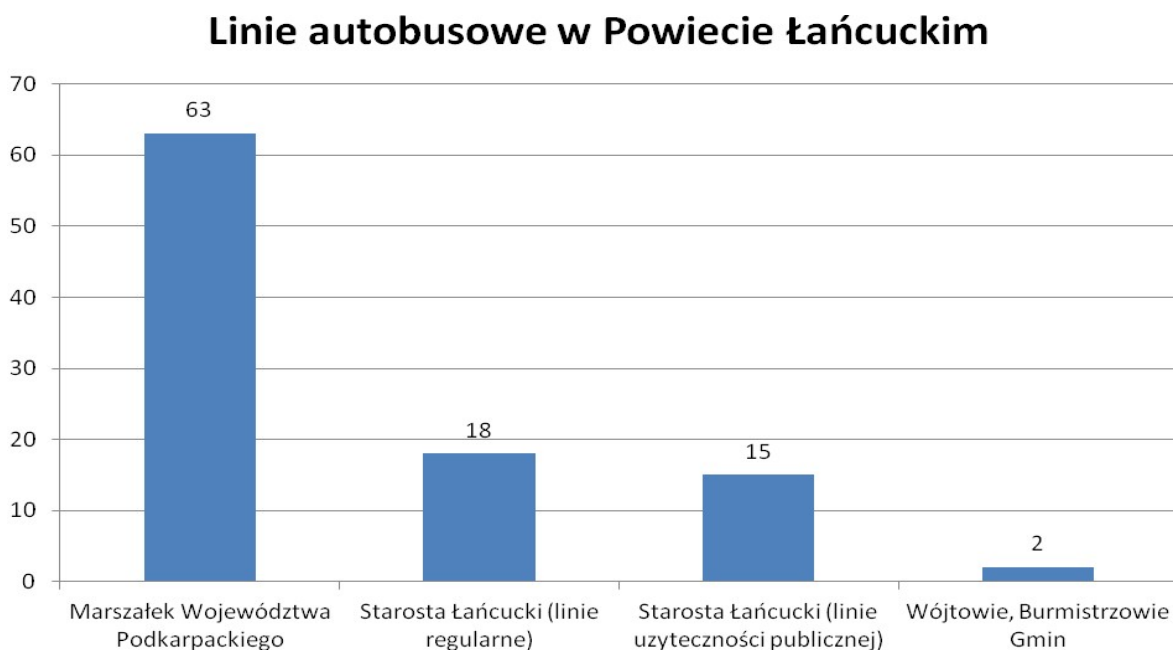
3.2.5. Ilość linii autobusowych

łącznie w obszarze Powiatu Łańcuckiego realizowanych jest 98 linii autobusowych z czego 83 linie w komunikacji regularnej oraz 15 linii w komunikacji o charakterze użyteczności publicznej. Szczegółowe dane ilustruje poniższe zestawienie.

Lp.	Organizator	Liczba linii	Udział %
1	Marszałek Województwa Podkarpackiego	63	64,29%
2	Starosta Łańcucki (linie regularne)	18	18,37%
3	Starosta Łańcucki (linie użyteczności publicznej)	15	15,31%
4	Wójtowie, Burmistrzowie Gmin	2	2,04%
5	RAZEM	98	100,00%

Tabela 18. Linie autobusowe w obszarze Powiatu Łańcuckiego

Analiza prezentowanych danych wskazuje iż spośród wszystkich 98 linii realizowanych w Powiecie Łańcuckim aż 63 z nich, co stanowi 64,29% wykonywanych jest na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego. Linie powiatowe w komunikacji regularnej stanowią ok. 18% a w komunikacji o charakterze użyteczności publicznej ok. 15% ogółu komunikacji w powiecie. Dane o ilości linii autobusowych nie pokazują jednakże w pełni informacji o komunikacji realizowanej w powiecie. Dopiero informacje dotyczące pracy przewozowej dadzą bardziej rzeczywisty obraz o przewozach regularnych realizowanych w Powiecie Łańcuckim. Praca przewozowa na terenie powiatu zostanie omówiona w dalszej części opracowania.

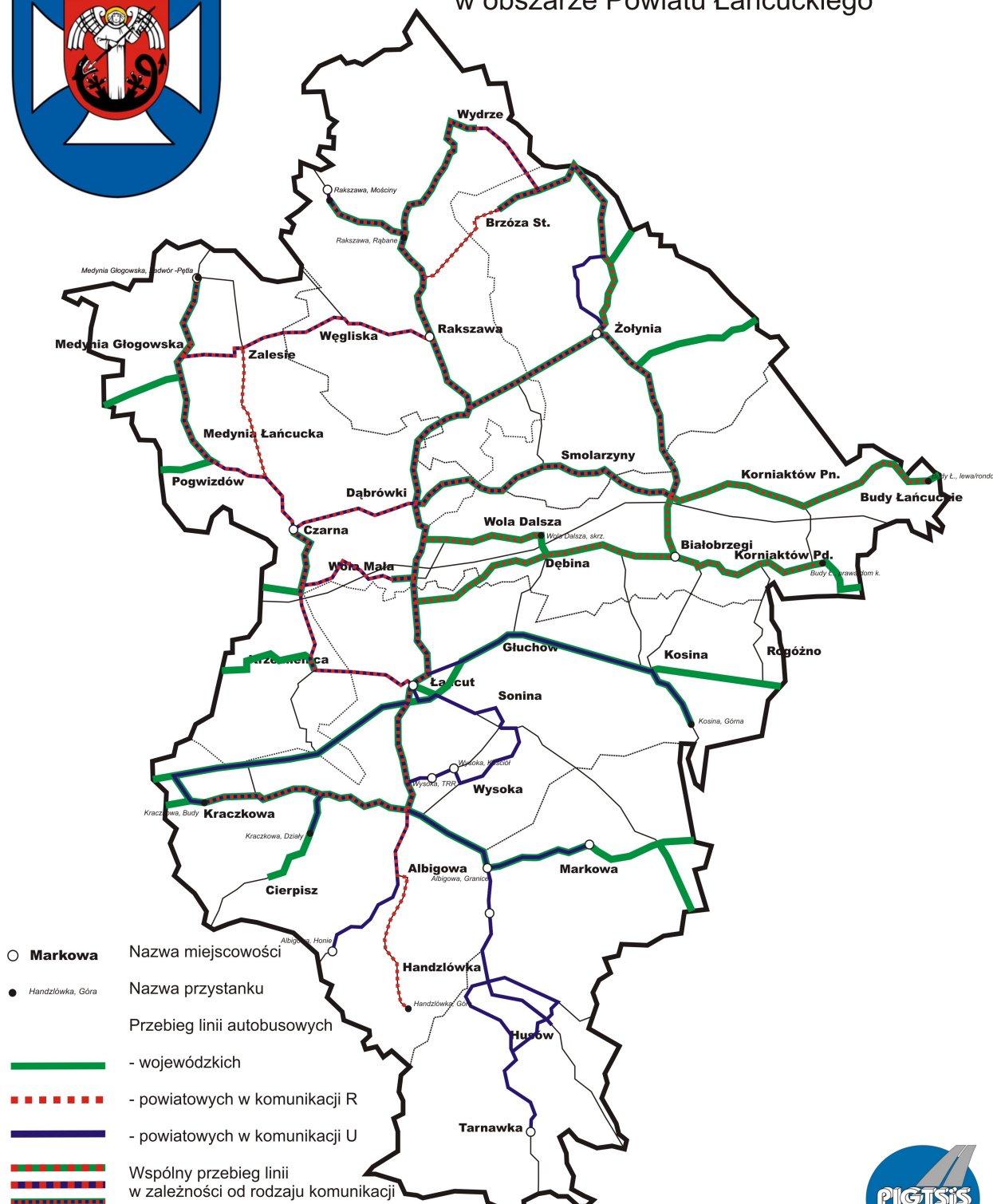


Wykres 4. Linie autobusowe w obszarze Powiatu Łańcuckiego w zależności od Organizatora przewozów

Przebieg wszystkich linii które wykonywane są w obszarze Powiatu Łańcuckiego pokazano na schematycznej mapie poniżej oraz na mapie w formacie A3 stanowiącej załącznik nr 5 do niniejszego opracowania:



Przebieg wszystkich linii autobusowych realizowanych w obszarze Powiatu Łańcuckiego



Mapa 8. Wszystkie linie autobusowe w obszarze Powiatu Łańcuckiego



PIGTSiS 2020 r.

3.2.6. Praca przewozowa

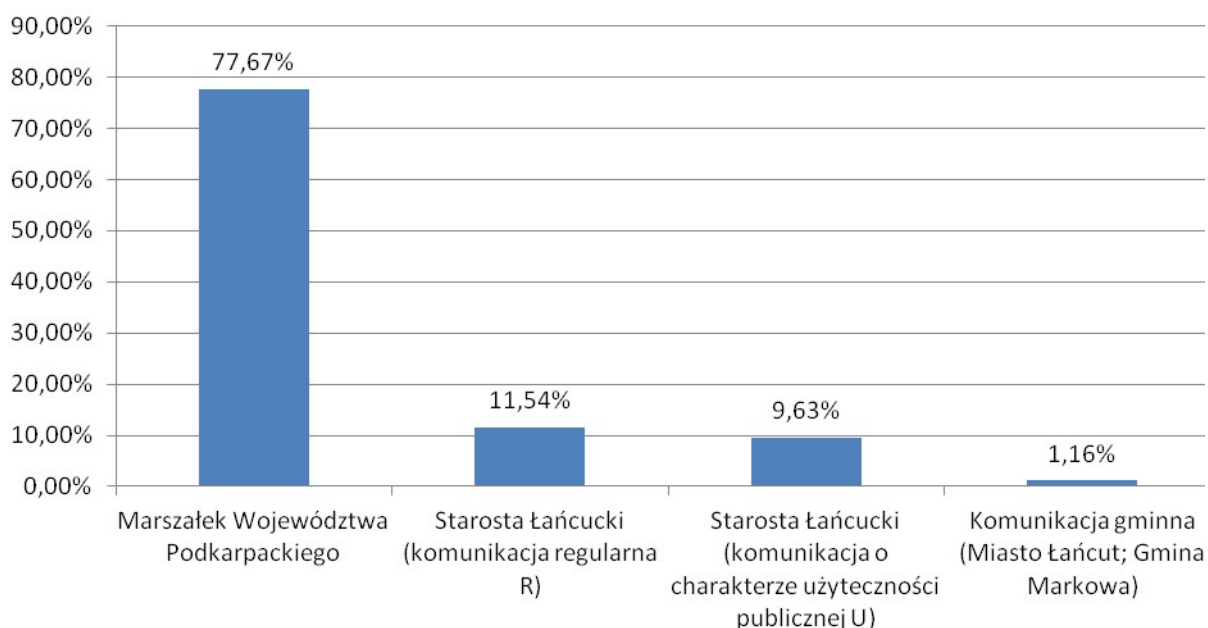
Praca przewozowa (w wozokilometrach) jest wskaźnikiem charakteryzującym wielkość wykonywanej komunikacji. Praca przewozowa, to ilość kilometrów wykonywanych w rozkładzie jazdy w określonym czasie. Na potrzeby opracowania wielkość pracy przewozowej podawana będzie w ujęciu rocznym (km/rok). Poniżej przedstawiono wielkości pracy przewozowej oferowanej na terenie Powiatu, w rozbiu na poszczególnych przewoźników oraz organy, które udzieliły zezwoleń na realizację komunikacji regularnej.

Lp.	Organ udzielający zezwoleń	Praca przewozowa - wozokm	Udział %
1	Marszałek Województwa Podkarpackiego	3 789 590,50	77,67%
2	Starosta Łańcucki (komunikacja regularna R)	563 092,80	11,54%
3	Starosta Łańcucki (komunikacja o charakterze użyteczności publicznej U)	469 864,70	9,63%
4	Komunikacja gminna (Miasto Łańcut; Gmina Markowa)	56 556,90	1,16%
	Ogółem	4 879 104,90	100,00%

Tabela 19. Praca przewozowa na terenie powiatu wg. organu wydającego zezwolenia

Źródło: opracowanie własne

Praca przewozowa wg. Organizatorów



Wykres 5. Praca przewozowa na terenie powiatu wg. organu wydającego zezwolenia

Z powyższych zestawień wynika, iż ogólna praca przewozowa wykonywana na terenie Powiatu Łańcuckiego wynosi 4.879.104,90km/rok, z czego 563.092,80 km/rok wykonywanych jest na podstawie zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych uzyskanych od Starosty Powiatu Łańcuckiego, co stanowi 11,5% ogółu komunikacji realizowanej na obszarze Powiatu. Komunikację Powiatową uzupełniają ponadto linie o charakterze użyteczności publicznej dla których Organizatorem jest Starosta

łańcucki. Na liniach tych wykonywanych jest 469.864,70 km/rok co stanowi ok. 9,6% ogółu komunikacji. Największy udział w obsłudze komunikacji na terenie Powiatu mają linie realizowane na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego – 3.789.590,50 km/rok, co stanowi 77,67% ogółu całej komunikacji wykonywanej na terenie Powiatu. Duża część z tych linii prowadzona jest wzdłuż drogi krajowej nr 94 przelotowo przez Powiat z Rzeszowa w kierunku Jarosławia, Przeworska czy Przemyśla.

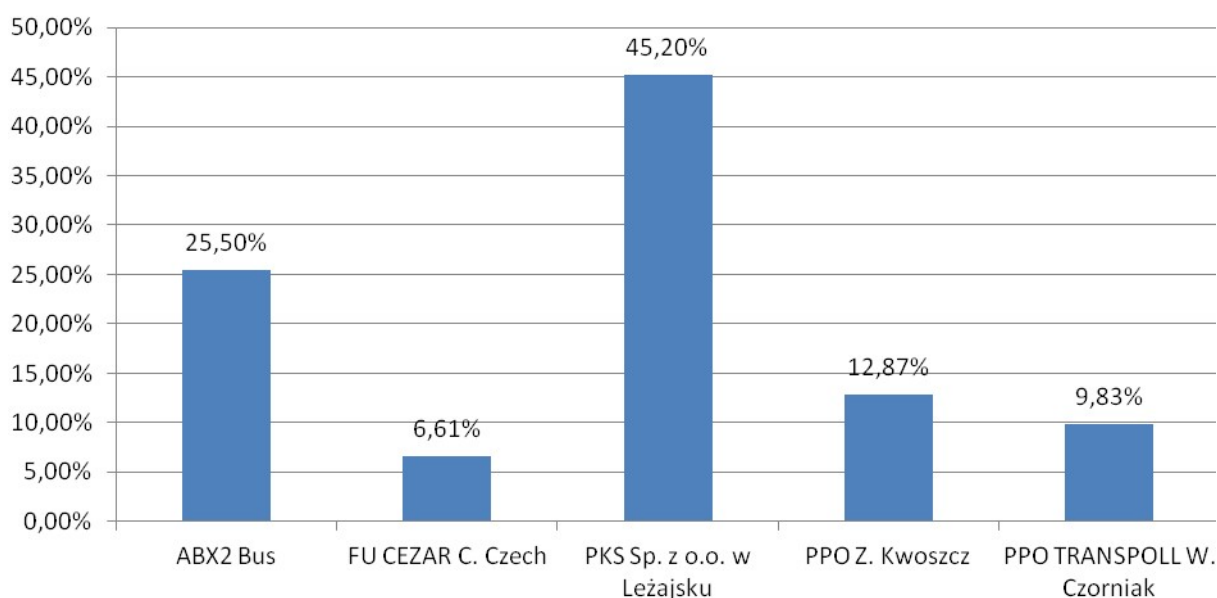
Praca przewozowa wykonywana na obszarze Powiatu tylko na podstawie zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych udzielonych przez Starostę Łańcuckiego wynosi **563,092,8** km/rok. Z tej liczby, ponad 45% stanowi komunikacja realizowana przez PKS w Leżajsku Sp. z o.o. S.A. (254.502,30 km/rok) oraz ponad 25% stanowi komunikacja realizowana przez przewoźnika ABX2 BUS M. Bednarz (143.564,40 km/rok). Pozostałe ok. 30% pracy przewozowej na terenie Powiatu wykonywane jest przez trzech innych przewoźników: Firma Usługowa CEZAR Cezary Czech (6,6%), Prywatny Przewóz Osób Zdzisław Kwoszcz (12,9%) oraz PPO TRANSPOLL Waldemar Czorniak (9,8%).

Lp.	Organ udzielający zezwoleń	Praca przewozowa - wozokm	Udział %
1	ABX2 Bus	143 564,40	25,50%
2	FU CEZAR C. Czech	37 200,00	6,61%
3	PKS Sp. z o.o. w Leżajsku	254 502,30	45,20%
4	PPO Z. Kwoszcz	72 476,10	12,87%
5	PPO TRANSPOLL W. Czorniak	55 350,00	9,83%
	Ogółem	563 092,80	100,00%

Tabela 20. Praca przewozowa na terenie powiatu wg. przewoźników

Źródło: opracowanie własne

Praca przewozowa w komunikacji powiatowej wg. przewoźników



Wykres 6. Praca przewozowa na terenie powiatu wg. przewoźników

Z powyższych zestawień wynika, iż głównym przewoźnikiem na terenie Powiatu jest PKS w Leżajsku Sp. z o.o. który realizuje łącznie 1.344.027,6 km/rok w obszarze Powiatu zarówno w komunikacji gminnej, powiatowej czy wojewódzkiej co stanowi ok. 28% ogółu komunikacji. Spośród wszystkich 98 linii realizowanych na terenie Powiatu Łańcuckiego PKS w Leżajsku Sp. z o.o. realizuje 51 linii.

3.3. Tabor autobusowy

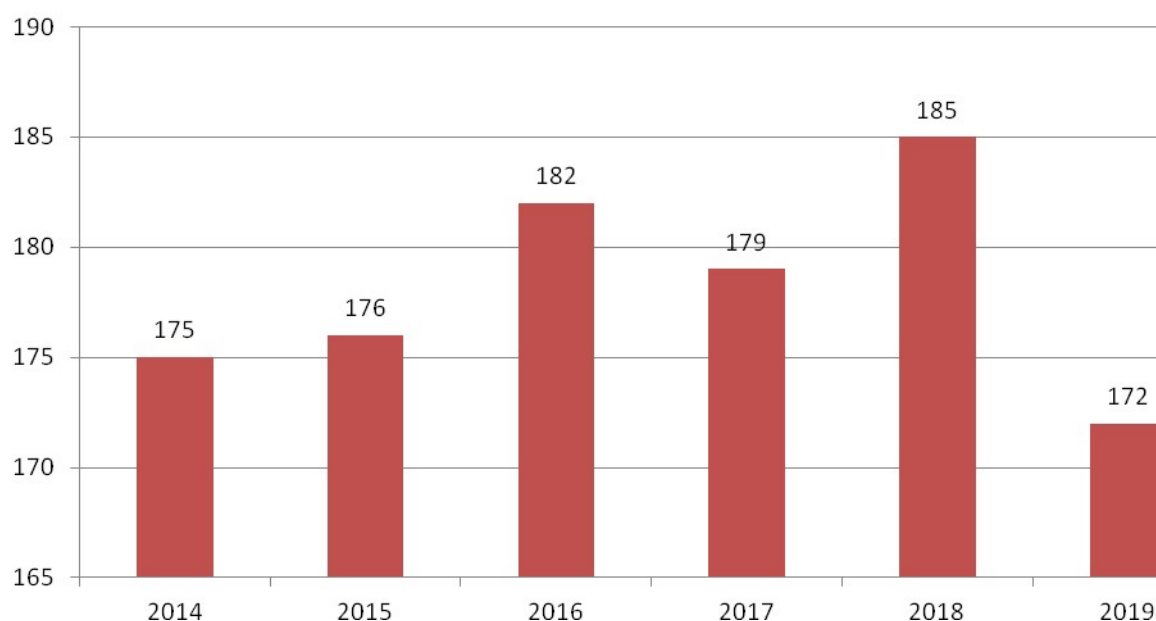
3.3.1. Liczba autobusów na terenie powiatu wg. GUS

Na podstawie danych GUS z końca 2019 r., na terenie Powiatu zarejestrowanych było 172 autobusy. W okresie od roku 2014 liczba autobusów nie ulega większym zmianom i można powiedzieć, że do dyspozycji przewoźników (mających siedzibę w obszarze Powiatu Łańcuckiego) pozostaje ok. 170 szt. autobusów. Dane dotyczące ilości autobusów zarejestrowanych na terenie Powiatu Łańcuckiego w latach 2014 - 2019 ilustruje poniższe zestawienie oraz wykres.

Lp.	Rok	Liczba autobusów zarejestrowanych na terenie powiatu
1	2014	175
2	2015	176
3	2016	182
4	2017	179
5	2018	185
6	2019	172

Tabela 21. Liczba autobusów w Powiecie Łańcuckim w latach 2014 - 2019

Liczba autobusów zarejestrowanych na terenie powiatu w latach 2014 - 2019



Wykres 7. Liczba autobusów w Powiecie Łańcuckim w latach 2014 – 2019

3.3.2. Potencjał przewozowy

Na podstawie informacji określonej w rozkładach jazdy będących załącznikiem do zaświadczeń na podstawie których wykonywane są na terenie Powiatu Linie o charakterze użyteczności publicznej, dokonano oceny ilości autobusów do obsługi pojedynczych linii wykonywanych na terenie powiatu.

Lp.	Nr linii	Opis linii	Liczba autobusów do obsługi
1	1810006 U	Łańcut - Rakszawa - Brzózka Stadnicka	2
2	1810017 U	Kosina - Łańcut - Wysoka	2
3	1810021 U	Łańcut - Wydrze przez: Żołynia - Brzózka Stadnicka	2
4	1810023 U	Łańcut - Kosina przez: Smolarzyny	2
5	1810028 U	Łańcut - Sonina - Wysoka - Łańcut	1
6	1810030 U	Tarnawka - Husów - Łańcut	2
7	1810042 U	Łańcut - Wola Dalsza - Rakszawa	1
8	1810061 U	Łańcut - Kraczkowa - Łańcut	1
9	1810062 U	Albigowa - Łańcut - Albigowa	1
10	1810063 U	Łańcut - Zalesie - Medynia Głogowska	2
11	1810064 U	Husów - Wysoka - Łańcut	2
12	1810066 U	Łańcut - Krzemienica - Medynia Głogowska	4
13	1810067 U	Zalesie - Medynia Głogowska - Czarna - Łańcut	1
14	1810068 U	Łańcut - Wola Mała - Czarna - Łańcut	2
15	1810069 U	Łańcut - Krzemienica	2
		RAZEM	27

Tabela 22. Ilość autobusów w obsłudze komunikacji o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Łańcuckiego

Łączna liczba pojazdów deklarowana przez wszystkich przewoźników do obsługi poszczególnych linii wynosi 27 szt. Głównym przewoźnikiem, który realizuje większość pracy przewozowej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu jest PKS w Leżajsku Sp. z o.o., który posiada ok. 60 autobusów do obsługi wszystkich linii jakie wykonuje na terenie Powiatu Łańcuckiego, leżajskiego oraz w komunikacji wojewódzkiej. Generalnie jeden autobus jest zaangażowany w obsługę od kilku do kilkunastu kursów w ramach różnych linii przewoźnika. Przewoźnik organizuje pracę pojazdów tak, aby zminimalizować okres, w którym autobus nie wykonuje żadnej pracy przewozowej. Ilość 27 pojazdów wyraża maksymalną liczbę pojazdów, jaka powinna być skierowana do obsługi poszczególnych linii przy założeniu, że jeden pojazd może wykonywać kursy wyłącznie w jednej linii nawet, jeśli na linii znajduje się tylko jeden kurs.

Średni przebieg wykonywany rocznie przez jeden autobus wynosi ok. 17,5 tys. km (stosunek wozokm do liczby pojazdów (469,864,70 km/rok na 27 pojazdów), co daje w przeliczeniu na miesiąc ok. 1450 km i na jeden dzień roboczy ok. 65 km. To wskazuje na dość niskie wykorzystanie taboru, co ma ogromny wpływ na koszty jego amortyzacji i nie stanowi zachęty do inwestowania przez przewoźników i operatorów w nowy tabor. Biorąc pod uwagę 8-9 godzinny czas pracy jednego dnia pracy, przy założeniu średniej prędkości komunikacyjnej (z uwzględnieniem obsługi pasażerów na przystankach) równej 45 km/h, można przyjąć, iż możliwości przewozowe taboru zaangażowanego w obsługę przewozów powiatowych są wielokrotnie większe niż te, które są aktualnie wykonywane.

Małe przebiegi autobusów stanowią barierę do zakupu nowego lub nowszego taboru ponieważ znacznie podniosło by to koszty amortyzacji.

Na tej podstawie można stwierdzić, iż potencjał przewozowy przewoźników wykonujących na dzień dzisiejszy komunikację publiczną w powiecie jest dużo większy niż wynikający z aktualnych potrzeb przewozowych. Zapas taborowy, jakim dysponują przewoźnicy oraz racjonalniejsze wykorzystanie taboru, który obecnie obsługuje trasy w Powiecie daje duże możliwości przewozowe na tym obszarze mając na uwadze dostępność środków transportowych.

Analiza komunikacji realizowanej na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Łańcuckiego na liniach regularnych wykazała iż do obsługi całej komunikacji wymagane jest posiadanie 46 pojazdów. Mając na uwadze fakt iż jeden pojazd zapewne obsługuje kursy na kilku liniach, realna liczba autobusów potrzebnych do obsługi przewozów w tej komunikacji jest dużo niższa. Suma wszystkich pojazdów jaka powinna obsługiwać przewozy w obszarze Powiatu Łańcuckiego z pewnością jest niższa niż łączna liczba pojazdów będących w posiadaniu przewoźników realizujących komunikacji w tym obszarze, z uwzględnieniem również komunikacji wojewódzkiej.

Stan taboru przewoźników wykonujących komunikację na terenie powiatu **nie będzie czynnikiem, który będzie hamował** rozwój komunikacji na tym obszarze.

3.4. Sieć kolejowa w powiecie

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

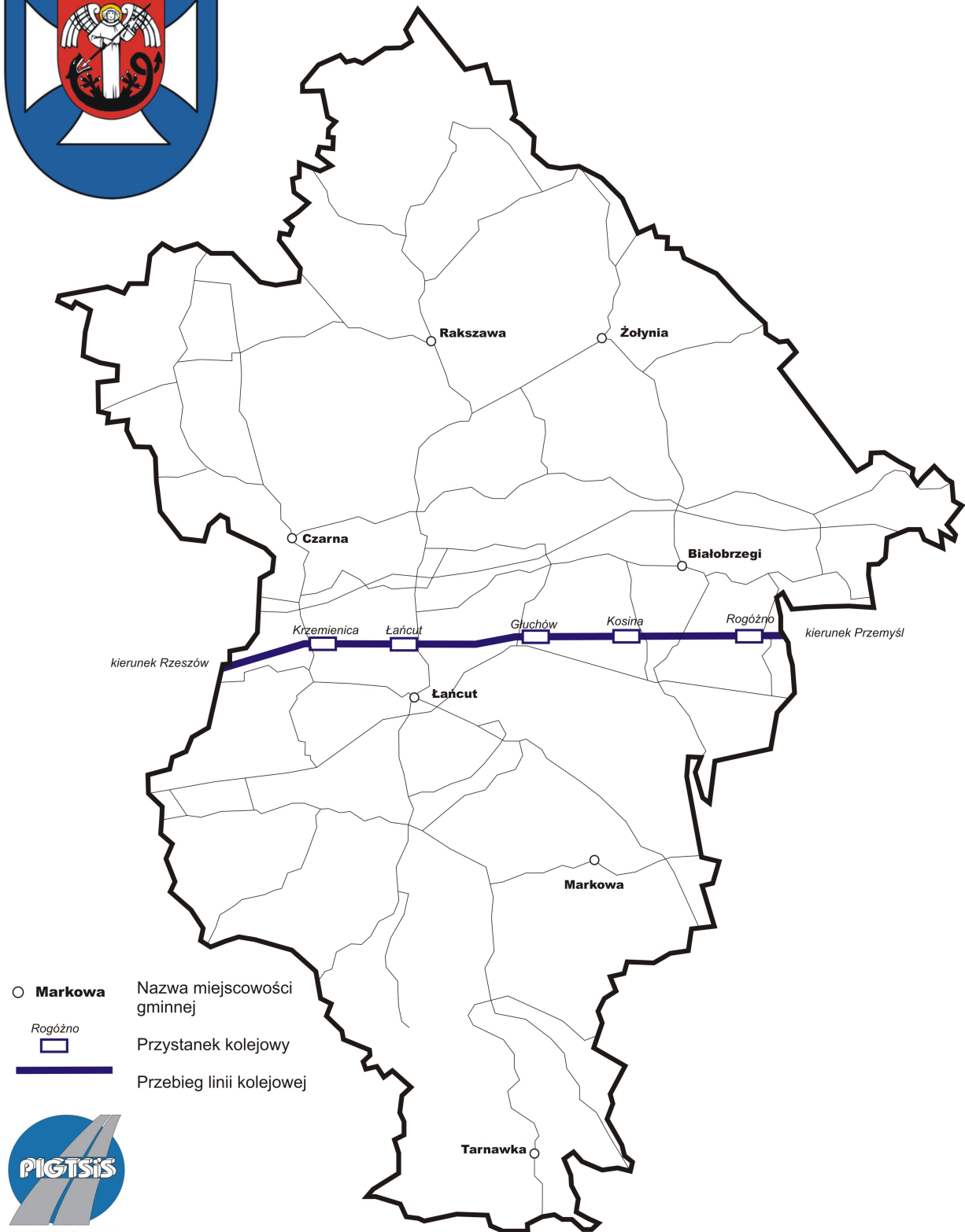
Przez powiat przechodzi linia kolejowa 91: Kraków Główny - Medyka, po której kursują pociągi pasażerskie.

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. Przebieg linii kolejowych w obszarze Powiatu Łańcuckiego zilustrowano na mapach poniżej.



Sieć kolejowa w obszarze Powiatu Łańcuckiego



- **Markowa** Nazwa miejscowości gminnej
-  **Rogóźno** Przystanek kolejowy
-  Przebieg linii kolejowej



PIGTSiS 2020 r.
Mapa 9. Sieć kolejowa w Powiecie Łańcuckim



Mapa 10. Sieć kolejowa w Powiecie Łańcuckim

Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe

W obszarze Powiatu Łańcuckiego przewozy kolejowe realizowane są przez dwóch przewoźników: Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz PKP Intercity S.A.

Pociągi kursują w relacjach:

- Rzeszów Główny – Przemyśl Główny
- Tarnów – Przemyśl Główny
- Rzeszów Główny – Horyniec Zdrój

oraz w relacjach międzyregionalnych z Krakowa Głównego, Warszawy Wschodniej i Piły Główniej do Przemyśla Głównego.

Liczba połączeń w relacji zarówno w kierunku do Przemyśla czy Rzeszowa wynosi ok. 30 par połączeń w ciągu doby. Linia kolejowa nie zapewnia mieszkańcom obsługi wewnątrz powiatowej ponieważ przewozy wykonywane są wyłącznie w jednej relacji i obsługują poza łańcutem cztery inne przystanki w obszarze Powiatu.

Z uwagi na dużą liczbę połączeń do Rzeszowa linia zapewnia pasażerom możliwość przesiadki na dworcu Głównym w Rzeszowie do innych miast w kraju. Bezpośrednio z łańcuta jest możliwość podróżowania do Krakowa, Warszawy oraz Piły.

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 9). Kompetencje organizatorów działających na różnych szczeblach powinny się uzupełniać zgodnie z zasadami przedstawionymi na poniższym schemacie.



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 2020.23 t.j.),
- d) ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2009 Nr 157, poz. 1241, 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;
 - określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- 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;
- ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora 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.

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.

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 inne).

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:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 grudnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r. poz. 1996)

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 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. (dziennik urzędowy z dnia 16 maja 2014 r. poz. 1540)***

Ze względu na zakres w/w 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 Województwa. 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”.

- ***Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Łańcuckiego przyjęty uchwałą NR VIII/54/2015 Rady Powiatu Łańcuckiego z dnia 23 czerwca 2015 r. (dziennik urzędowy z dnia 13 sierpnia 2015 r. poz. 2432)***

Zgodnie z przyjętą uchwałą na terenie Powiatu Łańcuckiego określono sieć komunikacyjną w ilości 24 linii o charakterze użyteczności publicznej. Aktualnie wykonywanych jest (pkt. 3.2.4. niniejszego opracowania) 15 linii o łącznym przebiegu ok. 470 tys. km/rok. Aktualizacja Planu Transportowego dla Powiatu Łańcuckiego zakłada utrzymanie istniejącej sieci połączeń komunikacyjnych a w szczególności zakłada propozycję uruchomienia 23 linii komunikacyjnych o planowanej optymalnej wielkości pracy przewozowej przekraczającej 1 mln km rocznie (pkt. 5.2. niniejszego opracowania).

5.2. Wyznaczenie sieci o charakterze użyteczności publicznej w Powiecie Łańcuckim

5.2.1. Planowane linie o charakterze użyteczności publicznej

W obszarze Powiatu Łańcuckiego zaplanowano 23 linie o charakterze użyteczności publicznej. Wykaz linii zilustrowano w tabeli oraz pokazano na mapie poniżej a także na mapie w formacie A3 stanowiącej załącznik nr 6 do niniejszego opracowania

LP	Symbol	Opis linii
1	1810006 U	Łańcut - Rakszawa - Brzózka Stadnicka
2	1810011 U	Łańcut - Dębina - Białobrzegi
3	1810017 U	Kosina - Łańcut. - Wysoka
4	1810021 U	Łańcut - Żołynia - Brzózka Stadnicka - Wydrze
5	1810023 U	Łańcut - Dąbrówki - Smolarzyny - Białobrzegi, (lewa) - Żołynia
6	1810028 U	Łańcut - Sonina - Wysoka - Łańcut
7	1810030 U	Tarnawka - Husów - Albigowa - Łańcut
8	1810031 U	Łańcut - Albigowa - Handzlówka
9	1810038 U	Łańcut - Białobrzegi - Budy Łańcuckie
10	1810039 U	Łańcut - Wola Dalsza - Białobrzegi
11	1810041 U	Łańcut - Wola Mała - Wola Dalsza
12	1810042 U	Łańcut - Dąbrówki - Rakszawa (Rąbane) - Rakszawa (Mościny)
13	1810061 U	Łańcut - Kraczkowa - Wysoka - Łańcut
14	1810062 U	Albigowa - Wysoka - Łańcut, ul. Armii Krajowej (Lidl) - Albigowa, Honie
15	1810063 U	Łańcut - Węgliska - Zalesie
16	1810064 U	Husów - Wysoka - Łańcut
17	1810066 U	Łańcut - Krzemienica - Medynia Głogowska
18	1810067 U	Zalesie - Medynia Głogowska - Czarna - Łańcut
19	1810068 U	Łańcut - Wola Mała - Czarna - Łańcut
20	1810069 U	Łańcut - Krzemienica
21	1810071 U	Wola Mała - Łańcut - Markowa
22	1810072 U	Łańcut - Dębina - Białobrzegi - Korniaktów Południowy - Budy Łańcuckie (prawa)
23	1810073 U	Łańcut - Wysoka - Cierpisz

Tabela 23. Planowane do uruchomienia powiatowe linie o charakterze użyteczności publicznej



Mapa 11. Planowane do uruchomienia powiatowe linie o charakterze użyteczności publicznej dla Powiatu Łąncuckiego

Uwarunkowania mające wpływ na utworzenie sieci o charakterze użyteczności publicznej dla Powiatu Łańcuckiego:

- aktualnie wykonywana sieć połączeń autobusowych zarówno w komunikacji o charakterze użyteczności publicznej jak i regularnej w przewozach wojewódzkich i powiatowych i likwidacja ewentualnych tzw. miejsc wykluczonych komunikacyjnie
- skomunikowanie wszystkich gmin z siedzibą powiatu za pomocą różnych, alternatywnych tras przejazdu
- skomunikowanie miejscowości w gminach z siedzibą gminy w obszarze której się znajdują
- projektowanie różnych tras przejazdu z siedziby Powiatu do Gmin w celu spełnienia podstawowych potrzeb mieszkańców takich jak zapewnienie dojazdu wszystkim uczniom do szkół szczebla podstawowego i średniego oraz zapewnienie dojazdu do zakładów pracy zlokalizowanych na terenie powiatu

5.2.2. Częstotliwość kursowania

Częstotliwość kursowania autobusów zaplanowano w dni od poniedziałku do piątku oprócz świąt. Autobusy nie będą kursowały także 24 i 31 grudnia i w piątek po dniu Bożym Ciele (252 dni). Jest to okres kursowania najbardziej optymalny. W uzasadnionych przypadkach możliwe jest zmniejszenie częstotliwości kursowania poprzez ograniczenie komunikacji w okresie ferii letnich (204 dni) lub ograniczenie komunikacji do wykonywania jej wyłącznie w okresie dni szkolnych dla Województwa Podkarpackiego tj. 189 dni.

5.2.3. Planowana praca przewozowa

Dla planowanej sieci o charakterze użyteczności publicznej obliczono pracę przewozową jaka będzie realizowana w ciągu roku zakładając optymalną liczbę kursów. Tabelę poniżej zawierającą ponadto informację o ilości połączeń oraz liczbie dni kursowania stanowi **załącznik nr 7** do niniejszego opracowania.

Lp.	Nr linii	Nazwa linii komunikacyjnej	Długość linii (km)	Planowana łączna wielkość pracy eksploatacyjnej (wozokilometry)	Ilość kursów w obie strony (na dobę)
1	1810006U	Łańcut - Rakszawa - Brzózka Stadnicka	29,2	58 867,20	8
2	1810011U	Łańcut - Dębina - Białobrzegi	12,3	37 195,20	12
3	1810017U	Kosina - Łańcut. - Wysoka	17,4	35 078,40	8
4	1810021U	Łańcut - Żołynia - Brzózka Stadnicka - Wydrze	30,8	62 092,80	8
5	1810023U	Łańcut - Dąbrówki - Smolarzyny - Białobrzegi, (lewa) - Żołynia	25,1	50 601,60	8
6	1810028U	Łańcut - Sonina - Wysoka - Łańcut	14,9	30 038,40	8
7	1810030U	Tarnawka - Husów - Albigowa - Łańcut	25,5	51 408,00	8
8	1810031U	Łańcut - Albigowa - Handzlówka	11,6	35 078,40	12
9	1810038U	Łańcut - Białobrzegi - Budy Łańcuckie	21,1	42 537,60	8
10	1810039U	Łańcut - Wola Dalsza - Białobrzegi	13,2	26 611,20	8
11	1810041U	Łańcut - Wola Mała - Wola Dalsza	9,2	37 094,40	16

12	1810042U	Łańcut - Dąbrówki - Rakszawa (Rąbane) - Rakszawa (Mościny)	24	48 384,00	8
13	1810061U	Łańcut - Kraczkowa - Wysoka - Łańcut	30	60 480,00	8
14	1810062U	Albigowa - Wysoka - Łańcut - Albigowa, Honie	30	60 480,00	8
15	1810063U	Łańcut - Węgliska - Zalesie	24,4	49 190,40	8
16	1810064U	Husów - Wysoka - Łańcut	15,8	31 852,80	8
17	1810066U	Łańcut - Krzemienica - Medynia Głogowska	22	66 528,00	12
18	1810067U	Zalesie - Medynia Głogowska - Czarna - Łańcut	20,4	41 126,40	8
19	1810068U	Łańcut - Wola Mała - Czarna - Łańcut	24,7	74 692,80	12
20	1810069U	Łańcut - Krzemienica	9,2	27 820,80	12
21	1810071U	Wola Mała - Łańcut - Markowa	19,3	38 908,80	8
22	1810072U	Łańcut-Dębina-Białobrzegi-Korniaków Pd. – Budy Łańcuckie (Prawa)	16,3	32 860,80	8
23	1810073U	Łańcut – Wysoka – Cierpisz	14,5	29 232,00	8
RAZEM			460,9	1 028 160,00	212

Tabela 24. Planowana praca przewozowa na liniach o charakterze użyteczności publicznej

Planowana roczna praca przewozowa na terenie Powiatu Łańcuckiego wynosić będzie 1 028 160,00 km. Aktualnie na terenie powiatu realizowanych jest 4.879.104,90 km rocznie, z czego 563.092,80 km, w komunikacji regularnej wykonywanej na mocy zezwoleń wydanych przez Starostę Łańcuckiego oraz 469.864,70 km/rok na liniach o charakterze użyteczności publicznej.

Lp.	Wyszczególnienie	Roczny przebieg [km]	% udział w komunikacji
1	Aktualna praca przewozowa wykonywana na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa oraz Starostę Łańcuckiego oraz Wójtów i Burmistrzów Gmin w tym:	4 879 104,90	100,00%
2	Aktualna praca przewozowa w przewozach regularnych wykonywana na podstawie w zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego	3 789 590,50	77,67%
3	Aktualna praca przewozowa w przewozach regularnych wykonywana na podstawie w zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Łańcuckiego	563 092,80	11,54%
4	Aktualna praca przewozowa w przewozach o charakterze użyteczności publicznej wykonywana na podstawie w zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Łańcuckiego	469 864,70	9,63%
5	Aktualna praca przewozowa w przewozach regularnych wykonywana na podstawie w zezwoleń wydanych przez Wójtów i Burmistrzów Gmin	56 556,90	1,16%

6	Planowana praca przewozowa projektowanych linii o charakterze użyteczności publicznej	1 028 160,00
7	% wzrost udziału do ilości obecnej komunikacji powiatowej	
8	w przewozach regularnych	182,59%
9	w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	218,82%

Tabela 25. Aktualny i projektowany stan komunikacji na terenie Powiatu Łańcuckiego (tabela stanowi również załącznik nr 8 do niniejszego opracowania.)

Proponowana do uruchomienia w ramach linii użyteczności publicznej komunikacja będzie więc wyższa od wykonywanej aktualnie komunikacji i stanowić będzie ponad 180% komunikacji regularnej oraz prawie 220% aktualnie wykonywanej komunikacji w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

5.2.4. Etapy uruchamiania przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Zaplanowana sieć komunikacji o charakterze użyteczności publicznej oraz wykazana dla niej planowana praca przewozowa uwzględnia tzw. wariant optymalny dla którego w dalszej części niniejszego opracowania zostaną wskazane zasady finansowania.

Jednakże należy zaznaczyć i komunikacja o charakterze użyteczności publicznej uruchamiana może być etapami tj. poszczególne linie mogą być uruchamiane w zależności od aktualnego zapotrzebowania na przewozy. Powyższe dotyczyć będzie także ilości uruchamianych kursów, tj. ilości połączeń jaka będzie wykonywana zarówno w ciągu jednego dnia jak i w ciągu całego roku kalendarzowego. Aktualnie występujące zapotrzebowanie na przewozy oraz inne czynniki społeczne i gospodarcze a także finansowe będą miały wpływ na liczbę uruchamianych połączeń. Dopuszczalnym więc będzie sukcesywne zwiększanie ilości połączeń lub ich zmniejszanie.

Ponadto przewiduje się że Organizator przewozów o charakterze użyteczności publicznej może dokonywać zmian w przebiegu proponowanych linii. Zmiany będą mogły dotyczyć np. modyfikacji trasy przebiegu w związku z uruchamianiem przejazdu przez dodatkowe miejscowości lub zastąpieniu obsługi jednej miejscowości inną miejscowością. Dopuszczalna będzie także modyfikacja liczby przystanków w ramach poszczególnych linii komunikacyjnych.

Zmiany mogą dotyczyć modyfikacji przebiegu linii przez poszczególne miejscowości położone wzdłuż trasy przejazdu, o których mowa powyżej, nie powinny być jednak zbyt duże i nie powinny tak modyfikować trasy przejazdu, aby zmieniana linia miała zupełnie inny charakter przebiegu.

Zmiany, o których mowa powyżej, jeżeli nie będą zbyt duże to nie będzie wymagana zmiana Planu Transportowego. Takie ponowne uchwalenie planu transportowego powinno mieć miejsce wtedy, gdy zmieniana linia będzie miała zupełnie inny przebieg na całej swojej długości.

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 2021 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 2022 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 2022 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 2022 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 jest procedura przetargowa, chociaż nie wyklucza się zastosowania pozostałych trybów.

W celu wyłonienia operatora w trybie ustawy - *Prawo zamówień publicznych* należy przeprowadzić postępowanie, którego procedurę szczegółowo regulują przepisy Działu 2 wspomnianej ustawy. Wybór tego trybu wymaga odpowiedniego przygotowania postępowania. Warunki określone przez Organizatora mogą mieć wpływ na liczbę oferentów. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym stwarza możliwość, aby sieć o charakterze użyteczności publicznej była obsługiwana przez kilku operatorów. W przypadku, gdy przedmiotem postępowania są pojedyncze linie istnieje szansa, że więcej oferentów spełni określone wymagania, co skutkować będzie obniżeniem kosztów w zakresie obsługi linii. Nie dotyczy to jednak linii mniej rentownych, do obsługi których nie przystąpi wielu oferentów z uwagi na wysokie ryzyko kosztów. Inna sytuacja ma miejsce przy organizacji przetargu dla pakietu linii, ponieważ wówczas ryzyko strat jest mniejsze i firmy chętniej przystępują do przetargu i aktywniej konkurują między sobą. Wzrost konkurencji powoduje jednak wzrost wymagań wobec podmiotów startujących w przetargu, co skutkuje ich eliminacją.

Istotną kwestią jest właściwe określenie specyfikacji istotnych warunków zamówienia, ponieważ organizator może dokonać wyboru operatora, przewidując, że świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są nierentowne, będzie wiązało się ze świadczeniem takich usług przez tego samego operatora na innej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są rentowne. Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie zorganizowania przewozów na wszystkich liniach komunikacyjnych przewidzianych w planie transportowym, zarówno tych rentownych, jak i tych, które są lub mogą okazać się nierentowne.

Celem tego postępowania jest bowiem wyłonienie najkorzystniejszej oferty, zgodnie z wymaganiami określonymi w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia. Cena nie musi być jedynym kryterium ale zazwyczaj jest kryterium decydującym. Wykonawcy biorący udział w postępowaniu muszą określić szacunkową wartość za wykonanie przedmiotu zamówienia oraz spełnić inne wymagania określone w SIWZ. Przedmiotem zamówienia najczęściej jest liczba planowanych do wykonania wozokilometrów. Wykonawcy określają cenę za 1 wzk, uwzględniając wszystkie koszty mogące powstać w okresie realizacji. Po podpisaniu umowy i na warunkach w niej określonych wysokość wynagrodzenia będzie obliczana za faktycznie przejechane wozokilometry. Podział ryzyka pomiędzy Operatorem i Organizatorem zależy od umowy stron. Umowa powinna również regulować czy wpływy ze sprzedaży biletów stanowią własność Operatora czy Organizatora.

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.

6.3. Źródła finansowania działalności przewozowej

Przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej powinny być finansowane z kilku źródeł. Podstawowym źródłem przychodów będą przychody ze sprzedaży biletów pasażerom, którzy korzystać będą z tej komunikacji. Jak wynika z aktualnej analizy przychodów uzyskiwanych przez przedsiębiorców

korzystających z przewozów regularnych będą to bilety jednorazowe oraz bilety miesięczne szkolne. Wpływy z tych tytułów powinny zapewnić ok. ok. 40% przychodów uzyskiwanych przez operatora. Znaczne źródło przychodów powinny stanowić środki uzyskiwane z budżetu państwa z tytułu honorowania uprawnień obywateli do ulgowych przejazdów. Z uwagi na strukturę przejazdów, przychody te powinny pokryć kolejne 30% kosztów działalności.

Znacznie zmniejszona oferta przewozowa, w której będzie możliwe korzystanie z tych ulg ustawowych, powinna spowodować, u wybranego operatora, zwiększoną sprzedaż biletów ulgowych a tym samym zwiększoną wartość przysługujących dopłat w porównaniu do wielkości uzyskiwanych obecnie w przeciętnych kursach komunikacji regularnej.

Źródłem finansowania powinny być określone w budżecie powiatu środki na sfinansowanie różnicy pomiędzy uzyskiwanymi przychodami a ponoszonymi kosztami przy wykonywaniu kursów szczególnie po godzinie 18.00 jeżeli będzie taka potrzeba.

Powiat powinien sfinansować także niezbędną infrastrukturę dla pasażerów np. zakup automatów do sprzedaży biletów, utrzymanie systemu informacji dla pasażerów, systemu nadzoru nad realizacją komunikacji publicznej.

Kolejnym źródłem finansowania komunikacji o charakterze użyteczności publicznej mogą być odpowiednie fundusze publiczne na finansowanie zakupu taboru czy też budowę infrastruktury, jakie mogą zostać uruchomione w programach UE lub rządu.

Środki finansowe na sfinansowanie tej komunikacji mogą pochodzić także od Gmin, jako rekompensata finansowa za wykonywanie przez powiat komunikacji na obszarach gminy, jeżeli dany rodzaj przewozu będzie miał także za zadanie zapewnienie dojazdu mieszkańcom gminy do jej siedziby i będzie zlecany przez tą jednostkę operatorowi realizującemu przewozy powiatowe. Takie rozwiązanie jest bardzo często realizowane na obszarach aglomeracyjnych w komunikacji miejskiej.

Powiat Łańcucki, po wejściu w życie Ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o *Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej* [Dz. U. z 2019 r., poz. 1123], która wprowadziła możliwości dofinansowania ze środków Funduszu realizacji zadań własnych Organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, korzysta z tej możliwości i jest to znacząca pomoc z budżetu państwa umożliwiająca zapewnienie potrzeb przewozowych w szerszym zakresie.

6.4. Koszty działalności przewozowej

Na koszty komunikacji powiatowej składać się będą głównie koszty eksploatacyjne operatora. Będą to koszty eksploatacyjne, amortyzacja oraz koszty zarządu i nadzoru. Największą grupę kosztów stanowić będą koszty eksploatacyjne obejmujące koszty płac, paliwa i ogumienia, koszty techniczne związane z zapewnieniem utrzymania taboru autobusowego w należytym stanie technicznym, podatki i daniny publiczne oraz koszty innych materiałów związanych z eksploatacją pojazdów. Kolejną grupę kosztów stanowić będą koszty amortyzacji pojazdów lub opłat leasingowych. Wysokość tych opłat może być różna w zależności od postawionych operatorowi wymogów wobec autobusów, jakimi ma realizować

zleconą usługę. Dlatego szczególnie w pierwszym okresie, kiedy udzielane zamówienie dotyczyć będzie niewielkiej liczby kursów, a czas umowy będzie krótki, to wymagania do taboru nie powinny być zbyt wysokie z uwagi na poziom kosztów.

Trzecią grupę kosztów stanowią koszty zarządu operatora i koszty nadzoru organizatora. Te koszty powinny być ograniczane i nie przekraczać ustalonej w umowie o udzielenie zamówienia publicznego – wysokości.

W chwili obecnej należy przyjąć do przeprowadzanych kalkulacji i wyliczeń koszt na poziomie 5,50 zł z jeden wozokilometr, przy założeniu, że wymogi w stosunku do pojazdów nie będą większe niż opisane w Planie. Proponowany w Planie transportowym przebieg w powiatowych przewozach osób o charakterze użyteczności publicznej wynosi 1.028.160,00 km, a więc ogólny koszt tych przewozów wynosiłby w skali jednego roku 5.654.880 złotych, zakładając, uzyskanie pokrycia przychodami z biletów na poziomie ok. 40%. Ponadto należy uwzględnić rekompensatę z tytułu honorowania ulg ustawowych, na poziomie ok. 25% przychodów. Niedobór środków, które powinny zostać pokryte przez Organizatora wynosić będzie ok. 35% planowanych kosztów. Wynika z tego, że mogą być niezbędne będą środki publiczne w przypadku udzielenia zamówienia w trybie ustawy o zamówieniach publicznych w wysokości 1.979.208 zł. Znaczna część tych środków Powiat Łańcucki może uzyskać za pośrednictwem Wojewody Podkarpackiego ze środków z budżetu państwa na podstawie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o *Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej* [Dz. U. z 2019 r., poz. 1123].

6.5. Finansowanie inwestycji

Inwestycje taborowe i związane z zapleczem technicznym powinny być ponoszone przez operatora. W przypadku uruchomienia możliwości współfinansowania przez środki UE lub budżety państwa albo województw, zakupu środków taborowych przez jednostki samorządu terytorialnego, Powiat powinien rozważać możliwość takiego zakupu. W takim przypadku zakupiony przez powiat tabor w drodze umowy powinien zostać przekazany operatorowi do wykonywania przewozów powiatowych, a jego wartość powinna być rozliczona jako rodzaj udzielanej rekompensaty.

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 Łańcuckiego 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 Łańcuckiego.

- 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.

	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		

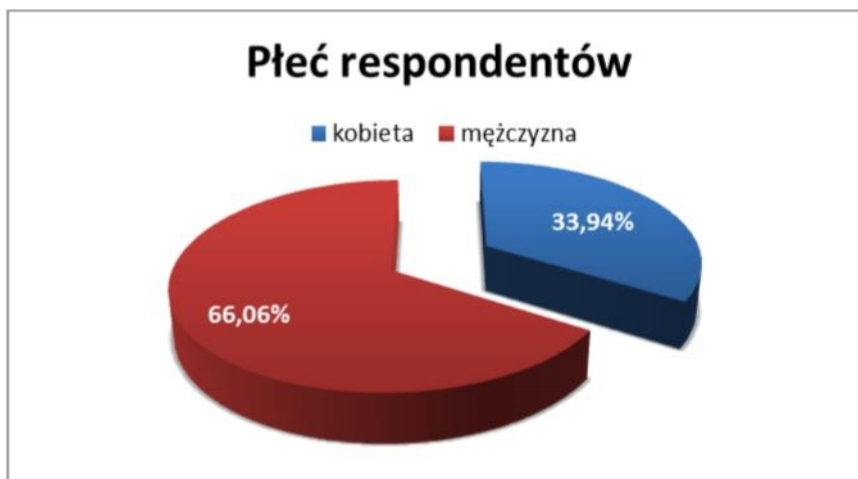
Tabela 26. Zestawienie cech usług przewozu

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

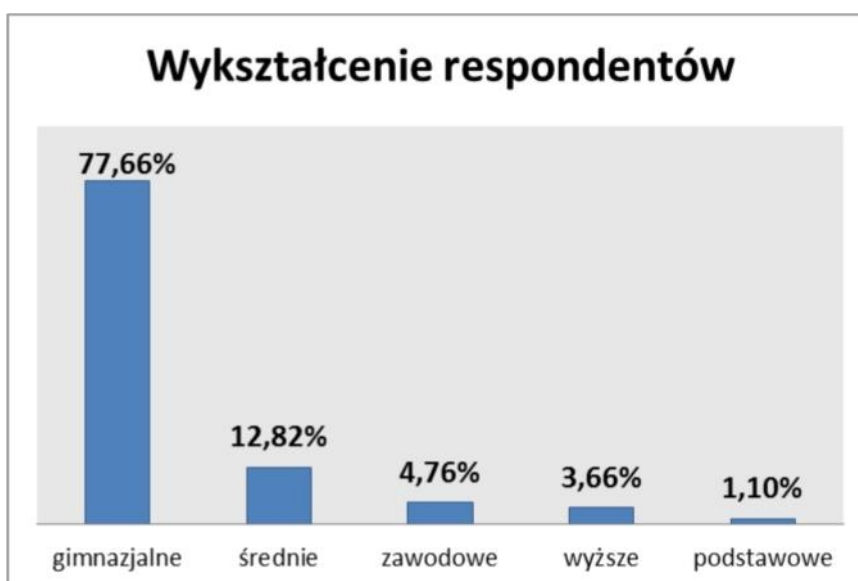
Konstrukcja kwestionariusza zawierająca metryczkę umożliwia przedstawienie respondentów ze względu na płeć, wiek, status zawodowy, wykształcenie. Poniżej przedstawione są statystyki charakteryzujące próbę statystyczną pasażerów.

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.



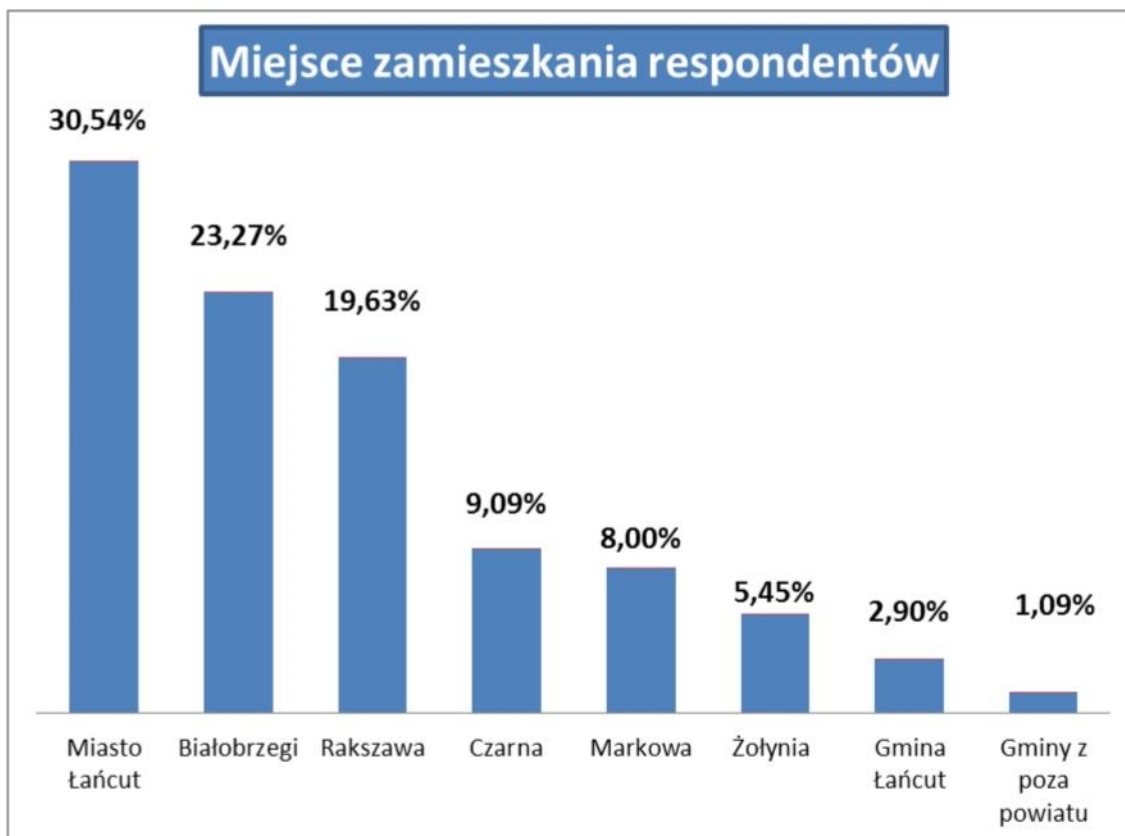
Wykres 8. Płeć respondentów

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 wykształcenie podstawowym stanowią zaledwie 1,10 proc. wszystkich badanych.



Wykres 9. 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.

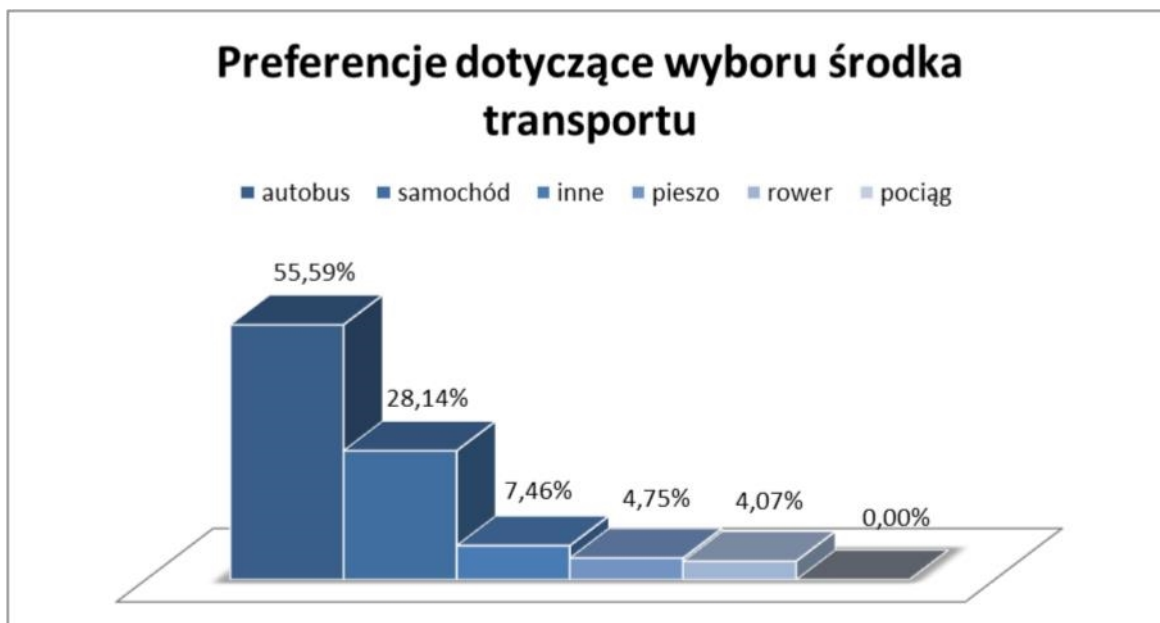


Wykres 10. Miejsce zamieszkania respondentów

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.

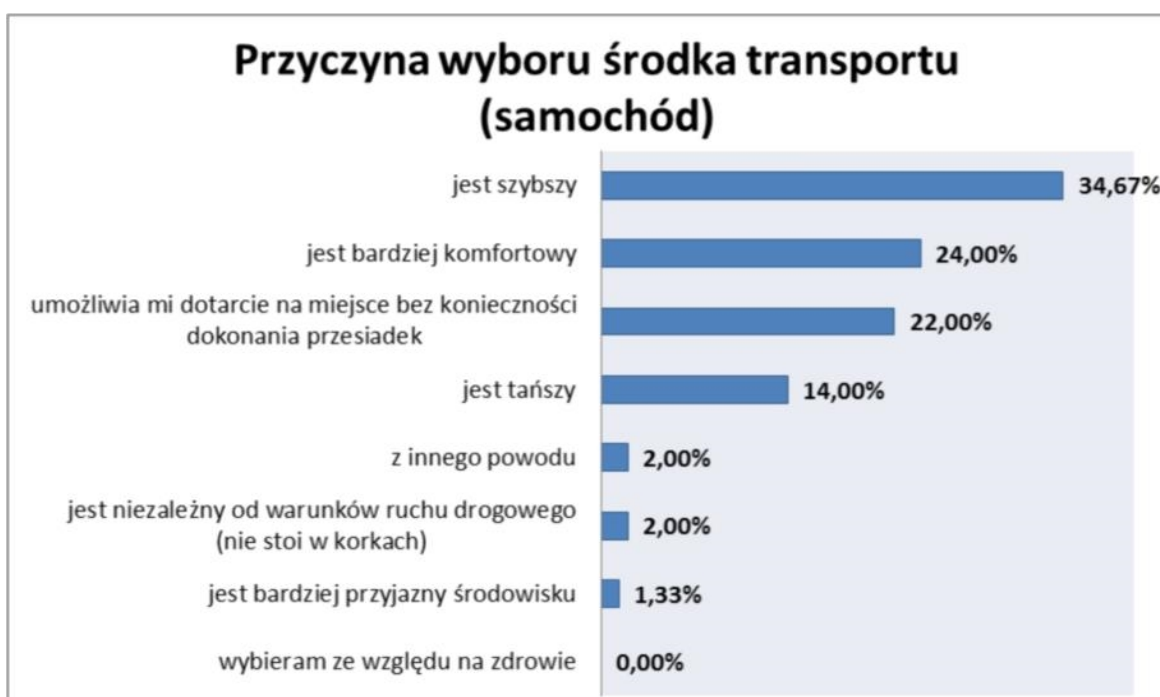
Stosunkowo często wybieranym środkiem transportu okazał się rower, na który wskazało 4,07proc. osób biorących udział w badaniu. Warto odnotować, że 7,46 proc. ankietowanych, jako preferowany środek transportu wybrało odpowiedź „inne”, gdzie wskazywali takie środki transportu, jak skuter, motocykl czy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



Wykres 11. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu

D. PRZYZYNA 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 przestankach środowiskowych oraz innych.

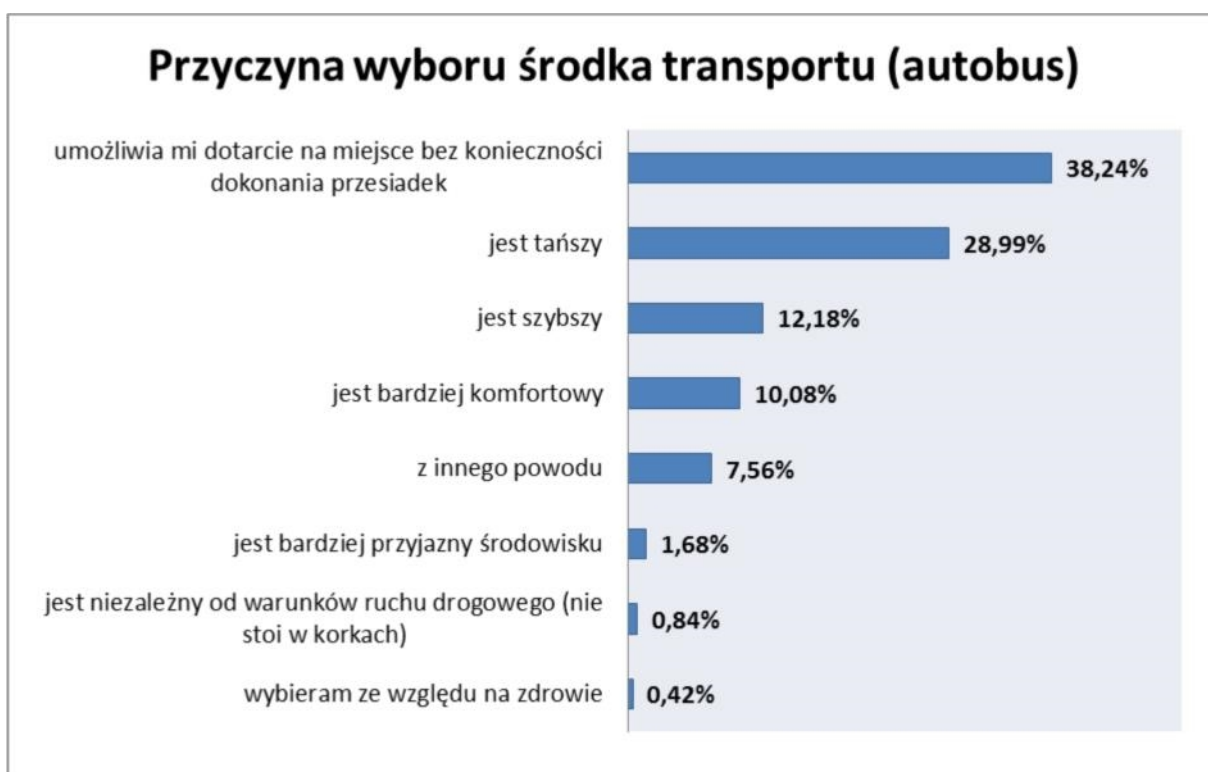


Wykres 12. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód)

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.

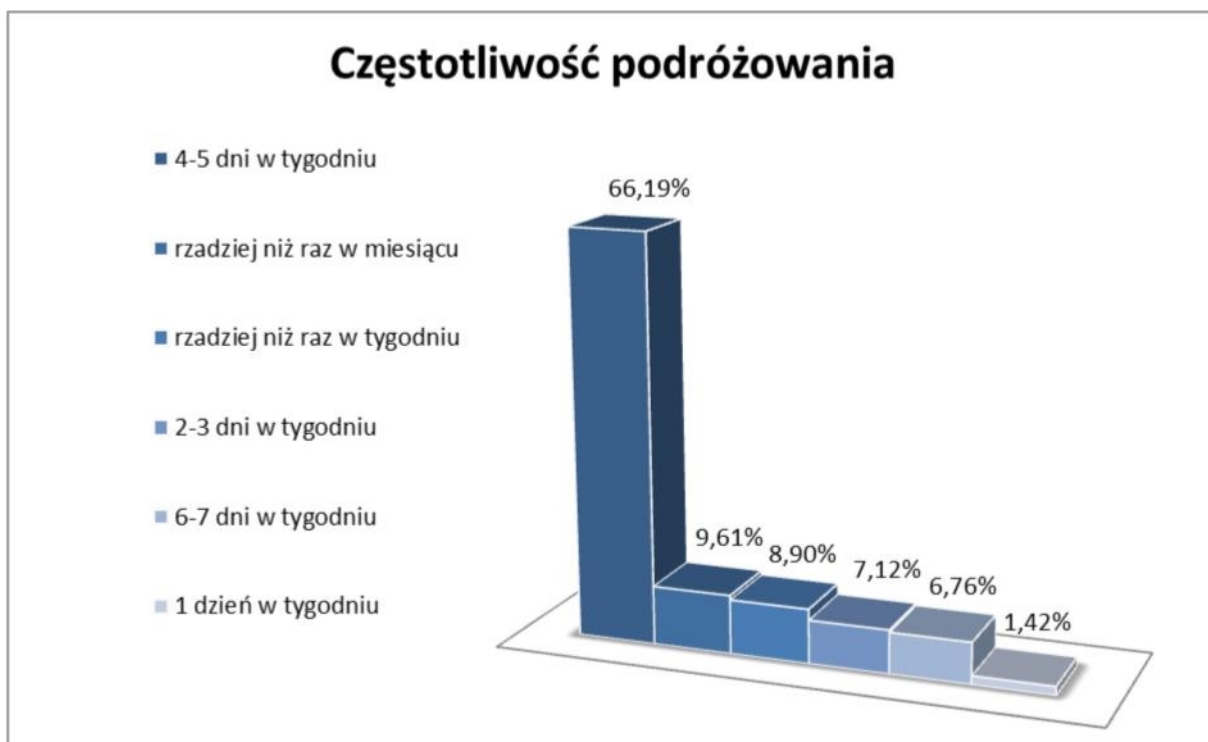
Dla więcej niż co czwartej osoby ankietowanej było to również rozwiązanie tańsze (28,99 proc.). Z kolei 12,18 proc. respondentów deklaruje, że w ich konkretnym przypadku autobus stanowi rozwiązanie szybsze. Co dziesiąty ankietowany wybiera autobus ze względu na komfort 10,08 proc. Pozostałe odpowiedzi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



Wykres 13. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus)

F. CZĘSTOTLIWOŚĆ BADANIA

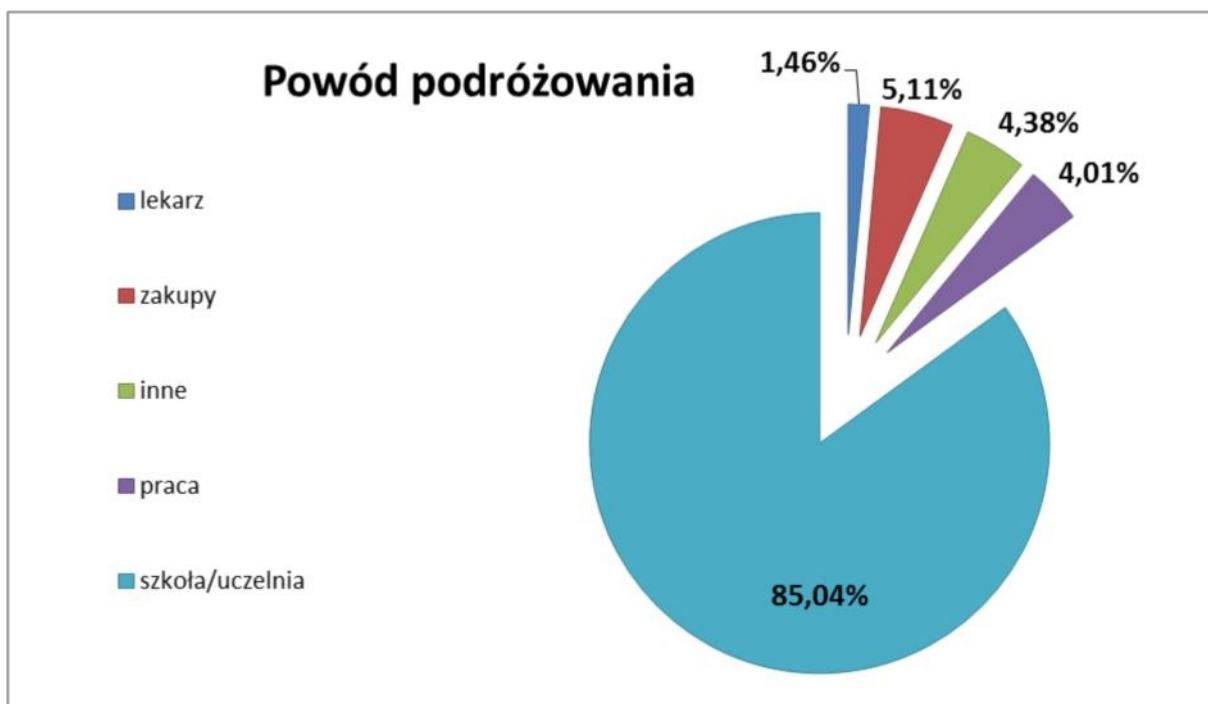
Więcej niż co drugi respondent korzysta z komunikacji publicznej 4-5 dni w tygodniu. Z kolei co dziesiąty ankietowany korzysta z niej rzadziej niż raz w miesiącu. Rzadziej niż raz w tygodniu z komunikacji publicznej korzysta 8,90 proc. osób biorących w badaniu. Niewiele osób korzysta z niej 2-3 dni w 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 14. Częstotliwość podróżowania

G. POWÓD PODRÓŻOWANIA

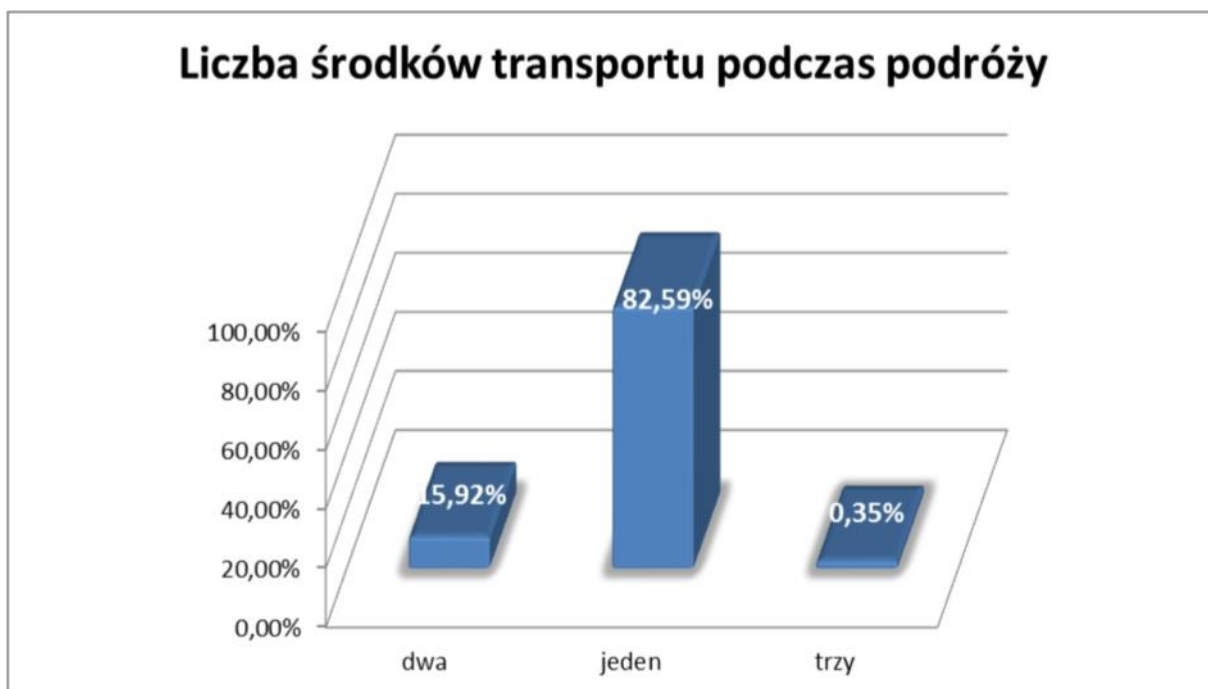
Powód podróżowania jest silnie skorelowany ze statusem zawodowym i częstością podróżowania. Cel podróży uczniów i osób pracujących jest oczywisty, natomiast emeryci jeżdżą głównie na zakupy lub do lekarza.



Wykres 15. Powód podróżowania

H. LICZBA ŚRODKÓW TRANSPORTU PODCZAS PODRÓŻY

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



Wykres 16. Liczba środków transportu podczas podróży

I. PREFERENCJE PASAŻERÓW

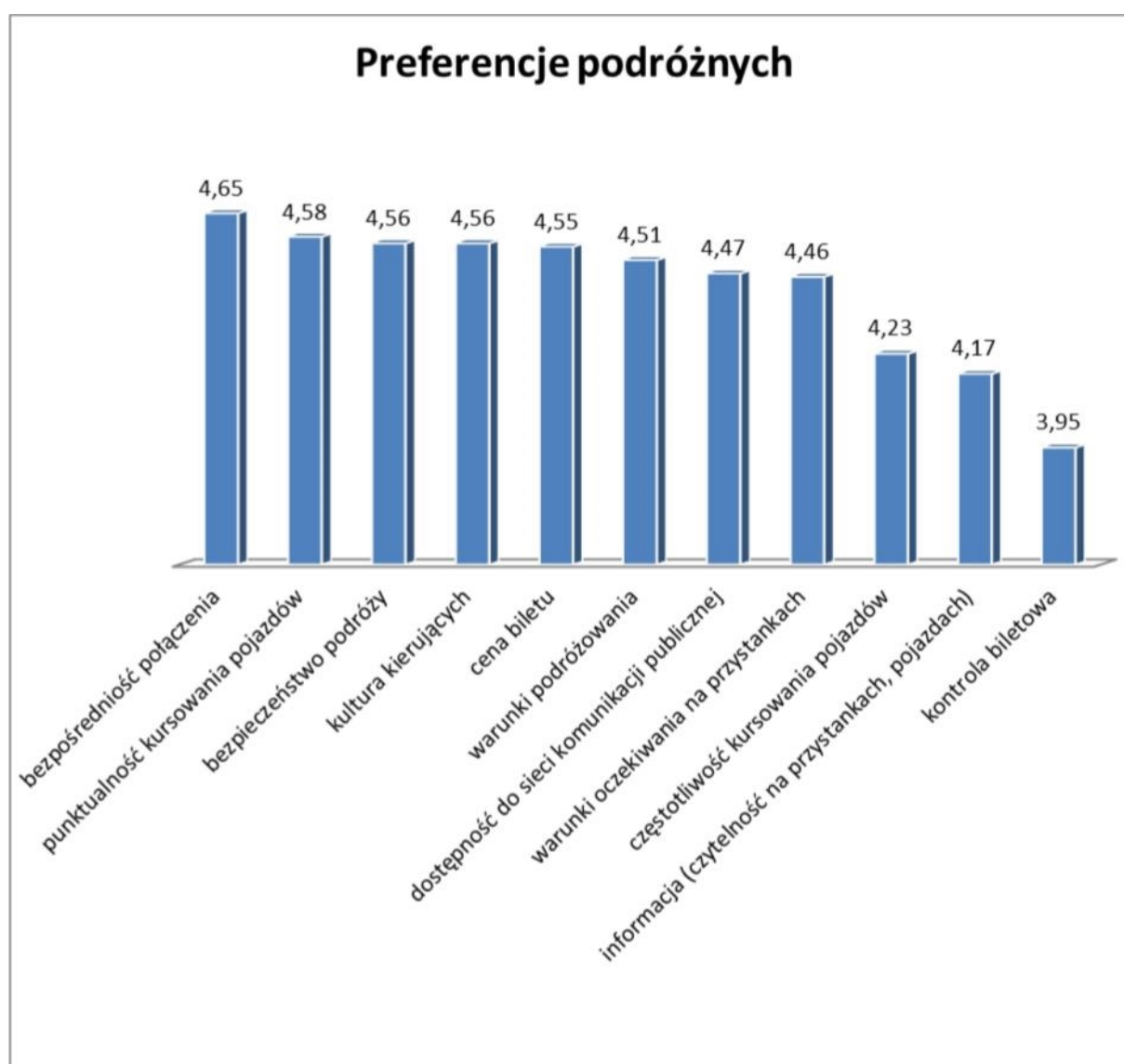
Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego w Powiecie Łańcuckim przedstawiają się następująco:

	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

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
8.	Dostępność do sieci komunikacji publicznej	4,47	8
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	

Tabela 27. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

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 17. Preferencje podróżnych

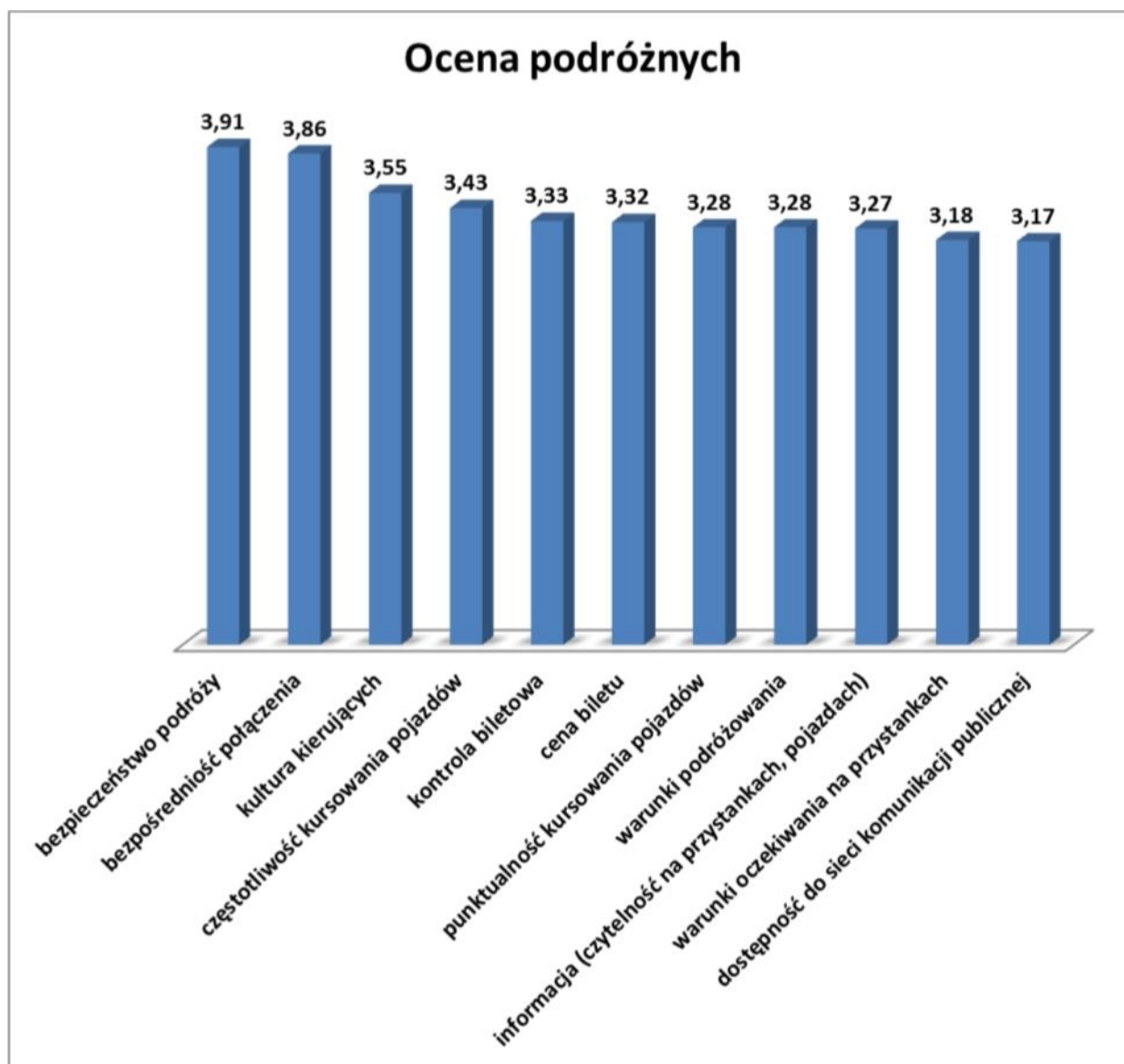
J. OCENA JAKOŚCI USŁUG

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

	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	

Tabela 28. Wyniki w zakresie ocen poziomu jakości usług

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 18. Ocena podróżnych

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 nappełnień (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 wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi 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 pożądanego celu 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 Łąncuckiego stworzenie dynamicznego systemu informacji pasażerskiej nie jest działaniem niezbędnym w perspektywie najbliższych kilku lat. Dla mieszkańców i użytkowników komunikacji publicznej na terenie Powiatu Łąncuckiego 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 2017 roku, Rzeszów 2018.
 - Strategia rozwoju województwa - Podkarpackie 2030, Rzeszów 2019.
 - Program ochrony środowiska województwa podkarpackiego na lata 2017 - 2019 z perspektywą do 2023 roku, Rzeszów, 2017.
 - Plan gospodarki odpadami dla województwa podkarpackiego na lata 2020 – 2026 z perspektywą do 2032 r., Rzeszów 2020.
2. Dokumenty na poziomie powiatowym:
 - Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Łańcuckiego na lata 2019 – 2022 z perspektywą na lata 2023 – 2026, Łańcut 2018
 - 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 Miasto Łańcut na lata 2016 – 2019 z uwzględnieniem lat 2020 – 2023, Łańcut 2016
 - 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 2018 – 2021 z uwzględnieniem lat 2022 – 2025, Rakszawa 2017
 - 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

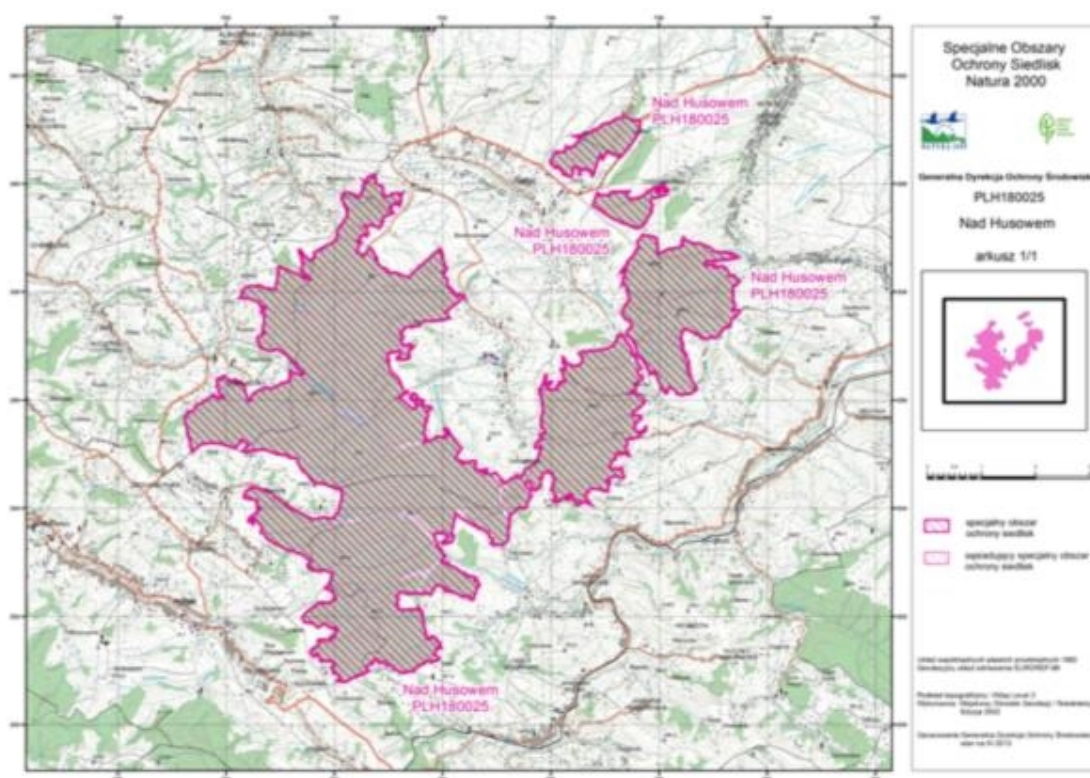
Powierzchnia: 3347.7 ha

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.

Fragmenty 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.



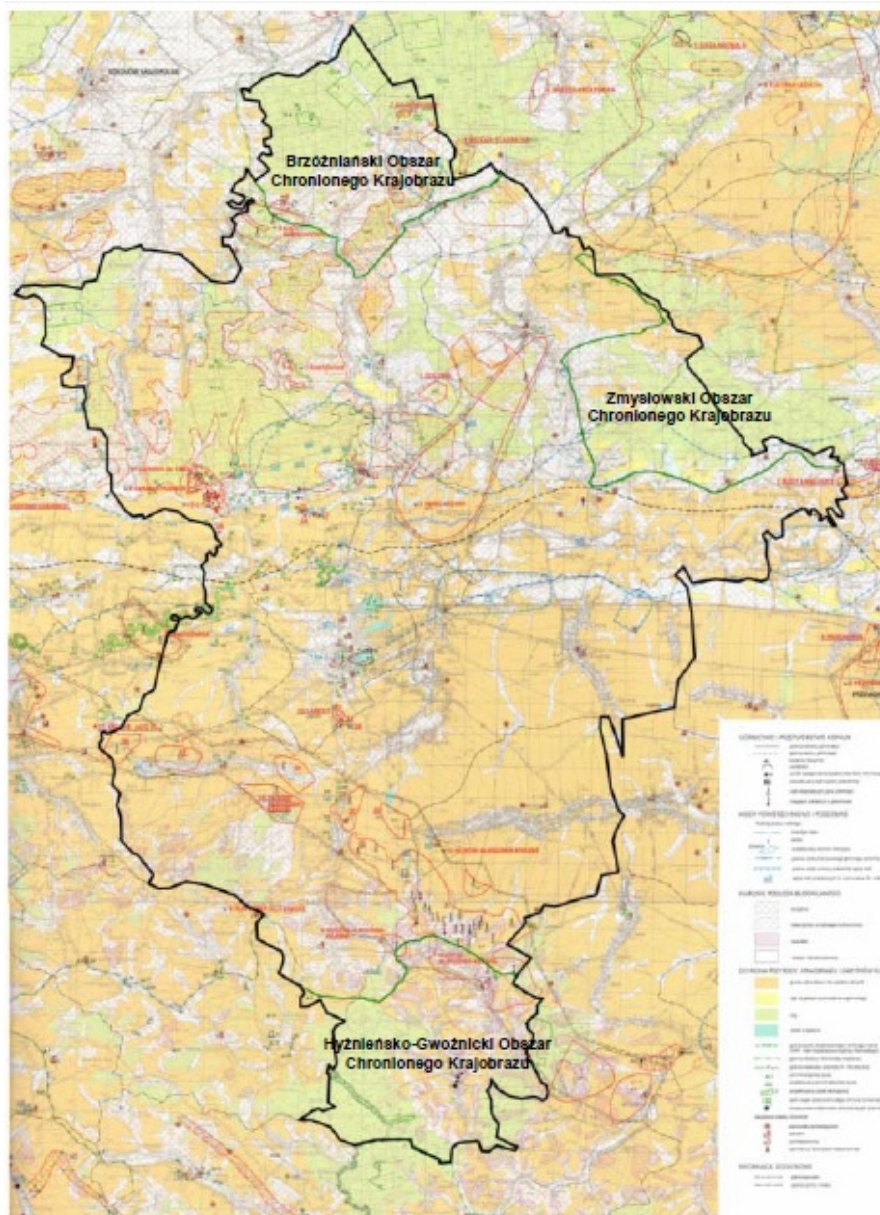
Mapa 12. Formy ochrony przyrody Natura 2000 w Powiecie Łańcuckim

Źródło: Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Łańcuckiego na lata 2019-2022 z perspektywą na lata 2023-2026

Brzózniński OChK 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 OChK o powierzchni 24 620 ha. Zajmuje on południowozachodnią 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 OChK o powierzchni 5 950 ha. Obszar ten obejmuje południowowschodnią 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 13. 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. Przedmiotem ochrony jest fragment drzewostanu z dużym udziałem modrzewia polskiego oraz starodrzewu bukowego z wieloma gatunkami roślin górskich w runie

Pomniki przyrody:

- wiąz górski w Żołyni o obwodzie 690 cm;
- platany klonolistne: w parku w Łańcucie 2 drzewa o obwodzie 7,88 m (Φ 2.51m) 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	9
Tabela 2. Liczba sołectw, powierzchnia i liczba mieszkańców	11
Tabela 3. Przyrost/spadek liczby ludności w porównaniu do 2000 r.	11
Tabela 4. Saldo migracji w powiecie łańcuckim w latach 2005-2018	13
Tabela 5. Liczba podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON	14
Tabela 6. Gęstość zaludnienia w gminach Powiatu łańcuckiego w 2018 r.	15
Tabela 7. Najważniejsze zakłady pracy w poszczególnych gminach Powiatu łańcuckiego	16
Tabela 8. Wykaz dróg w powiecie łańcuckim	18
Tabela 9. Ilość przystanków w gminach Powiatu łańcuckiego	22
Tabela 10. Ilość przystanków i miejscowości w gminach Powiatu łańcuckiego	23
Tabela 11. Ilość przystanków w zależności od kategorii drogi	24
Tabela 12. Przewoźnicy realizujący komunikację powiatową w obszarze Powiatu łańcuckiego	25
Tabela 13. Linie w komunikacji powiatowej w obszarze Powiatu łańcuckiego	26
Tabela 14. Przewoźnicy realizujący komunikację powiatową w obszarze Powiatu łańcuckiego	28
Tabela 15. Linie w komunikacji wojewódzkiej w obszarze Powiatu łańcuckiego	30
Tabela 16. Komunikacja gminna realizowana w obszarze Powiatu łańcuckiego	32
Tabela 17. Komunikacja o charakterze użyteczności publicznej realizowana w obszarze Powiatu łańcuckiego	32
Tabela 18. Linie autobusowe w obszarze Powiatu łańcuckiego	34
Tabela 19. Praca przewozowa na terenie powiatu wg. organu wydającego zezwolenia	36
Tabela 20. Praca przewozowa na terenie powiatu wg. przewoźników	37
Tabela 21. Liczba autobusów w Powiecie łańcuckim w latach 2014 - 2019	38
Tabela 22. Ilość autobusów w obsłudze komunikacji o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu łańcuckiego	39
Tabela 23. Planowane do uruchomienia powiatowe linie o charakterze użyteczności publicznej	49
Tabela 24. Planowana praca przewozowa na liniach o charakterze użyteczności publicznej	52
Tabela 25. Aktualny i projektowany stan komunikacji na terenie Powiatu łańcuckiego	53
Tabela 26. Zestawienie cech usług przewozu	62
Tabela 27. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji	69
Tabela 28. Wyniki w zakresie ocen poziomu jakości usług	70

Spis map

Mapa 1. Mapa Powiatu Łańcuckiego	10
Mapa 2. Schemat dróg w Powiecie Łańcuckim	19
Mapa 3. Inwestycje drogowe w Powiecie Łańcuckim zgodnie z planem działania GDDKiA	20
Mapa 4. Budowa obwodnicy Łańcuta	21
Mapa 5. Przebieg linii regularnych w komunikacji powiatowej w obszarze Powiatu Łańcuckiego	27
Mapa 6. Przebieg linii regularnych w komunikacji wojewódzkiej w obszarze Powiatu Łańcuckiego	31
Mapa 7. Przebieg linii o charakterze użyteczności publicznej realizowanych w obszarze Powiatu Łańcuckiego	33
Mapa 8. Wszystkie linie autobusowe w obszarze Powiatu Łańcuckiego	35
Mapa 9. Sieć kolejowa w Powiecie Łańcuckim	41
Mapa 10. Sieć kolejowa w Powiecie Łańcuckim	42
Mapa 11. Planowane do uruchomienia powiatowe linie o charakterze użyteczności publicznej dla Powiatu Łańcuckiego	50
Mapa 12. Formy ochrony przyrody Natura 2000 w Powiecie Łańcuckim	79
Mapa 13. Obszary chronionego krajobrazu w Powiecie Łańcuckim	80

Spis wykresów

Wykres 1. Dynamika przyrostu naturalnego w powiatach: Łańcuckim Przeworskim	12
Wykres 2. Ilość przystanków w gminach Powiatu Łańcuckiego	23
Wykres 3. Ilość przystanków w zależności od kategorii drogi	24
Wykres 4. Linie autobusowe w obszarze Powiatu Łańcuckiego w zależności od Organizatora przewozów	34
Wykres 5. Praca przewozowa na terenie powiatu wg. organu wydającego zezwolenia	36
Wykres 6. Praca przewozowa na terenie powiatu wg. przewoźników	37
Wykres 7. Liczba autobusów w Powiecie Łańcuckim w latach 2014 – 2019	38
Wykres 8. Płeć respondentów	63
Wykres 9. Wykształcenie respondentów	63
Wykres 10. Miejsce zamieszkania respondentów	64
Wykres 11. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu	65
Wykres 12. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód)	65
Wykres 13. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus)	66
Wykres 14. Częstotliwość podróżowania	67
Wykres 15. Powód podróżowania	67
Wykres 16. Liczba środków transportu podczas podróży	68
Wykres 17. Preferencje podróżnych	69
Wykres 18. Ocena podróżnych	71