



STAROSTWO POWIATOWE W RADZYNIU PODLASKIM

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

-

PLAN TRANSPORTOWY

WYKONANY PRZEZ



WARSZAWA, 2014 R.

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	2
1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY?.....	2
1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE.....	5
2. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH	6
2.1. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM.....	6
2.2. OKREŚLENIE OBSZARÓW O NAJWIĘKSZYM POTENCJALNYM ZAPOTRZEBOWANIU NA PRZEWOZY.....	8
2.3. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU RADZYŃSKIEGO.....	11
3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE RADZYŃSKIM	15
3.1. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE.....	15
3.2. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ.....	17
3.3. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE.....	25
4. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW	28
4.1. ORGANIZATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO W POWIECIE RADZYŃSKIM.....	28
4.2. FUNKCJE ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	29
4.3. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	30
5. SIEĆ O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE RADZYŃSKIM	32
5.1. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PLANÓW TRANSPORTOWYCH WYŻSZEGO RZĘDU.....	32
5.2. WYZNACZENIE SIECI O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE RADZYŃSKIM.....	33
6. PREFERENCJE KOMUNIKACYJNE MIESZKAŃCÓW	36
6.1. ANALIZA BADAŃ ANKIETOWYCH.....	36
7. OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH	47
7.1. STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W POWIECIE RADZYŃSKIM.....	47
7.2. SYSTEM INFORMACJI PASAŻERSKIEJ.....	49
7.3. OKREŚLENIE ZASAD ZAPEWNIAJĄCYCH DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH I OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	50
8. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE RADZYŃSKIM	54
8.1. ZANIECZYSZCZENIA POWIETRZA ATMOSFERYCZNEGO.....	54
8.2. EMISJA HAŁASU DO ŚRODOWISKA.....	55
8.3. FORMY OCHRONY PRZYRODY I KRAJOBRAZU W POWIECIE RADZYŃSKIM.....	55
8.4. ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO.....	57
9. FINANSOWANIE USŁUG O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	59
9.1. FORMY FINANSOWANIA TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	59
9.2. WPŁYW TRYBU WYBORU OPERATORA NA FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	61
10. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU	64

1. Wstęp

1.1. Czym jest Plan Transportowy?

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

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

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

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

1. Gmina:
 - a. licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - b. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
2. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
3. Powiat:
 - a. liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
4. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
5. Województwo:
 - a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii

komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

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

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

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów. W pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu. Marszałek województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy ministra. Opracowując plan transportowy dla powiatu (lub związku powiatów) uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez marszałka. Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego, opracowując plan transportowy dla swojego obszaru, będą zobowiązani do uwzględnienia planu transportowego opracowanego i ogłoszonego przez starostę lub marszałka województwa.

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

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

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

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

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

1.2. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: <ol style="list-style-type: none"> 1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5. Zasady organizacji rynku przewozów; 6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej; 7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator transportu publicznego	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Radzyńskim w zakresie przewozów powiatowych jest Starosta Powiatu Radzyńskiego.
3	Operator	Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.
4	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

2. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

2.1. Charakterystyka ogólna obszaru objętego Planem Transportowym

Powiat Radzyński znajduje się w północnej części województwa lubelskiego. Jego stolicą jest Radzyń Podlaski, na którego obszarze krzyżują się drogi krajowe nr 19 i nr 63. Miasto leży w odległości ok. 70 km od drogowego przejścia granicznego z Białorusią w Sławatyczach, 80 km na północ od Lublina i 150 km na wschód od Warszawy.

Powierzchnia powiatu obejmuje 965 km², a liczba ludności w 2013 roku wynosiła 60 870 osób.

W skład powiatu wchodzi:

- **gmina miejska** Radzyń Podlaski;
- **gminy wiejskie:** Borki, Czemierniki, Kąkolewnica, Komarówka Podlaska, Radzyń Podlaski, Ulan Majorat, Wohyń.

Mapa 1. Powiat Radzyński



Źródło: Google.pl

Miasto Radzyń Podlaski to gmina miejska położona w środkowej części powiatu radzyńskiego. Sąsiaduje z gminami Radzyń Podlaski i Czemierniki. Zajmuje 19 km² i liczy 16 188 mieszkańców.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 19 i 63,
- Droga wojewódzka nr 814.

Gmina Radzyń Podlaski to gmina wiejska położona w środkowej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Borki, Czemierniki, Drelów, Kąkolewnica, Radzyń Podlaski, Ulan-Majorat, Wołyń. Zajmuje 155 km² i liczy 8 049 mieszkańców.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 19 i 63,
- Droga wojewódzka nr 814.

Gmina Borki to gmina wiejska położona w południowo-zachodniej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Czemierniki, Kock, Radzyń Podlaski, Ulan-Majorat, Wojcieszków. Zajmuje 112 km² i liczy 6 117 mieszkańców.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 19.

Gmina Czemierniki to gmina wiejska położona w południowej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Borki, Ostrówek, Radzyń Podlaski, Radzyń Podlaski, Siemień, Wołyń. Zajmuje 107 km² i liczy 4 522 mieszkańców.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga wojewódzka nr 814.

Gmina Kąkolewnica to gmina wiejska położona w północnej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Drelów, Łuków, Międzyrzec Podlaski, Radzyń Podlaski, Trzebieszów, Ulan-Majorat. Zajmuje 148 km² i liczy 8 372 mieszkańców.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 19.

Gmina Komarówka Podlaska to gmina wiejska położona we wschodniej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Drelów, Łomazy, Milanów, Rossosz, Wisznice, Wołyń. Zajmuje 138 km² i liczy 4 493 mieszkańców.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 63,
- Droga wojewódzka nr 813.

Gmina Ulan-Majorat to gmina wiejska położona we wschodniej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Borki, Kąkolewnica, Łuków, Radzyń Podlaski, Wojcieszków. Zajmuje 108 km² i liczy 6126 mieszkańców.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 63.

Gmina Wohyń to gmina wiejska położona we wschodniej części powiatu. Sąsiaduje z gminami Czemierniki, Drelów, Komarówka Podlaska, Milanów, Radzyń Podlaski, Siemień. Zajmuje 178 km² i liczy 7003 mieszkańców.

Przez teren gminy przebiega:

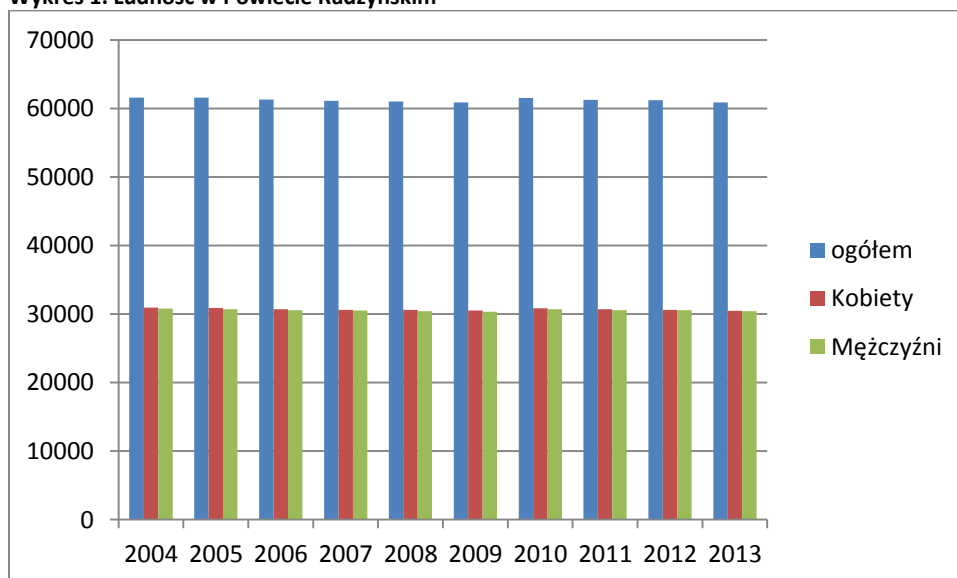
- Droga krajowa nr 63,
- Droga wojewódzka nr 814.

2.2. Określenie obszarów o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy

Potrzeby komunikacyjne mieszkańców zależą od wielu czynników demograficznych i gospodarczych, dlatego analiza rynku przewozów transportu publicznego musi uwzględniać tendencje w zakresie sytuacji demograficznej danej społeczności oraz rozwoju gospodarczego regionu. Wpływ na popyt na transport publiczny ma przede wszystkim ogólna liczba mieszkańców, stosunek poszczególnych grup wiekowych, ruchu naturalny i migracyjny.

Na podstawie poniższego wykresu można zaobserwować niewielki spadek liczby ludności w powiecie. Liczba kobiet i mężczyzn zmieniała się równomiernie na przestrzeni lat. Ze względu na strukturę administracyjną powiatu zaledwie 26,6% wszystkich mieszkańców przebywało na terenie miasta w 2012 roku, natomiast w roku 2013 liczba ta spadła 0,1% i wyniosła 16188.

Wykres 1. Ludność w Powiecie Radzyńskim



Źródło: Bank Danych Lokalnych

Powiat radzyński ze względu na strukturę osadniczą jest powiatem miejsko-wiejskim. Gęstość zaludnienia wynosi 63 osoby na km². Natomiast w województwie lubelskim gęstość zaludnienia wynosi 86 osób na km². W poszczególnych gminach powiatu

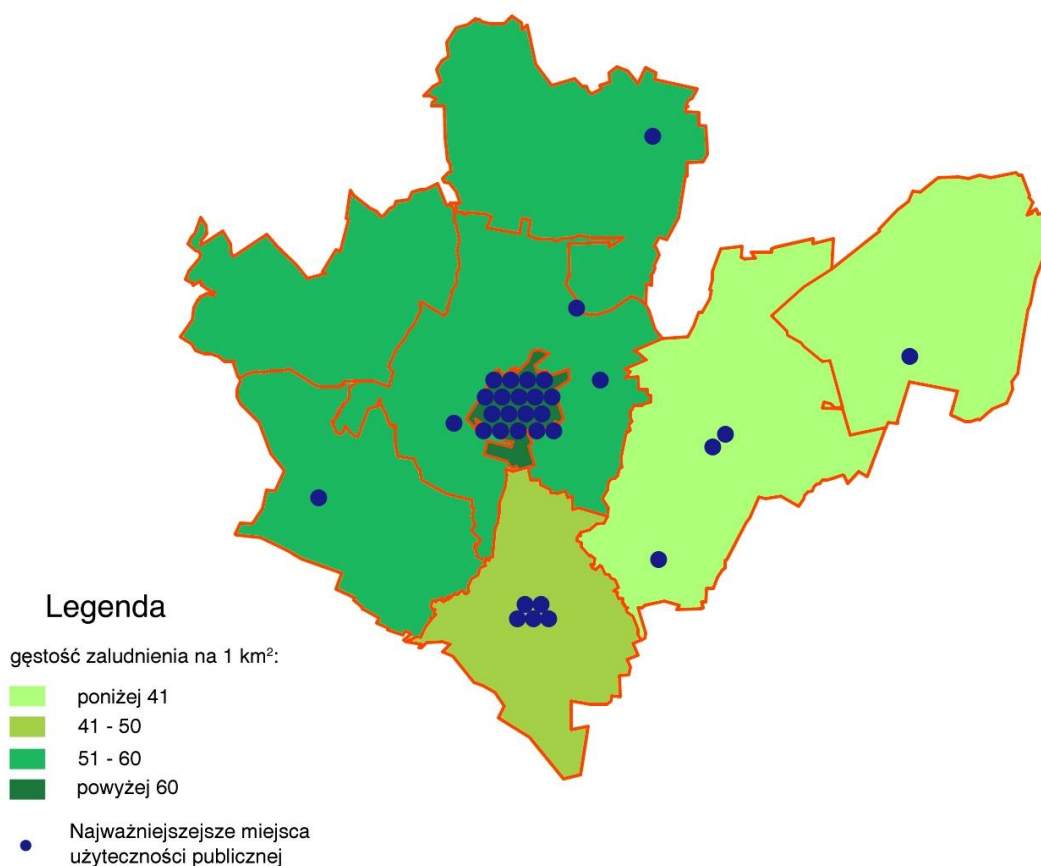
Tabela 2. Charakterystyka gmin powiatu radzyńskiego pod względem powierzchni, liczby ludności i gęstości zaludnienia

Grupa wiekowa	Powierzchnia w km ²	Ogółem	Gęstość zaludnienia
Miasto Radzyń Podlaski	19	16188	838
Gmina Radzyń Podlaski	155	8049	52
Gmina Borki	112	6117	55
Gmina Czemierniki	107	4522	42
Gmina Kąkolewnica	148	8372	57
Gmina Komarówka Podlaska	138	4493	33
Gmina Ulan-Majorat	108	6126	57
Gmina Wołyń	178	7003	39

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Na poniższej mapie zaznaczono w sposób obrazowy różnice w gęstości zaludnienia w poszczególnych gminach powiatu radzyńskiego.

Mapa 2. Najważniejsze miejsca użyteczności publicznej na tle gęstości zaludnienia w powiecie radzyńskim



Źródło: Opracowanie własne

Dom jest podstawowym i najważniejszym źródłem podróży, dlatego analiza obszaru pod kątem gęstości zaludnienia pozwala wskazać obszary o największym zapotrzebowaniu na przewozy.

Na liczbę ludności wpływają takie czynniki jak ruch naturalny i ruch migracyjny. Obserwowany w powiecie spadek liczby ludności w ostatnich latach wynika przede wszystkim z ujemnego salda migracji, którego wielkości na tle województwa lubelskiego przedstawia poniższa tabela.

Tabela 3. Migracje w województwie lubelskim i powiecie radzyńskim

Jednostka terytorialna	Zakres przedmiotowy	Liczba osób
Województwo Lubelskie	Saldo migracji wewnętrznych	-4954
Powiat Radzyński	Saldo migracji wewnętrznych	-265
Województwo Lubelskie	Saldo migracji zagranicznych	-673
Powiat Radzyński	Saldo migracji zagranicznych	-8

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Podstawowym celem podróży jest z kolei praca i szkoła. Najważniejszą cechą podróży wykonywanych na trasie dom-praca i dom - szkoła jest regularność. Lokalizacja tych miejsc nie ulega częstym zmianom, dlatego możliwe jest odpowiednie dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb osób pracujących i uczących się. Najważniejsze zakłady pracy oraz placówki oświatowe generujące ruch na poziomie powiatu zostały zobrazowane na mapie nr 2.

Powiat radzyński ma charakter typowo rolniczy. Nieliczny przemysł, głównie przetwórczy, znajduje się w Radzynie.

Do najważniejszych zakładów pracy zlokalizowanych na obszarze poszczególnych gmin w powiecie radzyńskim należą:

Tabela 4. Największe zakłady pracy w powiecie radzyńskim

Gmina	Zakład pracy
Miasto Radzyń Podlaski	<ul style="list-style-type: none"> • SIMENA Spółdzielnia - Zakład Pracy Chronionej • BIMIZ-FOOD Sp. z o.o. • Spółdzielnia Mleczarska SPOMLEK • Górnicza Fabryka Narzędzi Spółka z o.o. • AESCULAP CHIFA Sp. z o.o., • Artur Sp. z o.o. • Dr Gerard Sp. z o.o. • Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej • Przedsiębiorstwo Usług Komunalnych Sp. z o.o. • Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowe EUROTUX Sp. z o.o. • Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowe "JANTEX" Sp. z o.o. • Inspektorat ZUS w Radzynie Podlaskim • Sąd Rejonowy w Radzynie Podlaskim • Urząd Miasta Radzyń Podlaski • KRUS w Radzynie Podlaskim
Gmina Radzyń Podlaski	<ul style="list-style-type: none"> • Przedsiębiorstwo Handlowe EXPORT-IMPORT T. Prokopiuk, Ustrzesz • Uprawa Pieczarek "Myszkowiec", Bedlno Radzyńskie • Zakład Zagospodarowania Odpadów Komunalnych w Adamkach
Gmina Czemierniki	<ul style="list-style-type: none"> • Urząd Gminy Czemierniki, • BS Radzyń Podlaski/Czemierniki

Gmina	Zakład pracy
	<ul style="list-style-type: none"> Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Czemiernikach GOPS Czemierniki Poczta Polska- Czemierniki
Gmina Kąkolewnica	<ul style="list-style-type: none"> "FOREX LINGERIE" Radosław Forszewska
Gmina Wołyń	<ul style="list-style-type: none"> Masarnia Ubojnia "ZEMAT" Zdzisław Trościańczyk i Spółka Sp. j. Welmax Paper Sp. z o. o. Podlaskie Gorzelnie "SURWIN" Sp. z o.o.

Na terenie miasta znajdują się również następujące szkoły ponadgimnazjalne:

- I LO w Radzynie Podlaskim;
- ZSP w Radzynie Podlaskim;
- SOSzW w Radzynie Podlaskim.

Dodatkowo na terenie Gminy Borki znajduje się ZSR w Woli Osowińskiej. Natomiast na terenie Gminy Komarówka Podlaska zlokalizowane jest Liceum Ogólnokształcące im. Ziemi Podlaskiej.

Potrzeby komunikacyjne mieszkańców związane są również z lokalizacją innych obiektów o charakterze użyteczności publicznej takich jak: zakłady opieki zdrowotnej, szpital, urzędy, placówki kulturalne i sportowe oraz sklepy.

2.3. Prognoza demograficzna dla Powiatu Radzyńskiego

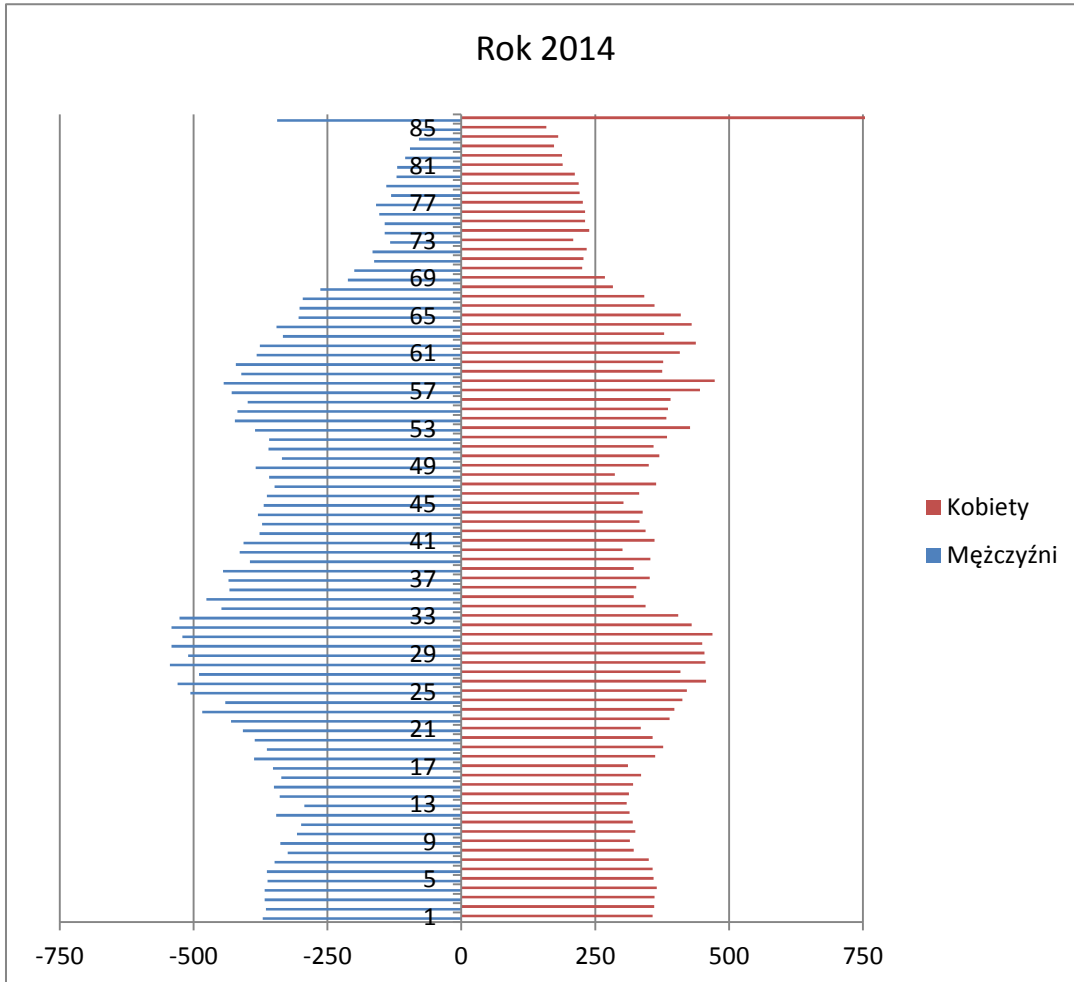
Popyt na transport publiczny jest uwarunkowany przede wszystkim zmianami jakie zachodzą w liczbie i strukturze ludności. Dane w poniższej tabeli obrazują obecną sytuację demograficzną w poszczególnych gminach powiatu.

Tabela 5. Liczba ludności w powiecie według poszczególnych grup wiekowych

Grupa wiekowa	ogółem	w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku poprodukcyjnym
Miasto Radzyń Podlaski	16188	3114	10348	2726
Gmina Radzyń Podlaski	8049	1666	5046	1337
Gmina Borki	6117	1318	3745	1054
Gmina Czemierniki	4522	871	2751	900
Gmina Kąkolewnica	8372	1797	5105	1470
Gmina Komarówka Podlaska	4493	831	2666	996
Gmina Ulan-Majorat	6126	1342	3771	1013
Gmina Wołyń	7003	1343	4256	1404

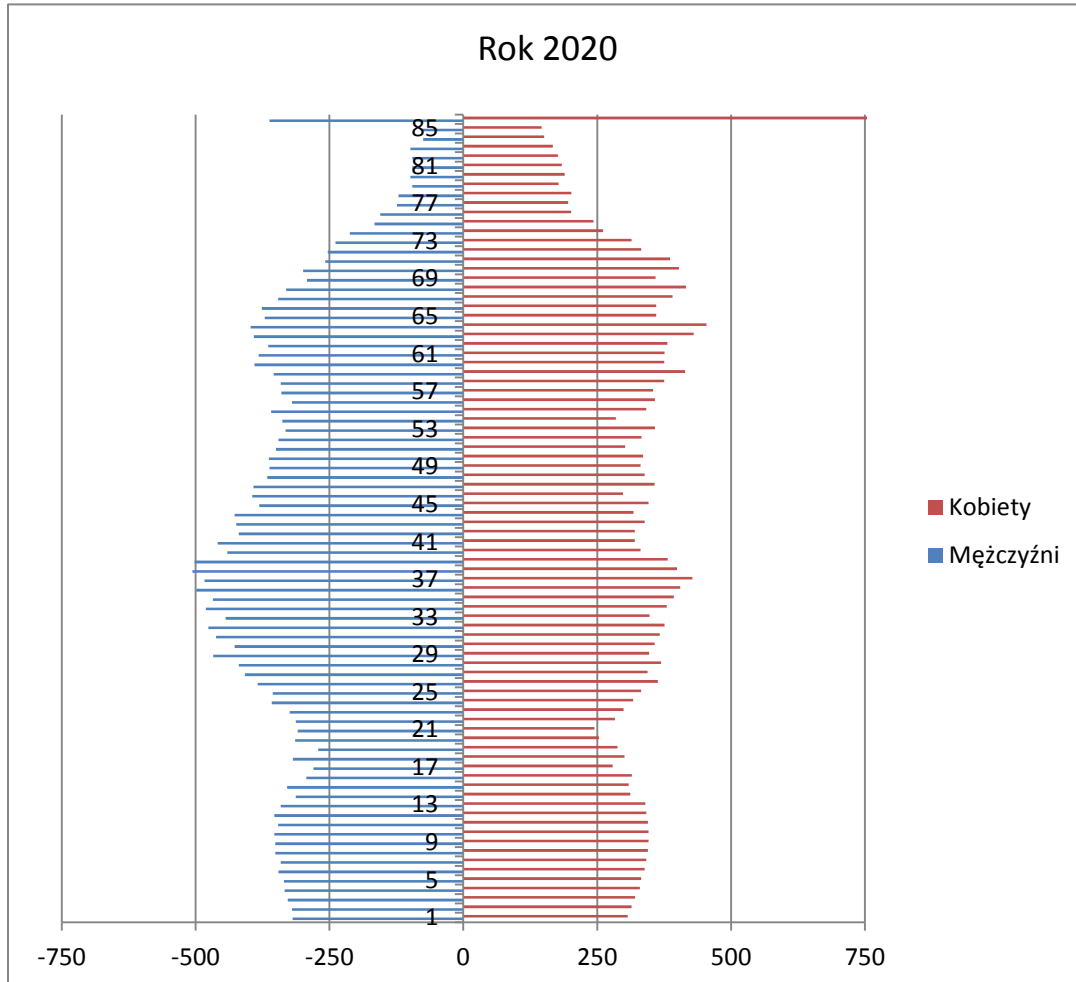
Poniższy wykres przedstawia strukturę wiekową ludności całego powiatu w roku 2014. Największą grupę stanowi ludność w wieku produkcyjnym. W wieku poprodukcyjnym widać przewagę liczby kobiet nad liczbą mężczyzn. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym nadal jest większa od liczby ludności w wieku poprodukcyjnym.

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



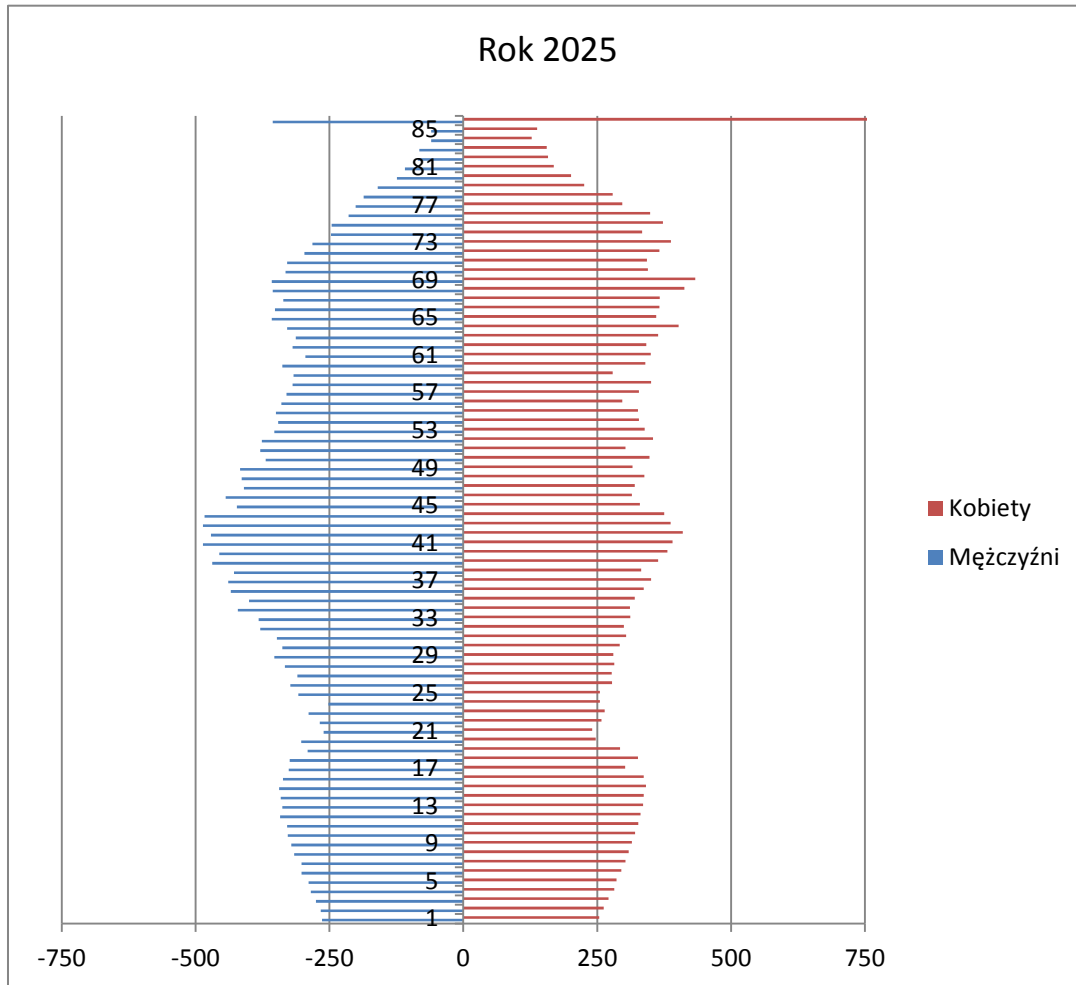
Zgodnie z poniższą prognozą demograficzną opracowaną przez Główny Urząd Statystyczny w 2020 roku teren powiatu będzie zamieszkiwany przez 56 942. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym będzie wynosiła 12 374 co stanowi spadek o 5,2% w porównaniu do roku 2014. Natomiast liczba ludności w wieku produkcyjnym będzie wynosiła 33 072, co stanowi spadek o 7,8%. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym będzie wynosiła 10 492, co stanowi wzrost o 10,3%.

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



Zgodnie z prognozami demograficznymi w 2025 roku teren powiatu będzie zamieszkiwany przez 54 948. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym będzie wynosiła 11 748 co stanowi spadek o 10,7% w porównaniu do roku 2014. Natomiast liczba ludności w wieku produkcyjnym będzie wynosiła 30 677, co stanowi spadek o 16,2%. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym będzie wynosiła 12 523, co stanowi wzrost o 17,6%. Tak wysoki wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym będzie skutkował zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych.

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



3. System transportowy w Powiecie Radzyńskim

3.1. Sieć drogowa w powiecie

Odpowiednia organizacja całego systemu transportowego wpływa na podział zadań przewozowych oraz decyduje o dostępności komunikacyjnej powiatu. Podstawowym środkiem komunikacji w przewozach powiatowych jest transport drogowy, zarówno publiczny, jak i indywidualny. Jego funkcjonowanie będzie uzależnione od zagospodarowania przestrzennego powiatu, zwłaszcza od stopnia rozwinięcia sieci dróg oraz od stanu ich nawierzchni.

Przez powiat przechodzą następujące drogi:

- Krajowe: 19, 63
- Wojewódzkie: 813, 814

W kolejnej tabeli przedstawiono dane dotyczące dróg na terenie Powiatu.

Tabela 6. Długość poszczególnych dróg na terenie Powiatu Radzyńskiego

Rodzaj	Drogi krajowe	Drogi Wojewódzkie	Drogi Powiatowe	Drogi Gminne
Długość	73,345 km	26,283 km	426,795 km	1141,862 km

Źródło: Starostwo Powiatowe w Radzynie Podlaskim

Długość i stan nawierzchni dróg gminnych w poszczególnych gminach powiatu przedstawia się następująco:

Tabela 7. Długość dróg gminnych w powiecie

Drogi Gminne	Ogółem	Utwardzone
Radzyń Podlaski	137 km	80 km
Borki	83,90 km	39,20 km asfaltowe
Miasto Radzyń Podlaski	47 km	
Wohyń	162,4 km	45 km asfaltowe
Komarówka Podlaska	250 km	18 km asfaltowe, 3 km beton
Ulan-Majorat	200 km	71 km asfaltowe
Czemierniki	109,7 km	34,6 asfaltowe, 18 km beton
Kąkolewnica	151,862 km	56,13 km asfaltowe, 2 km beton, 1,72 km kostka, 92,012 km gruntowe

Źródło: Starostwo Powiatowe w Radzynie Podlaskim

Wśród planowanych inwestycji drogowych na terenie Powiatu Radzyńskiego najbardziej znaczącą jest budowa drogi S19 Międzyrzec Podlaski - Lubartów (z wyłączeniem obwodnicy Kocka i Woli Skromowskiej).

Droga ekspresowa S19 przebiega w północnej i środkowej części województwa lubelskiego przez teren następujących jednostek samorządowych: Powiat Bialski w Białej Podlaskiej (Gmina Międzyrzec Podlaski), Powiat Radzyński w Radzynie Podlaskiej (gminy: Kąkolewnica Wschodnia, Radzyń Podlaski i Borki), Powiat Lubartowski w Lubartowie (gminy: Kock, Firlej i Lubartów)

Punkt wyjściowy pierwszego pododcinka stanowi koniec obwodnicy Międzyrzecza Podlaskiego. Droga ekspresowa S19 początkowo wykorzystuje istniejącą DK19, a następnie w okolicy m. Grabowiec odchyła się w prawo omijając miejscowości Kąkolewnica Północna, Kąkolewnica Południowa, Stara Żakowola, Turów i Bedlno. Na początku obwodnicy Radzyna Podlaskiego włącza się z powrotem w ślad DK19, wykorzystując istniejący korytarz tej drogi aż do początku obwodnicy Kocka i Woli Skromowskiej.

Drugi pododcinek rozpoczyna się na końcu obwodnicy Kocka i Woli Skromowskiej, trasa do miejscowości Firlej przebiega z wykorzystaniem istniejącej drogi krajowej jako jednej nitki drogi ekspresowej, po czym odchyła się w lewo i omija miejscowość Firlej jako wschodnia obwodnica. Po ok. 7,5 km droga „wraca” do istniejącej DK19 i przebiega przez ok. 5 km równoległe do niej po wschodniej stronie. „Na wysokości” obwodnicy m. Lubartów przebieg trasy z wykorzystaniem istniejącej jezdni jako zachodniej nitki drogi ekspresowej, koniec trasy pokrywa się z końcem istniejącej obwodnicy Lubartowa.

Mapa 3. Budowa drogi S19



Źródło: GDDKiA

Na stan nawierzchni dróg wpływa zwiększająca się liczba pojazdów poruszających się po drogach w powiecie. Liczba samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców w Województwie Lubelskim wynosi 475,3 natomiast w Powiecie Radzyńskim wynosi 513,1 i jest wyższa o 7,95 % w porównaniu do województwa.

W roku 2014 w Powiecie zarejestrowanych było 32 800 samochodów osobowych.

3.2. Sieć komunikacji autobusowej

Poniższa tabela zawiera wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Radzyńskiego według stanu na dzień 31 października 2014 r. Analizie poddano tylko te połączenia, które nie wykraczają poza granice powiatu. Wskazane połączenia odzwierciedlają aktualne potrzeby mieszkańców powiatu.

Tabela 8. Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Radzyńskiego

Lp.	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Dł. kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Liczba pojazdów przewidzianych do dziennej obsługi linii	Przewoźnik
1.	3	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Stanisławów Wieś	Radzyń Podlaski, Lubelska- Biała- Ulan Mały- Ulan Duży- Ulan Majorat- Zarzec Ulański- Sobole- Sobole Wieś- Stanisławów- Stanisławów wieś	23,5	2	00:30	1	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
2.	9	Wola Osowińska	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Wola Osowińska- Krasew- Wola Chomejowska- Zarzec Ulański- Sobole- Sętki- Klębów-Stok 1- stok 2- Ulan Majorat- Ulan Duży- Ulan Mały- Biała- Radzyń Podlaski	37,5	1	01:04	1	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
3.	10	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Ostrówki II	Radzyń Podlaski, Lubelska- Marynin- Branica- Wohyń- Bezwola- Ossowa Kolonia- Ostrówki	28	1	00:43	1	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
4.	14	Ostrówki II	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Ostrówki II- Ostrówki I- Ostrówki- Ossowa Kolonia- Bezwola- Bezwola Szkoła- Bezwola- Wohyń- Zbulitów- Radzyń Podlaski	25	1	00:38	1	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
5.	15	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Planta	Radzyń Podlaski, Lubelska- Radzyń Podlaski, Wisznicka- Stasinów- Zbulitów- Stasinów- Bojanówka- Lisowólka- Bojanówka- Bezwola- Bezwola szkoła- Wohyń- Planta	32	1	00:52	1	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
6.	22	Białka Szkoła	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Białka szkoła- Radzyń Podlaski, Budowlanych- Radzyń Podlaski, Mcka- Radzyń Podlaski, Lubelska- Radzyń Podlaski Jana Pawła II- Radzyń Podlaski, Wisznicka- Zbulitów Kolonia- Zbulitów Duży- Zbulitów I- Stasinów- Stasinów wieś- Stasinów I- Ustrzesz Kolonia- Ustrzesz wieś- Białka- Białka szkoła- Radzyń Podlaski, Budowlanych- Radzyń Podlaski, Lubelska	28	8	00:48	2	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
7.	26	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Radzyń Podlaski, ul. Lubelska 2- Marynin OHP- Marynin II- Branica- Wohyń- Bezwola Grabówka- Bezwola Zalesie- Planta- Bezwola Zalesie- Bezwola Grabówka- Wohyń- Bezwola- Górne- Wygnanka- Bojanówka- Lisiowólka- Bojanówka- Wygnanka- Stasinów Kol- Stasinów- Radzyń Podlaski	46	2	01:27	3	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Radzyńskiego

Lp.	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Dł. kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Liczba pojazdów przewidzianych do dziennej obsługi linii	Przewoźnik
8.	28	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Radzyń Podlaski- Biała- Ulan- Zarzec Ulański- Wola Chomejowa- Krasew- Wola Osowińska- Osowo- Borki- Sitno- Paszki- Adamki- Zaródki- Radzyń Podlaski	38	3	01:03	3	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
9.	29	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Radzyń Podlaski- Biała- Ulan- Zarzec Ulański- Zarzec- Sobole- Sętki- Klębów- Stok- Ulan- Stok- Rozwadów- Stok- Ulan- Biała- Radzyń Podlaski	37	5	01:04	5	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
10.	31	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Radzyń Podlaski- Radowiec- Brzostówiec- Paskudy Kolonia- Paskudy- Gąsioro- Zakrzew- Paskudy Kolonia- Brzostówiec- Radowiec- radzyń Podlaski	31	1	00:53	2	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
11.	32	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Radzyń Podlaski-Biała- Ulan- Zarzec Ulański- Wola Chomejowska- Krasew- Wola Osowińska- Osowo- Borki- Sitno- Paszki- Adamki- Zaródki- Radzyń Podlaski	45	5	01:15	4	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
12.	34	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Wola Osowińska	Radzyń Podlaski- Biała- Kepista- Żabinków- Bedlno- Wierzchowiny- Ulan- Zarzec Ulański- Sobole- Zarzec- Zarzec Ulański- Wola Chomejowa- Krasew- Wola Osowińska	30	1	00:53	2	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
13.	38	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Gąsioro	Radzyń Podlaski- Białka k. Radzyna- Białka- Płudy- Jaski- Jaski Las- Jaski- Główne- Zakrzew- Gąsioro	20	5	00:36	5	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
14.	39	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Brzozowica	Radzyń Podlaski- Białka- Bedlino- Turów- Żakowola- Jurki- Kąkolewnica- Polskowola- Brzozowica	25	2	00:43	3	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
15.	41	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Brzostówiec	Radzyń Podlaski- Radowiec- Brzostówiec	7	7	00:13	5	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
16.	43	Rozwadów	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Rozwadów- Stok- Ulan- Radzyń Podlaski	18	2	00:30	2	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
17.	45	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Tchórzew Wieś	Radzyń Podlaski- Marynin- Józefów- Niewęgosz- Skoki- Czemierniki- Bełcząc- Bełcząc Rzeka- Tchórzew	23	7	00:37	4	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
18.	47	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Bedlno k. Żabikowa	Radzyń Podlaski- Biała- Kępista- Żabinków- Żabinków Kolonia- Bedlno	9	4	00:18	3	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Radzyńskiego

Lp.	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Dł. kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Liczba pojazdów przewidzianych do dziennej obsługi linii	Przewoźnik
19.	49	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Bełcząc	Radzyń Podlaski- Marynin- Józefów- Niewęgosz- Lichy- Niewęgosz- Skoki- Czemierniki- Bełcząc	25	2	00:42	3	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
20.	61	zajezdnia	Paszki Duże	Zajezdnia- Ustrzesz- Radzyń Podlaski- Zabiele- Paszki Duże- Paszki Małe- Paszki Duże	21	5	00:41	2	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
21.	62	Ustrzesz	Radzyń Szpital	Ustrzesz- Radzyń Podlaski- Radzyń SZP	9	4	00:21	2	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
22.	63	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Radzyń Podlaski- Zabiele- Paszki Duże- Paszki Małe- Adamki- mZaródki- Biała- Radzyń Podlaski	21	3	00:45	2	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
23.	64	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Radzyń Podlaski- radowiec- Brzostówiec- Paskudy- Bedlino- Żabików- Kepista- Biała- Radzyń Podlaski	28	4	00:53	2	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
24.	66	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Główne	Radzyń Podlaski- Białka- Płudy- Jaski- Jaski Las-Jaski- Główne	15	12	00:28	2	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
25.	74	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Radzyń Podlaski- Radowiec- Brzostówiec- Paskudy Kolonia- Paskudy- Gąsiory- Zakrzew- Paskudy Kolonia- Gąsiory- Pskudy- Wierzchowiny- Bedlno- Żabików Kolonia- Żabików- Kępista- Biała- Radzyń Podlaski	33	3	00:59	3	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
26.	75	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Bełcząc	Radzyń Podlaski- Marynin- Józefów- Nawęgosz- Lichy- Nawęgosz- Skoki- Czemierniki- Bełcząc	22	2	00:32	3	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
27.	80	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Zajezdnia	Radzyń Podlaski- Ustrzesz- Białka- Zajezdnia	12	1	00:19	1	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
28.	84	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Wólka Zdunkówka	Radzyń Podlaski- Marynin- Branica- Świerże- Suchowola- Wólka Zdunkówka	19	2	00:27	1	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
29.	85	Wrzosów	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Wrzosów- Stara Wieś- Borki- Maruszewiec- Tchórzew- Stara Wieś- Wrzosów- Stara Wieś- Borki- Sitno- Paszki- Biała- Radzyń Podlaski	37	1	00:56	1	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Radzyńskiego

Lp.	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Dł. kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Liczba pojazdów przewidzianych do dziennej obsługi linii	Przewoźnik
30.	87	Olszewnica	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Olszewnica- Mościska- Brzozowica- Polskowola- Kąkolewnica- Kolonia Jurki- Żakowola Radzyńska- Turów- Bedlno Radzyńskie- Białka- Radzyń Podlaski-	29	1	00:45	1	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
31.	89	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Wohyń	Radzyń Podlaski- Zbulitków Kolonia- Zbulitków Duży- Zbulitków Mały- Wohyń	17	1	00:25	1	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
32.	91	Wohyń	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Wohyń- Bezwola- Górne- Bojanówka- Lisiowólka- Bojanówka- Wygnanka- Stasinów Kolonia- Stasinów- Radzyń Podlaski	24	1	00:41	2	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
33.	92	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Sokule	Radzyń Podlaski- Białka- Bedlino-Turów- Żakowola- Jurki- Kąkolewnica- Polskowola- Brzozowica- Mościska- Olszewnica- Sokule	34	1	01:00	2	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
34.	93	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Wrzosów	Radzyń Podlaski- Zabiele- Paszki Duże- Paszki Małe- Paszki- Sitno- Olszewnica- Sitno- Borki- Stara Wieś- Wrzosów	32	1	00:52	2	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
35.	94	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Ulan, Szkoła	Radzyń Podlaski- Zajezdnia- Radzyń Podlaski- Radowiec- Brzostówiec- Paskudy Kolonia- Zakrzew- Gąsiory- Paskudy- Wierzchowiny- Ulan	28	4	00:30		PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
36.	95	Radzyń Podlaski	Kąkolewnica	Radzyń Podlaski- Białka- Bedlno Radzyńskie- Turów- Żakowola Radzyńska- Kolonia Jurki- Kąkolewnica	17	16	00:25		PPHU "AFAR-BUS" Zbigniew Przybysz, Lubycza Królewska
37.	96	Radzyń Podlaski	Wohyń	Radzyń Podlaski- Marynin- Branica Radzyńska- Wohyń	18	16	00:25		PPHU "AFAR-BUS" Zbigniew Przybysz, Lubycza Królewska
38.	97	Wyganów	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Wygnanów- Czemierniki- Skoki- Niewęłtosz- Józefów- Kolonia Marysin Las- Marynin- Radzyń Podlaski	18	2	00:29	3	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
39.	98	Żakowola	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Żakowola- Jurki- Żakowola- Turów- Bedlno- Białka- Radzyń Podlaski	15	1	00:28	2	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.

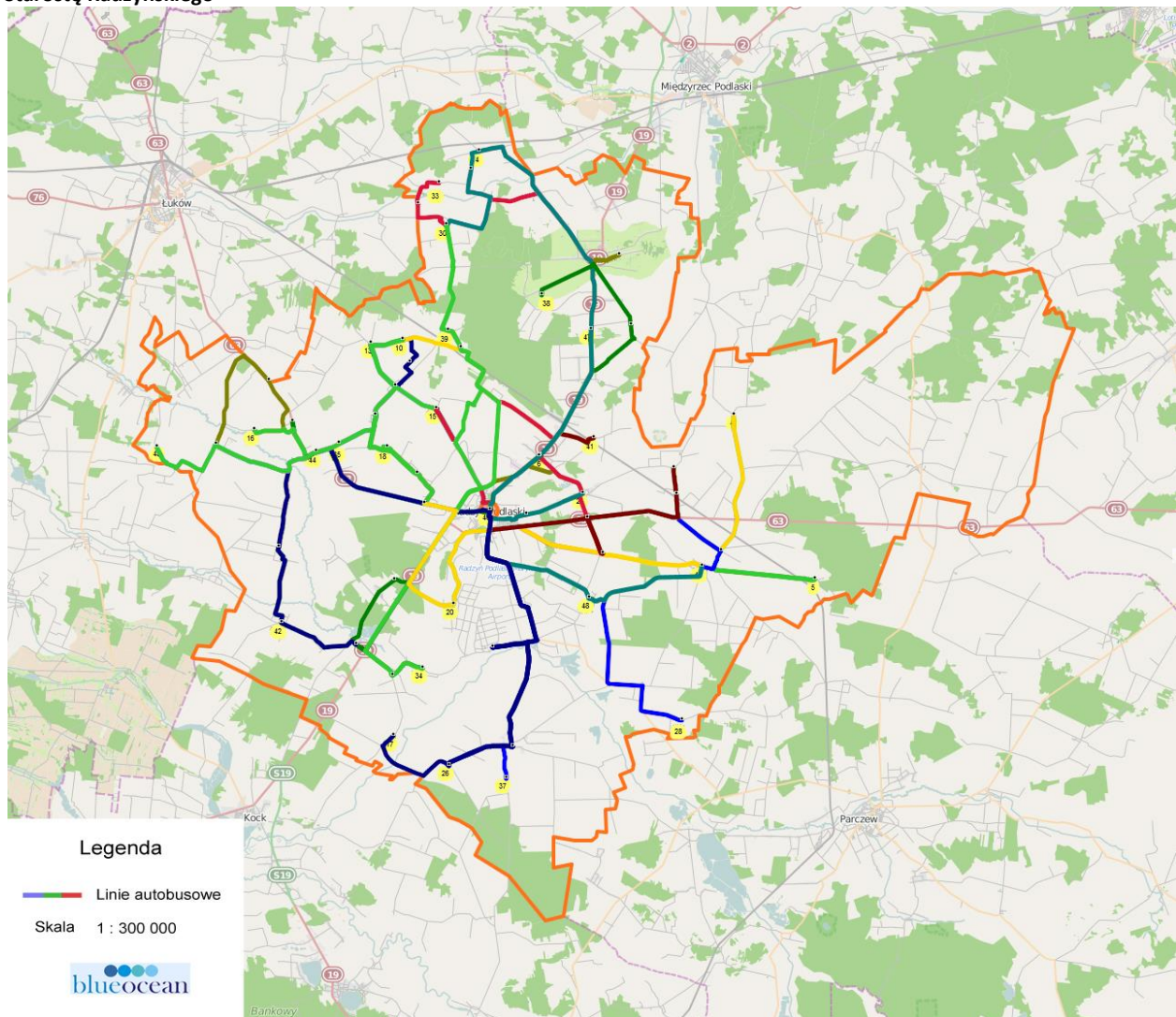
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Radzyńskiego

Lp.	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Dł. kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Liczba pojazdów przewidzianych do dziennej obsługi linii	Przewoźnik
40.	99	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Główne	Radzyń Podlaski- Białka- Siedlanów- Białka- Płudy- Jaski- Główne	25	1	00:46	2	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
41.	100	Branica Skrzyżowanie	Siedlanów Las	Branica- Marynin- Radzyń Podlaski- Białka- Bedlno- Siedlanów	24,5	7	00:22	5	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
42.	101	Zajezdnia	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Zajezdnia- Radzyń Podlaski- Białka- Siedlanów- Białka- Bedlno- Białka- Radzyń Podlaski	21,5	6	00:39	5	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
43.	102	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Wola Osowińska	Radzyń Podlaski- Białka- Ulan- Zarzec Ulański- Wola Chomejowska- Krasew- Wola Osowińska	21	1	00:34	2	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
44.	103	Stanisławów Wieś	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Stanisławów Wieś- Stanisławów- Sobole Wieś- Sobole- Zarzec Ulański- Ulan Majorat- Ulan Duży- Ulan Mały- Wierzchowiny- Bedlno- Żabików- Białka Kępista- Białka- Radzyń Podlaski	28,5	1	00:50	2	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
45.	104	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Ulan Majorat	Radzyń Podlaski- Zajezdnia- Radzyń Podlaski- Radowiec- Brzostowiec- Paskudy Kolonia- Zakrzew- Gąsiory- Paskudy- Wierzchowiny- Ulan Mały- Ulan Duży- Ulan Majorat	16	2	00:40	2	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
46.	105	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Wohyń	Radzyń Podlaski- Stasinów- Bojanówka- Lisiowólka- Bojanówka- Bezwola- Wohyń	21	2	00:32	1	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
47.	106	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Wohyń	Radzyń Podlaski- Stasinów- Bojanówka- Bezwola- Gradowiec- Bezwola- Wohyń	28,5	6	00:40	1	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
48.	107	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Radzyń Podlaski- Białka- Bedlno Radzyńskie- Turów- Żakowola- Koloni Jurki- Żakowola- Turów- Bedlno Radzyńskie- Białka- Radzyń Podlaski	29	1	00:49	1	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
49.	108	Radzyń Podlaski, Lubelska 2	Branica	Radzyń Podlaski- Marynin- Branica	8	6	00:10	1	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Radzyńskiego

Na poniższej mapie przedstawiono w sposób graficzny zezwolenia wydane przez Starostę. Najlepiej obsługiwana jest gmina położona w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Radzyń Podlaski. Gęsta sieć połączeń występuje również w Gminie Kąkolewnica i Ulan Majorat. W ramach połączeń powiatowych obecnie nie jest obsługiwana Gmina Komarówka Podlaska.

Mapa 4. Siatka połączeń autobusowych na terenie Powiatu Radzyńskiego wykonana na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Radzyńskiego



Wśród przewoźników działających na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Radzyńskiego największym jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Radzynie Podlaskim S.A. Wymieniony poniżej tabor przewoźnika przedstawia stan aktualny na dzień 19 listopada 2014 r.

Tabela 9. Tabor przewoźnika PKS S.A. w Radzynie Podlaskim

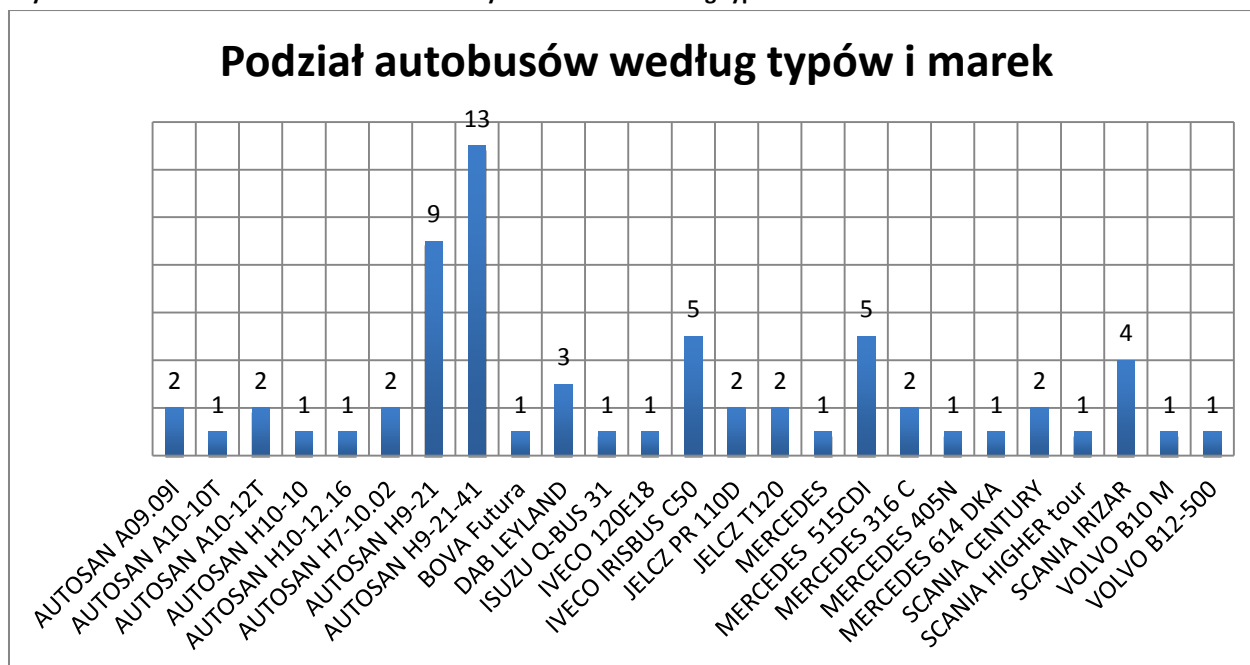
LP	MARKA I TYP	ilość miejsc
1.	AUTOSAN H9-21	39+12
2.	AUTOSAN H9-21	39+12
3.	AUTOSAN H9-21	39+12
4.	AUTOSAN H9-21	39+12
5.	AUTOSAN H9-21	39+12
6.	AUTOSAN H9-21	39+12
7.	AUTOSAN H9-21	39+12

8.	AUTOSAN H9-21	39+12
9.	AUTOSAN H9-21	39+12
10.	AUTOSAN H9-21-41	39+12
11.	AUTOSAN H9-21-41	39+12
12.	AUTOSAN H9-21-41	39+12
13.	AUTOSAN H9-21-41	39+12
14.	AUTOSAN H9-21-41	39+12
15.	AUTOSAN H9-21-41	39+12
16.	AUTOSAN H9-21-41	39+12
17.	AUTOSAN H9-21-41	39+12
18.	AUTOSAN H9-21-41	39+12
19.	AUTOSAN H9-21-41	39+12
20.	AUTOSAN H9-21-41	39+12
21.	AUTOSAN H9-21-41	39+12
22.	AUTOSAN H9-21-41	39+12
23.	AUTOSAN H10-12.16	39+12
24.	AUTOSAN H10-10	43
25.	AUTOSAN A10-10T	44
26.	AUTOSAN A10-12T	46
27.	AUTOSAN A10-12T	46
28.	AUTOSAN H7-10.02	24
29.	AUTOSAN H7-10.02	24
30.	ISUZU Q-BUS 31	27
31.	BOVA Futura	50
32.	AUTOSAN A09.09I	39+12
33.	AUTOSAN A09.09I	39+12
34.	IVECO 120E18	37
35.	JELCZ PR 110D	46
36.	JELCZ PR 110D	48
37.	JELCZ T120	46+12
38.	JELCZ T120	50
39.	DAB LEYLAND	40+42
40.	DAB LEYLAND	40+32
41.	DAB LEYLAND	40+50
42.	VOLVO B10 M	49
43.	VOLVO B12-500	49
44.	MERCEDES 405N	43+
45.	MERCEDES	55
46.	MERCEDES 614 DKA	19+4
47.	MERCEDES 316 C	16
48.	MERCEDES 316 C	16
49.	IVECO IRISBUS C50	19+3
50.	IVECO IRISBUS C50	19+3
51.	MERCEDES 515CDI	19
52.	MERCEDES 515CDI	19
53.	MERCEDES 515CDI	19
54.	MERCEDES 515CDI	19
55.	MERCEDES 515CDI	19

56.	IVECO IRISBUS C50	19+3
57.	IVECO IRISBUS C50	19+3
58.	IVECO IRISBUS C50	19+3
59.	SCANIA IRIZAR	50
60.	SCANIA IRIZAR	52
61.	SCANIA CENTURY	50
62.	SCANIA CENTURY	52
63.	SCANIA IRIZAR	50
64.	SCANIA IRIZAR	50
65.	SCANIA HIGHER tour	50

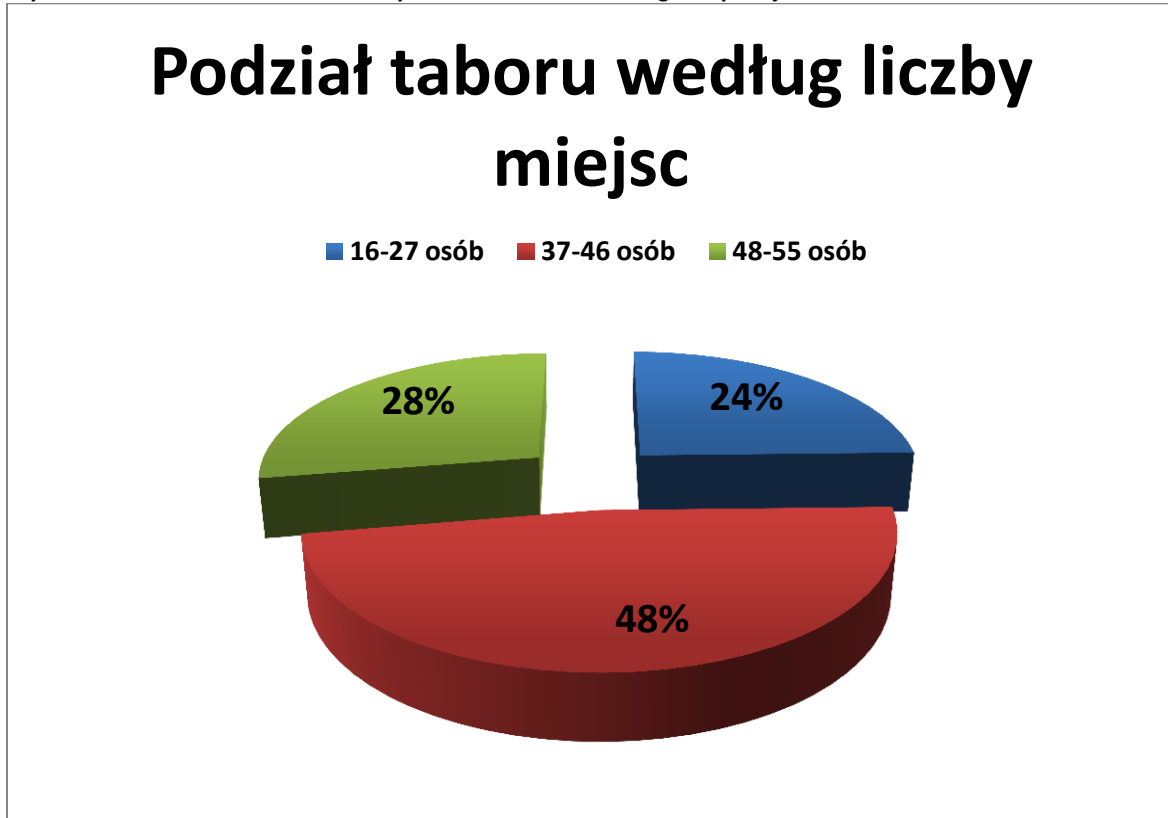
Poniższy wykres przedstawia podział taboru PKS-u w Radzynie Podlaskim. Wśród taboru przeważają autobusy marki Autosan, jest ich 31. Kolejną grupą pod względem wielkości jest Mercedes- 10 autobusów. Następnie Scania- 7.

Wykres 5. Podział autobusów PKS-u S.A. w Radzynie Podlaskim według typów i marek



Wśród taboru PKS-u w Radzynie Podlaskim przeważają autobusy o pojemności 37-46 osób, których jest 31. Kolejną grupą stanowią autobusy o pojemności 48-55 osób, których jest 18. Najmniejszą grupę stanowią autobusy o pojemności 16-27 osób, których jest 16. Po przeanalizowaniu taboru można stwierdzić, że przewoźnik posiada tabor dostosowany zarówno do obsługi linii o małych, średnich i dużych potokach podróżnych.

Wykres 6. Podział taboru PKS-u w Radzynie Podlaskim S.A. według liczby miejsc



3.3. Sieć kolejowa w powiecie

Sieć kolejowa w Powiecie Radzyńskim jest bardzo słabo rozwinięta, co powoduje, że transport kolejowy nie odgrywa dużej roli w przewozach powiatowych. Przez teren Powiatu Radzyńskiego przebiegają dwie linie kolejowe:

- **Linia kolejowa nr 2**

Linia kolejowa nr 2 jest linią zelektryfikowaną, dwutorową, o ruchu mieszanym, pasażerskim oraz towarowym. Swój początek ma na stacji Warszawa Centralna, dociera aż do Terespoła i granicy polsko-białoruskiej.

Długość całej linii wynosi ok. 210 km.

Linia kolejowa nr 2 jest kluczową linią kolejową o znaczeniu państwowym w osi wschód - zachód, z dużym ruchem pasażerskim oraz towarowym. W rejonie obszaru metropolitalnego Warszawy pełni funkcję codziennego środka transportu pasażerskiego. Ze względu na swoje znaczenie, linia nr 2 jest przedmiotem systematycznej modernizacji, która na tle innych linii w Polsce jest już zaawansowana. Docelowo planowane jest osiągnięcie parametrów technicznych umożliwiających prowadzenie ruchu pasażerskiego z prędkością do 160 km/h (ruch pasażerski) i 120 km/h (ruch towarowy).

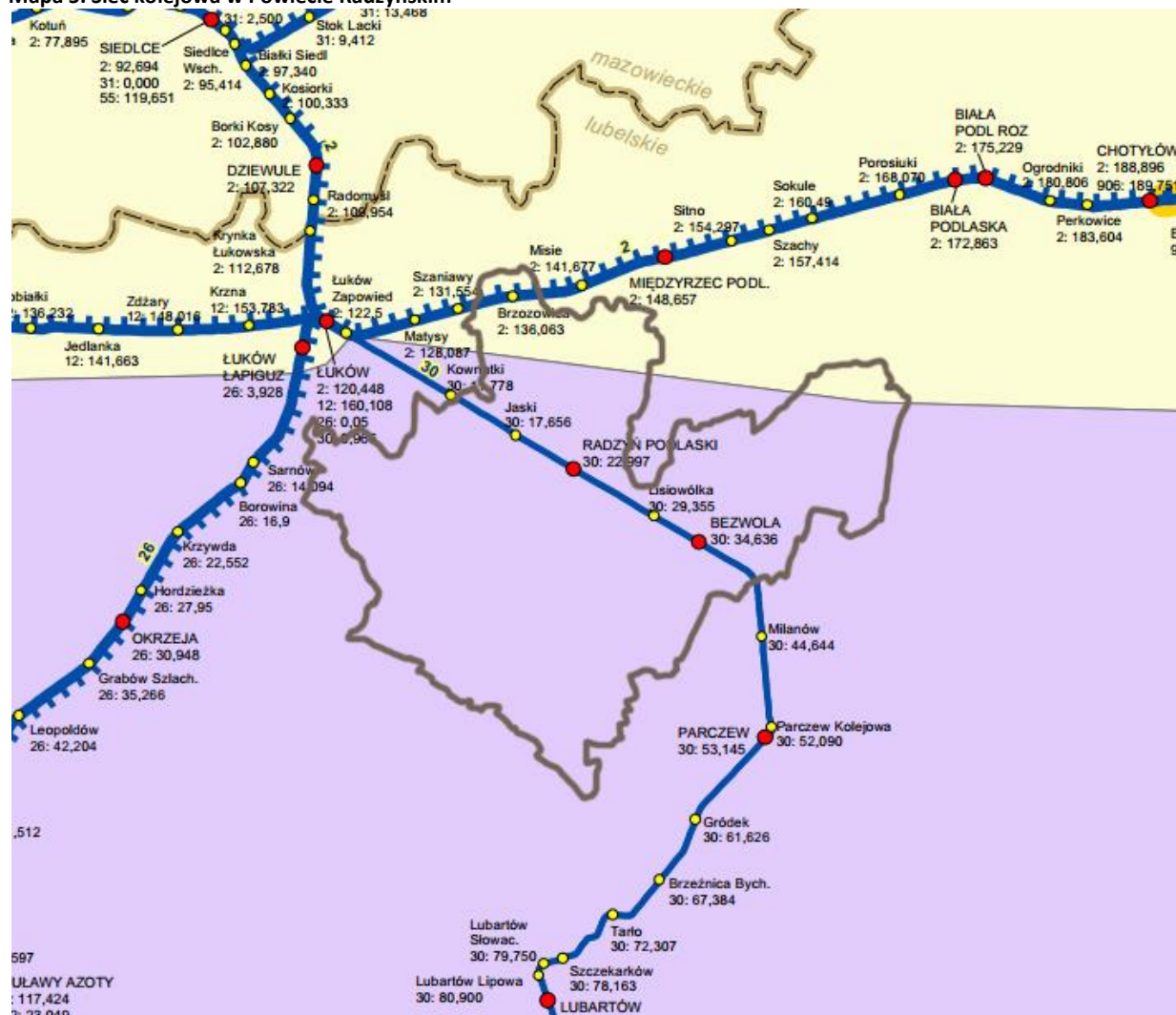
Poszczególne odcinki tej linii są stale modernizowane od 2006 roku, zakończenie inwestycji jest planowane na połowę 2015 roku.

- **Linia kolejowa nr 30**

Linia kolejowa nr 30 łączy stację Łuków ze stacją Lublin Północ. Linia ta jest obsługiwana przez szynobusy. Długość całej linii wynosi ok. 107 km. Maksymalna prędkość to 120 km/h. W marcu 2014 został rozpisany przetarg na dalszą modernizację linii.

Na poniższej mapie został przedstawiony przebieg wspomnianych linii przez Powiat Radzyński.

Mapa 5. Sieć kolejowa w Powiecie Radzyńskim



Źródło: PKP PLK

Na obszarze powiatu funkcjonuje tylko jedna stacja kolejowa w Radzynie Podlaskim oraz jeden przystanek kolejowy w Brzozowicy.

Tabela 10. Liczba zatrzymań pociągów na poszczególnych stacjach i przystankach kolejowych w Powiecie Radzyńskim

Stacje kolejowe i przystanki	Rodzaj	Łączna liczba zatrzymań pociągu w ciągu doby	Połączenia regionalne	Połączenia dalekobieżne	Połączenia dalekobieżne międzynarodowe
Brzozowica	Przystanek kolejowy	20	20	0	0
Radzyń Podlaski	stacja kolejowa	2	2	0	2

Przez teren powiatu przejeżdżają następujące pociągi:

Tabela 11. Pociągi przejeżdżające przez Powiat Radzyński

L.p.	Kurs	OD	DO	UWAGI
1	10900	Biała Podlaska	Łuków	kursuje: 16. Gru 2013 do 12. Gru 2014 Pn - Pt; oprócz 25., 26. Gru 2013, 1., 6. Sty 2014, 21. Kwi 2014, 1., 2. Maj 2014, 19. Cze 2014, 15. Sie 2014, 11. Lis 2014
2	10902	Biała Podlaska	Lublin	kursuje: 17. do 23. Lis 2014
3	10910	Terespol	Łuków	kursuje: 17. Lis do 12. Gru 2014 Pn - Pt
4	10912	Terespol	Łuków	kursuje: 17. Lis do 13. Gru 2014
5	10914	Terespol	Łuków	kursuje: 17. Lis do 12. Gru 2014 Pn - Pt
6	10918	Terespol	Łuków	kursuje: 17. Lis do 13. Gru 2014
7	11771	Łuków	Biała Podlaska	kursuje: 17. do 21. Lis 2014
8	11797	Łuków	Terespol	kursuje: 17. Lis do 13. Gru 2014
9	11799	Łuków	Terespol	kursuje: 17. Lis do 13. Gru 2014
10	11801	Łuków	Terespol	kursuje: 17. Lis do 13. Gru 2014 Pn - Cz, So
11	11803	Łuków	Terespol	kursuje: 17. Lis do 12. Gru 2014 Pn - Pt
12	12304	Terespol	Dorohusk	kursuje: 17. do 23. Lis 2014
13	12306	Terespol	Dorohusk	kursuje: 17. Lis do 13. Gru 2014
14	12308	Terespol	Lublin	kursuje: 17. Lis do 13. Gru 2014
15	12342	Terespol	Chełm	kursuje: 17. Lis do 13. Gru 2014
16	21302	Chełm	Terespol	kursuje: 17. do 21. Lis 2014
17	21304	Chełm	Terespol	kursuje: 20. Lis do 13. Gru 2014
18	21306	Chełm	Terespol	kursuje: 17. Lis do 12. Gru 2014 Pn - Pt
19	21308	Chełm	Terespol	kursuje: 20. Lis do 13. Gru 2014
20	21344	Dęblin	Biała Podlaska	kursuje: 17. Lis do 13. Gru 2014
21	10522	Białystok	Czeremcha	kursuje: 12. Paź do 13. Gru 2014
22	10525	Czeremcha	Białystok	kursuje: 15. Cze do 13. Gru 2014

4. Zasady organizacji rynku przewozów

4.1. Organizator transportu publicznego w powiecie radzyńskim

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym definiuje pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego. Jest nim właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze (art. 4 ust. 1 pkt 4). Kompetencje organizatorów działających na różnych szczeblach powinny się uzupełniać zgodnie z zasadami dotyczącymi właściwości, przedstawionymi w art. 7 ust. 1 Ustawy.

Z treści przepisu wynika, że 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.

W związku z tym przepisem, przedmiotem niniejszego planu transportowego są powiatowe przewozy pasażerskie, czyli przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów.

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

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

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

„Należy wyjaśnić, że w przypadku niezapewnienia przewozów gminnych przez gminę samodzielnie bądź też w wyniku zawarcia porozumienia, czy utworzenia związku międzygminnego powiat nie jest zobligowany do zorganizowania przewozów, których celem jest zaspokajanie potrzeb przewozowych poszczególnych gmin. W takiej sytuacji powiat nie ma również obowiązku dofinansowania przewozów w gminach, które nie zawarły porozumienia bądź nie przystąpiły do związku międzygminnego. Oznacza to, że w przypadku braku porozumienia między gminami obowiązek organizacji przewozów między

gminami nie przechodzi z mocy prawa na powiaty i nie powstają w stosunku do samorządów powiatowych zobowiązania organizacyjne i finansowe w tym zakresie. Nie znajduje więc uzasadnienia pogląd, że przedmiotowa ustawa nakłada na powiaty obowiązek dofinansowania transportu w gminach, które nie utworzyły związku lub porozumienia.

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

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

4.2. Funkcje organizatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z art. 8 Ustawy organizator powinien pełnić następujące funkcje:

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

Ustawa szczegółowo określa w jaki sposób realizować powyższe zadania. Podstawowym narzędziem służącym realizowaniu pierwszego z nich jest opracowywanie planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z zasadami ujętymi w Rozdziale 2 Ustawy.

Z kolei, organizowanie publicznego transportu zbiorowego (Rozdział 3 Ustawy) polega m.in. na:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- zapewnieniu 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;
- ustaleniu 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;

- określeniu 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;
- przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ustaleniu 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
- wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Z kolei zarządzanie publicznym transportem zbiorowym, zgodnie z przepisami Rozdziału 4 Ustawy, polega w szczególności na:

- negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem;
- ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 46;
- współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- dokonywanie zmian w przebiegach istniejących linii komunikacyjnych;
- zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- administrowaniu systemem informacji dla pasażera
- wykonywaniu zadań o których mowa w art. 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia.

4.3. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego

Jednym z zadań organizatora, któremu Ustawa poświęca szczególną uwagę jest obowiązek wyboru operatora dla obsługi linii komunikacyjnej albo linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej (określonych w Planie Transportowym). W tym celu organizator musi przygotować i przeprowadzić postępowanie prowadzące do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z przepisami Oddziału 2 Ustawy.

Przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym rozróżniają bowiem 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.

Od 2017 roku linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej będą mogły być obsługiwane wyłącznie przez podmioty, z którymi zostanie podpisana umowa (operatorzy). Wybór operatora może nastąpić w jednym z trzech trybów opisanych w art. 19 ust. 1 Ustawy. Przyjęty przez organizatora tryb będzie miał wpływ na sposób i poziom finansowania przewozów (dlatego szerzej na ten temat w rozdziale dotyczącym finansowania).

Najbardziej korzystnym trybem wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego będzie wybór poprzez przyznanie koncesji na usługi z uwagi na to, iż ten tryb nie rodzi żadnych konsekwencji finansowych dla Starostwa, co szczegółowo zostało omówione w rozdziale o finansowaniu.

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

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

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

5. Sieć o charakterze użyteczności publicznej w powiecie radzyńskim

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 radzyńskiego obowiązują:

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

Minister właściwy ds. transportu jest organizatorem przewozów o charakterze użyteczności publicznej jedynie w transporcie kolejowym. W związku z tym zapisy Krajowego Planu Transportowego nie dotyczą potrzeb przewozowych mieszkańców na poziomie powiatu. Można jedynie nadmienić, że przez teren powiatu radzyńskiego przebiega linia nr 2 Warszawa Centralna – Biała Podlaska przez Warszawę Wschodnią, Mińsk Mazowiecki, Mrozy, Siedlce, Łuków, Międzyrzec Podlaski, Biała Podlaska, która została zaliczona do linii o charakterze użyteczności publicznej. Pociągi kursujące na tej linii w powiecie radzyńskim zatrzymują się na stacji Brzozowica.

- ***Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim przyjęty uchwałą NR XLVII/774/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 14 lipca 2014 r.***

Marszałek Województwa Lubelskiego jest odpowiedzialny za organizację połączeń na poziomie województwa, czyli linii łączących przynajmniej dwa powiaty. Najważniejszym zadaniem będzie połączenie stolicy województwa z siedzibami władz miast powiatowych. Inne linie będą uruchamiane jeśli będą za tym przemawiały ważne względy społeczne, gospodarcze, turystyczne lub efektywność systemu transportowego.

Głównym kryterium przy określaniu linii o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Województwo Lubelskie było założenie, że podstawowy szkielet komunikacyjny województwa stanowi sieć kolejowa. Natomiast transport drogowy ma ją wspierać i być komplementarnym środkiem transportu. Dotyczy to zwłaszcza powiatów o niskiej gęstości sieci kolejowej. Stąd w poniższej analizie wzięto pod uwagę planowane przez Województwo Lubelskie linie o charakterze użyteczności publicznej, które zaspokajają również potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu radzyńskiego.

Radzyń Podlaski będzie obsługiwany jedynie transportem drogowym. W transporcie kolejowym zaplanowano uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na linii:

- **R1 Lublin – Niemce – Lubartów - **Parczew** – Milanów – Radzyń Podlaski - **Łuków**.**

Jednak na odcinku: Parczew – Milanów – Radzyń Podlaski – Łuków możliwa będzie organizacja przewozów przez Województwo Lubelskie w przypadku posiadania wystarczających środków finansowych w budżecie województwa oraz zaistnienia odpowiednich warunków demograficznych i społecznych z jednoczesną poprawą infrastruktury kolejowej.

Natomiast w transporcie drogowym przewozami o charakterze użyteczności publicznej planuje się objąć następujące linie autobusowe:

- **501 Lublin – Niemce – Lubartów – Firlej – Kock – Borki – Radzyń Podlaski – Kąkolewnica – Międzyrzec Podlaski – Biała Podlaska;**
- **511 Lublin – Niemce – Lubartów – Firlej – Kock – Borki – Radzyń Podlaski;**
- **571 Radzyń Podlaski – Parczew**
- **581 Radzyń Podlaski – Ulan Majorat - Łuków**

Dzięki wymienionym połączeniom mieszkańcy powiatu radzyńskiego mają zagwarantowane dobre połączenia zewnętrzne ze stolicą województwa oraz ze stolicami sąsiednich powiatów.

5.2. Wyznaczenie sieci o charakterze użyteczności publicznej w Powiecie Radzyńskim

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

Sieć użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym to usługi:

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

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

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

Powiat Radzyński jest natomiast organizatorem transportu publicznego na liniach komunikacyjnych przebiegających w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i nie wykraczających poza obszar powiatu. Stąd głównym jego zadaniem będzie organizowanie przewozów powiatowych.

Połączenia z Lublinem, Białą Podlaską i Łukowem zostały zapewnione w ramach sieci użyteczności publicznej organizowanej przez Marszałka Województwa Lubelskiego w ramach komunikacji autobusowej. Natomiast w ramach komunikacji kolejowej zostały zapewnione połączenia z Lublinem i Łukowem.

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

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

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

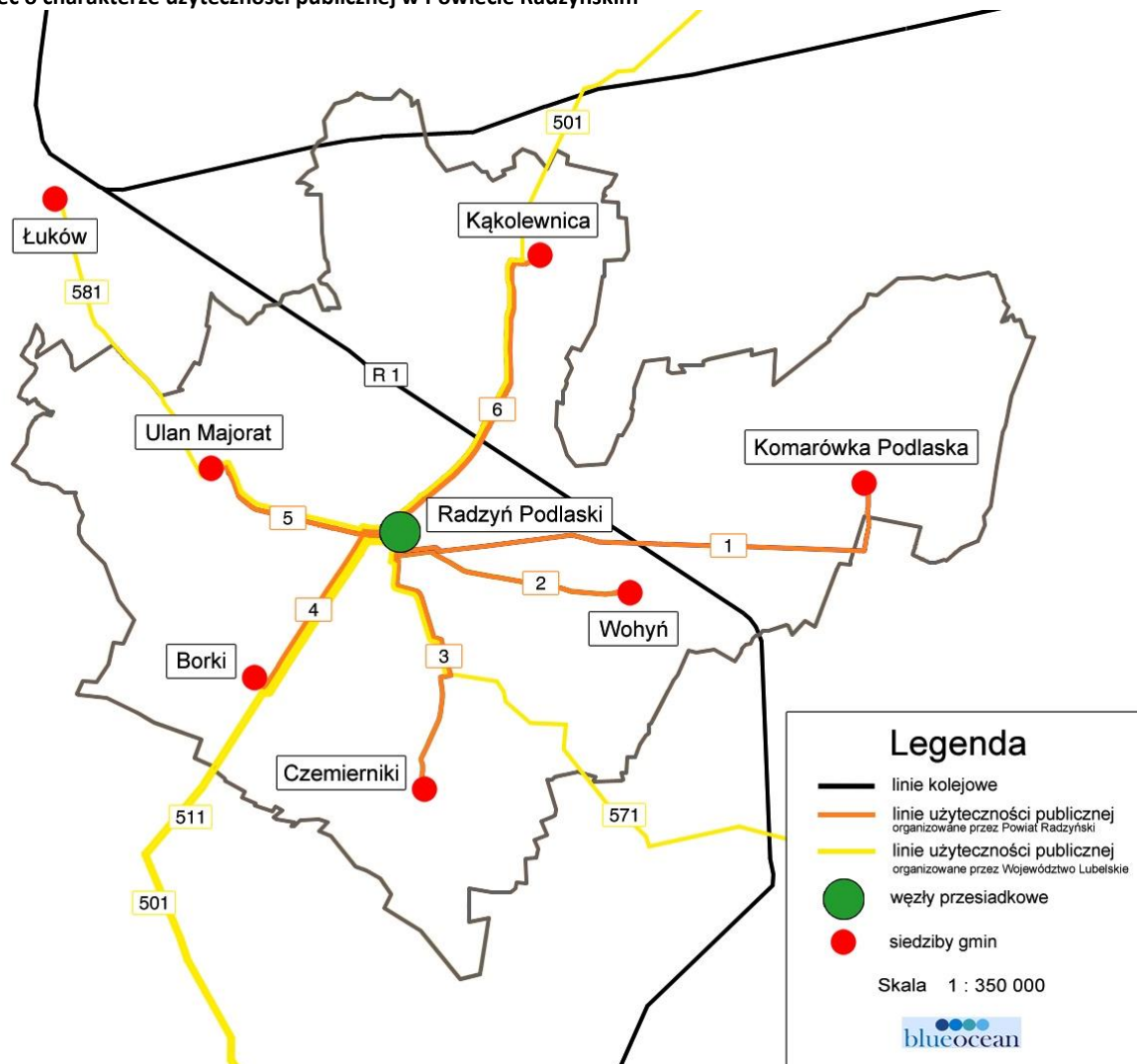
Przedstawione propozycje linii, na których mają być realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, nie zabezpieczają potrzeb absolutnie wszystkich mieszkańców powiatu, jednakże zaproponowane trasy są trasami podstawowymi. Istnieje opcja uruchomienia linii dowozowych do sieci układu podstawowego lub w ogóle uruchomienia nowych linii. Przy ich planowaniu bardzo ważne jest jednak przeprowadzenie stosownych analiz ekonomicznych i wstępnych badań, mających na celu określenie potencjalnego zapotrzebowania na przewozy. Możliwe, że w uzasadnionych przypadkach zajdzie konieczność uruchamiania linii na okres próbny, trwający zwykle kilka miesięcy. Celem uzyskania najbardziej wiarygodnych danych, linie te powinny być wprowadzane od września lub października, by około marca mieć możliwość podjęcia decyzji co do dalszego utrzymywania nowego połączenia.

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

Tabela 12. Linie o charakterze użyteczności publicznej w Powiecie Radzyńskim

Nr linii	Od	Przez	Do
1	Radzyń Podlaski		Komarówka Podlaska
2	Radzyń Podlaski	Zbulitów Mały	Wołyń
3	Radzyń Podlaski	Marynin, Józefów	Czemierniki
4	Radzyń Podlaski		Borki
5	Radzyń Podlaski	Biała, Ulan Mały, Ulan Duży	Ulan-Majorat
6	Radzyń Podlaski	Białka, Turów	Kąkolewnica

Mapa 6. Sieć o charakterze użyteczności publicznej w Powiecie Radzyńskim



Źródło: Opracowanie własne

Przyjmuje się następujący model kształtowania sieci połączeń transportowych o charakterze użyteczności publicznej:

- Ustala się jeden węzeł przesiadkowy w Radzynie Podlaskim
- Z uwagi na centralne położenie Radzyna Podlaskiego wszystkie siedziby gmin będą posiadały bezpośrednie połączenie ze stolicą powiatu.

Pozostałe linie użyteczności publicznej nie ujęte w planie transportowym na obszarze co najmniej dwóch gmin mogą być uznane za linie o charakterze użyteczności publicznej na podstawie zawartych porozumień pomiędzy gminami lub poprzez utworzenie związku międzygminnego.

6. Preferencje komunikacyjne mieszkańców

6.1. Analiza badań ankietowych

A. OBSZAR BADANIA I NARZĘDZIA BADAWCZE

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

łącznie pozyskano 198 ankiet (stan na 21 listopada 2014 r.).

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

- 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 ankietka 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 Radzyńskim, a tym samym wskazali, który z postulatów przewozowych jest najważniejszy, a który najmniej znaczący. Ocenie pasażerów poddano niżej wymienione postulaty przewozowe, będące jednocześnie kryteriami jakości usług przewozowych.

Tabela 13. Zestawienie cech usług przewozu

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

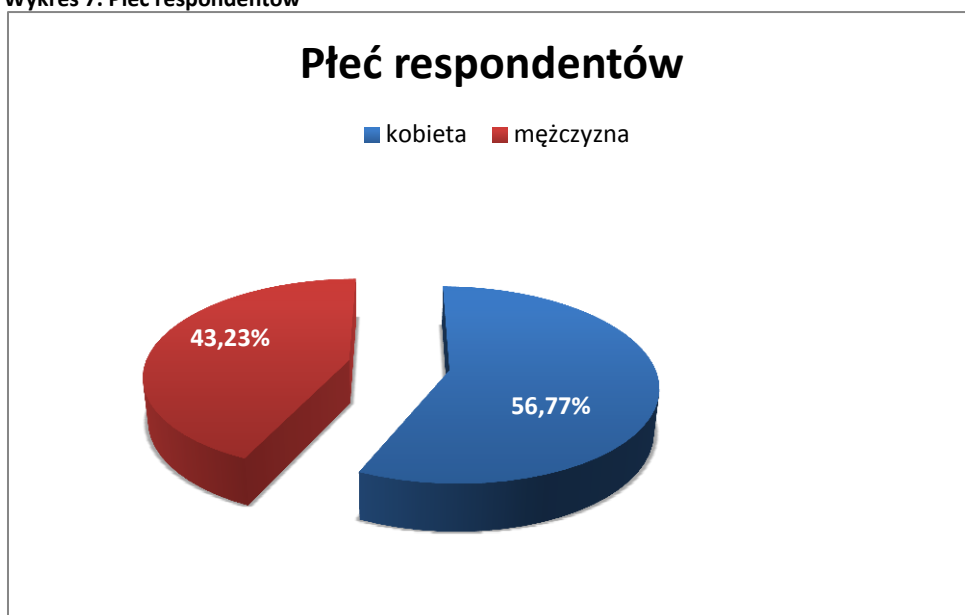
Zastosowana pięciostopniowa skala ocen poziomu oczekiwań jak i jakości usług transportowych w przypadku oceny „5” oznacza, że dana cecha jest najważniejsza dla respondenta i w pełni zaspakaja jego potrzebę w tym zakresie. Natomiast ocena „1” oznacza, że dana cecha nie ma znaczenia dla niego, a w ocenie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

B. CHARAKTERYSTYKA BADANYCH

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

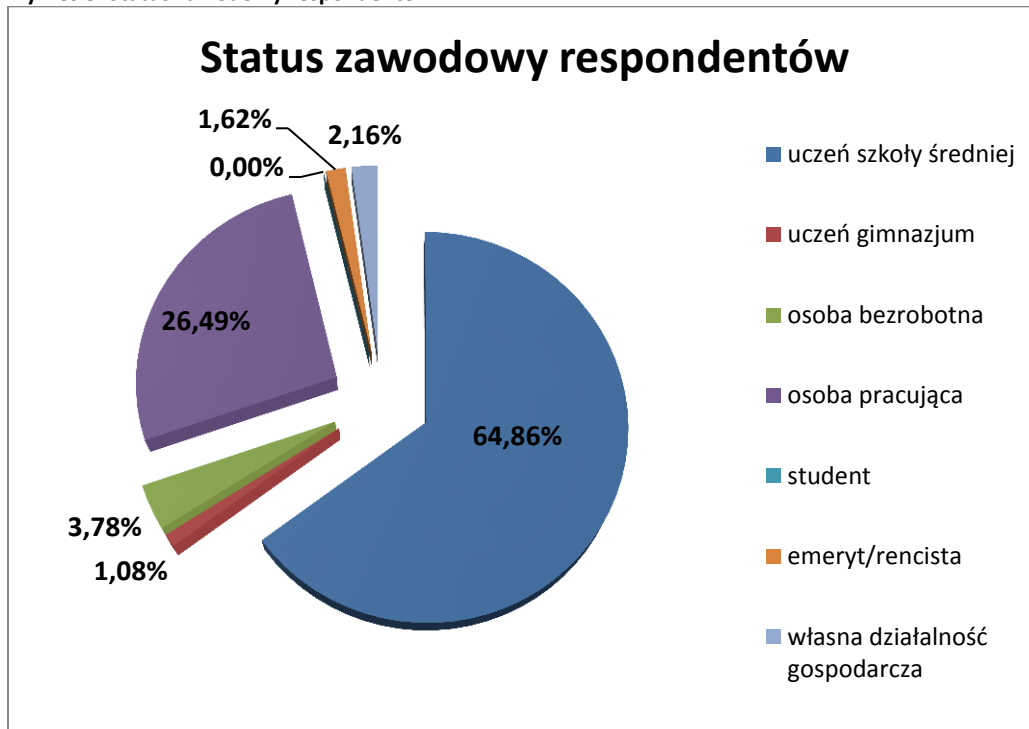
Profil płci respondentów nie do końca odpowiada profilowi płci mieszkańców powiatu (kobiety – 50proc., mężczyźni – 50 proc., stan na koniec 2013 r.). Powodem takiego stanu rzeczy była większa skłonność do udzielania odpowiedzi w badaniach ankietowych przez kobiety oraz ich przewaga w szkołach średnich.

Wykres 7. Płeć respondentów



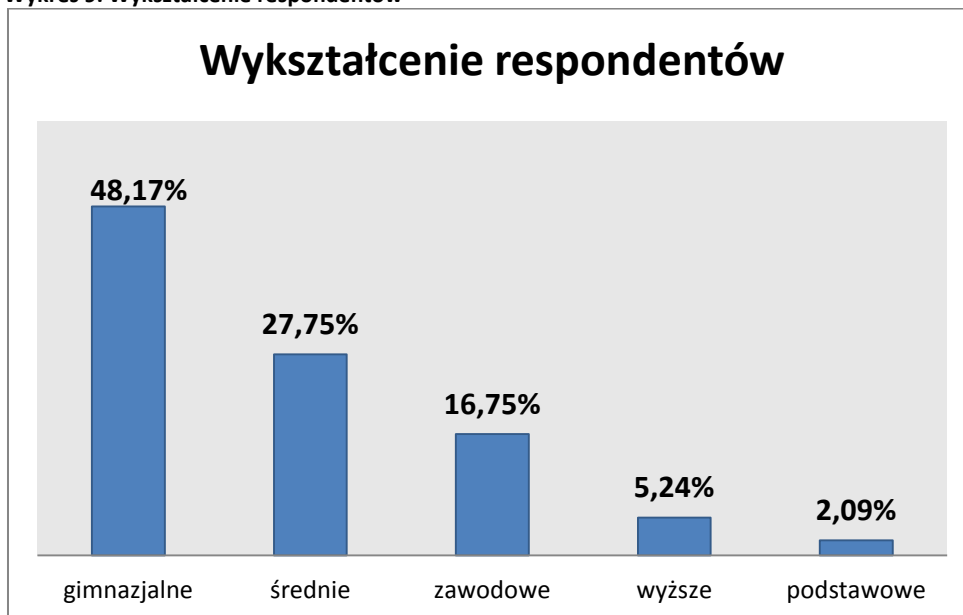
Struktura zawodowa respondentów Powiatu Radzyńskiego charakteryzuje się przewagą uczniów szkół średnich (64,86 proc.). Kolejną dużą grupą pod względem liczebności stanowią osoby pracujące (26,49 proc.). Udział pozostałych grup zawodowych jest marginalny. W tym miejscu należy zaznaczyć, że taki wynik badań jest uwarunkowany doбором próby badawczej i nie odpowiada on profilowi zatrudnienia mieszkańców Powiatu.

Wykres 8. Status zawodowy respondentów



Struktura wykształcenia respondentów powiatu charakteryzuje się wysokim poziomem osób z wykształceniem gimnazjalnym (48,17 proc.), co spowodowane jest dużym napływem kwestionariuszy ze szkół średnich. Co trzeci respondent deklaruje wykształcenie średnie (27,75 proc.). Wykształcenie zawodowym deklaruje co piąty badany (16,75 proc.). Pozostałe grupy stanowią marginalny odsetek wśród badanych.

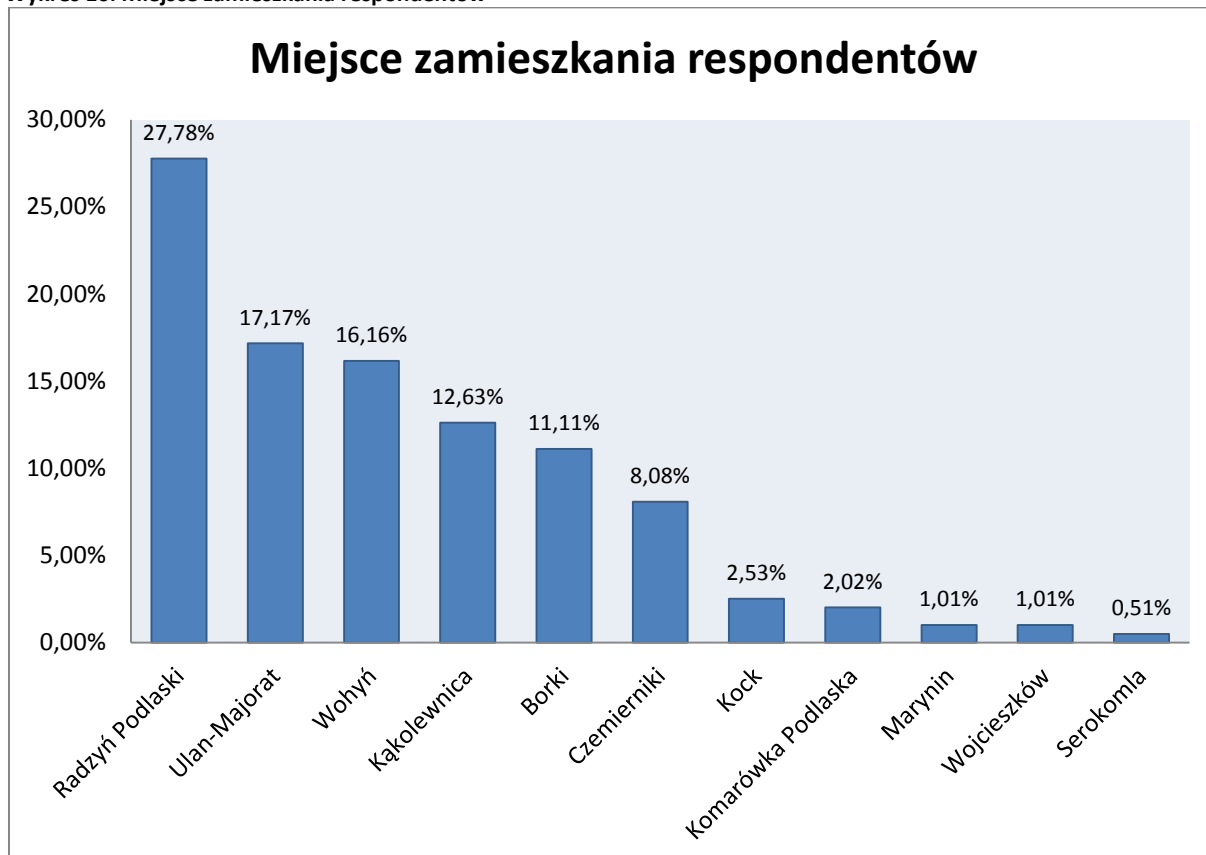
Wykres 9. Wykształcenie respondentów



Z przeprowadzonych badań można wywnioskować, że najwięcej respondentów, tj. 27,78 proc. pochodzi z miasta Radzyń Podlaski. Duża grupa ankietowanych zamieszkuje także gminę Ulan-Majorat, Wołyń,

Kąkolewnica, Borki oraz Czemierniki. 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

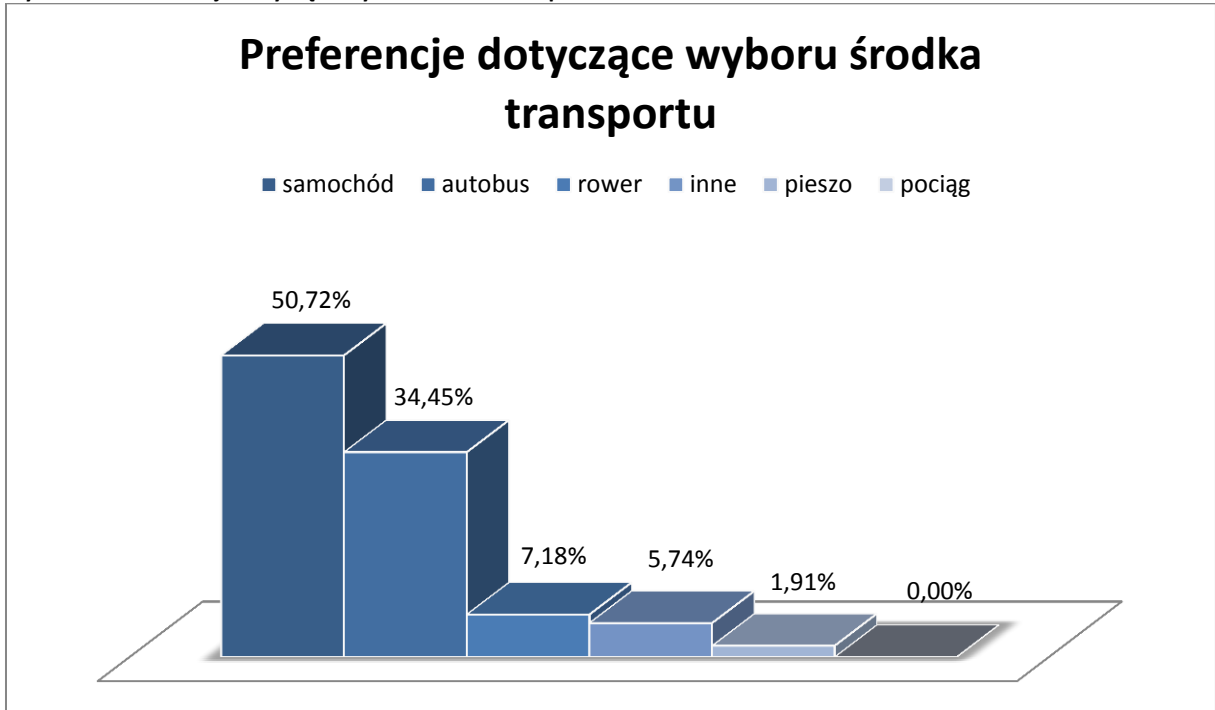


C. WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU

Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez respondentów okazał się samochód. Wskaźnik ten osiąga tak wysoki poziom (50,72 proc.) ponieważ mieszkańcy poruszający się jedynie w granicach administracyjnych powiatu korzystają zazwyczaj z komunikacji samochodowej i autobusowej. Nie dziwi zatem duży odsetek osób wybierających także tę drugą możliwość (34,45 proc.). Rower jako środek transportu znajduje się na trzecim miejscu najczęściej wybieranych środków transportu i wykorzystywany jest na mniejszych odległościach. Pociąg jako środek transportu nie jest wcale wybierany przez mieszkańców Powiatu.

Warto odnotować, że 5,74 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.

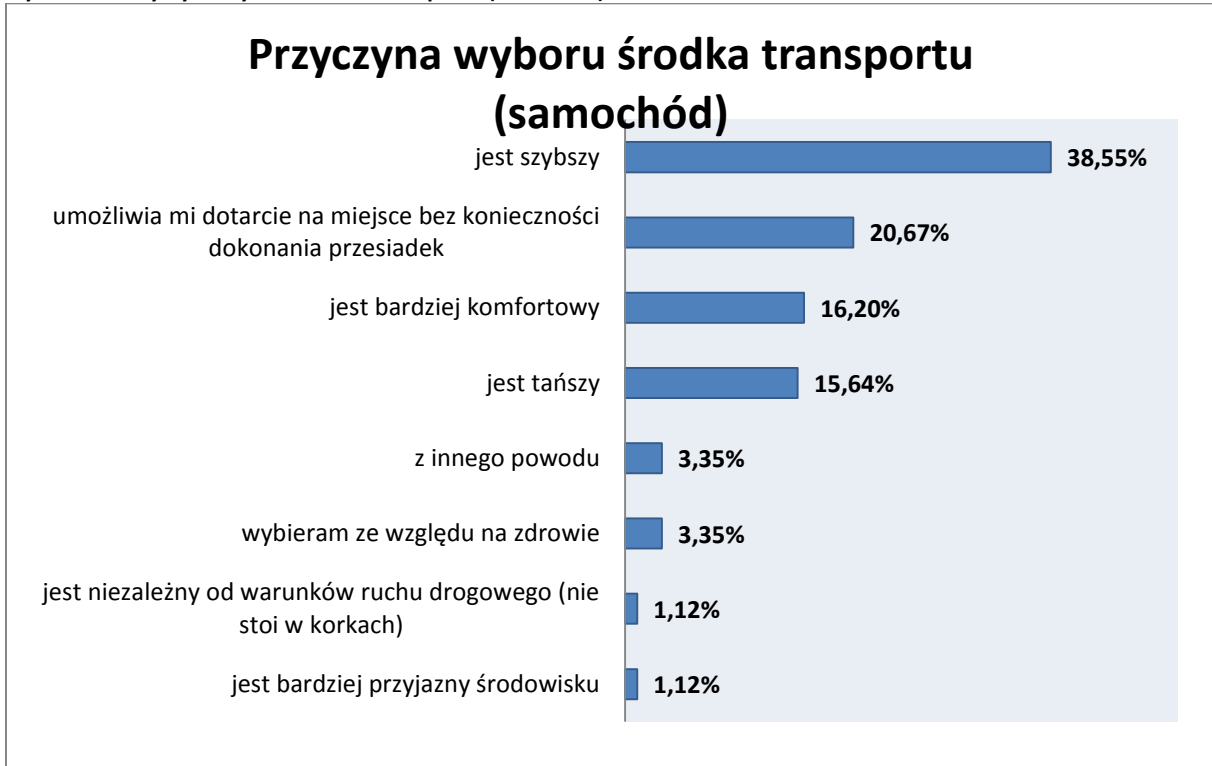
Wykres 11. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



D. PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU (SAMOCHÓD)

Respondenci wskazujący samochód, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że jest szybszy (38,55 proc.). Dla niemal co czwartej osoby (20,67 proc.) ankietowanej było to rozwiązanie umożliwiające dotarcie na miejsce bez konieczności dokonywania przesiadek. Z kolei 16,20 proc. ankietowanych deklaruje, że samochód jest dla nich rozwiązaniem bardziej komfortowym. Co szósta osoba twierdzi, że samochód jest w ich konkretnym przypadku rozwiązaniem najtańszym. Niewiele spośród osób ankietowanych swoją decyzję opiera na przesłankach środowiskowych oraz innych.

Wykres 12. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód)

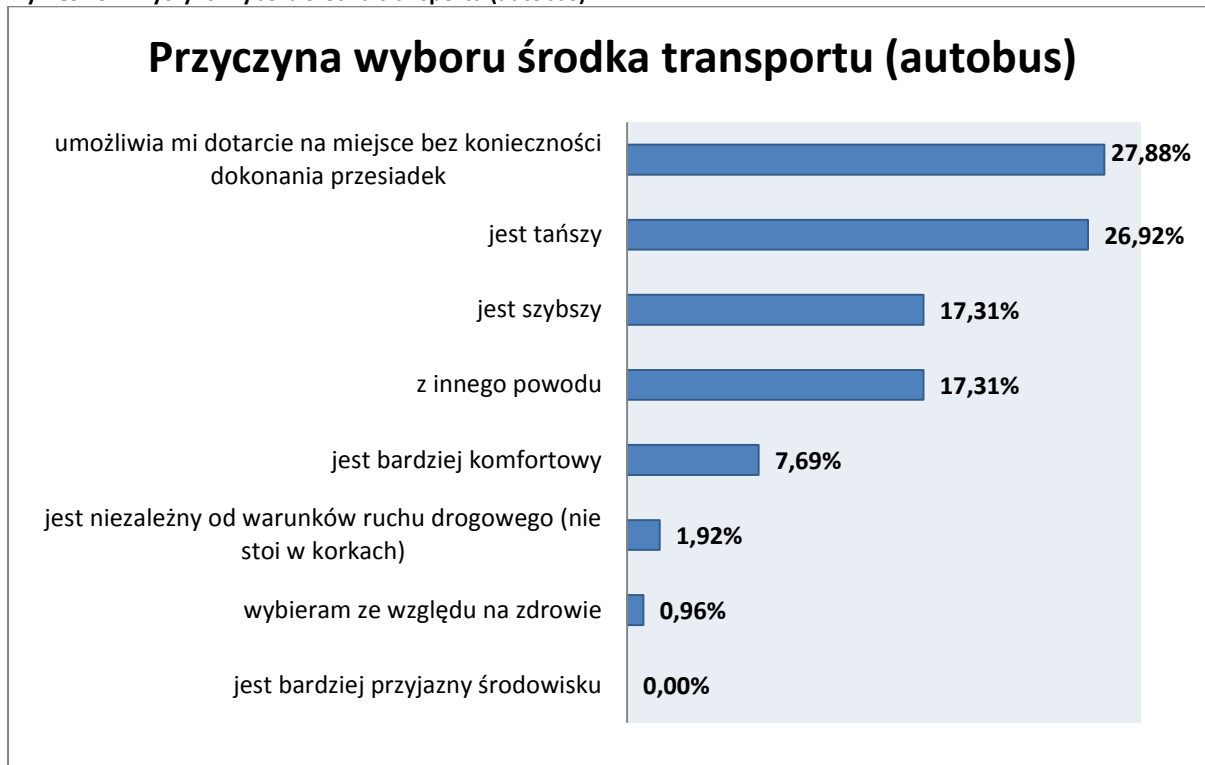


E. PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU (AUTOBUS)

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 27,88 proc. respondentów.

Dla więcej niż co czwartej osoby ankietowanej było to również rozwiązanie tańsze (26,92 proc.). Z kolei 17,31 proc. respondentów deklaruje, że w ich konkretnym przypadku autobus stanowi rozwiązanie szybsze. Również co piąty ankietowany wybiera autobus ze względu na inne przesłanki. Pozostałe odpowiedzi cieszyły się marginalnym zainteresowaniem ankietowanych.

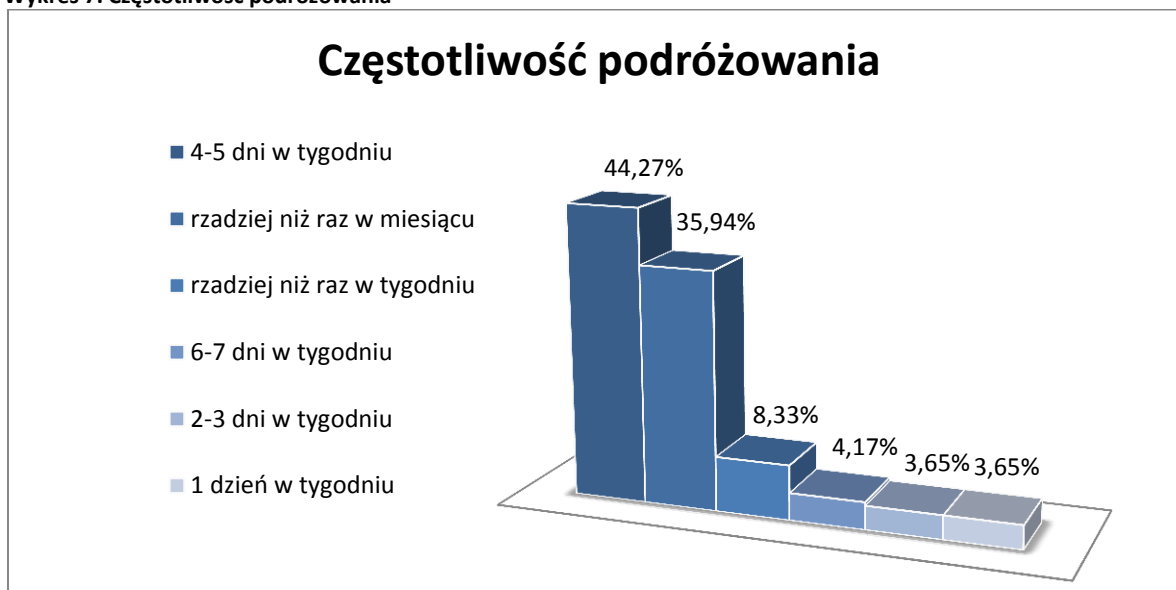
Wykres 13. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus)



F. CZĘSTOTLIWOŚĆ BADANIA

Z komunikacji publicznej 4-5 dni w tygodniu korzysta co drugi respondent. Z kolei prawie co trzeci ankietowany korzysta z niej rzadziej niż raz w miesiącu. Rzadziej niż raz w tygodniu z komunikacji publicznej korzysta 8,33 proc. osób biorących w badaniu. Niewiele osób korzysta z niej 6-7 dni w tygodniu, 2-3 dni w tygodniu bądź „1 dzień w tygodniu”. Jest to odpowiednio 4,17 proc., 3,65 proc. oraz 3,65 proc. Najbardziej wybieraną odpowiedzią było wskazanie „1 dzień w tygodniu”, które wybrało 1,42 proc. ankietowanych.

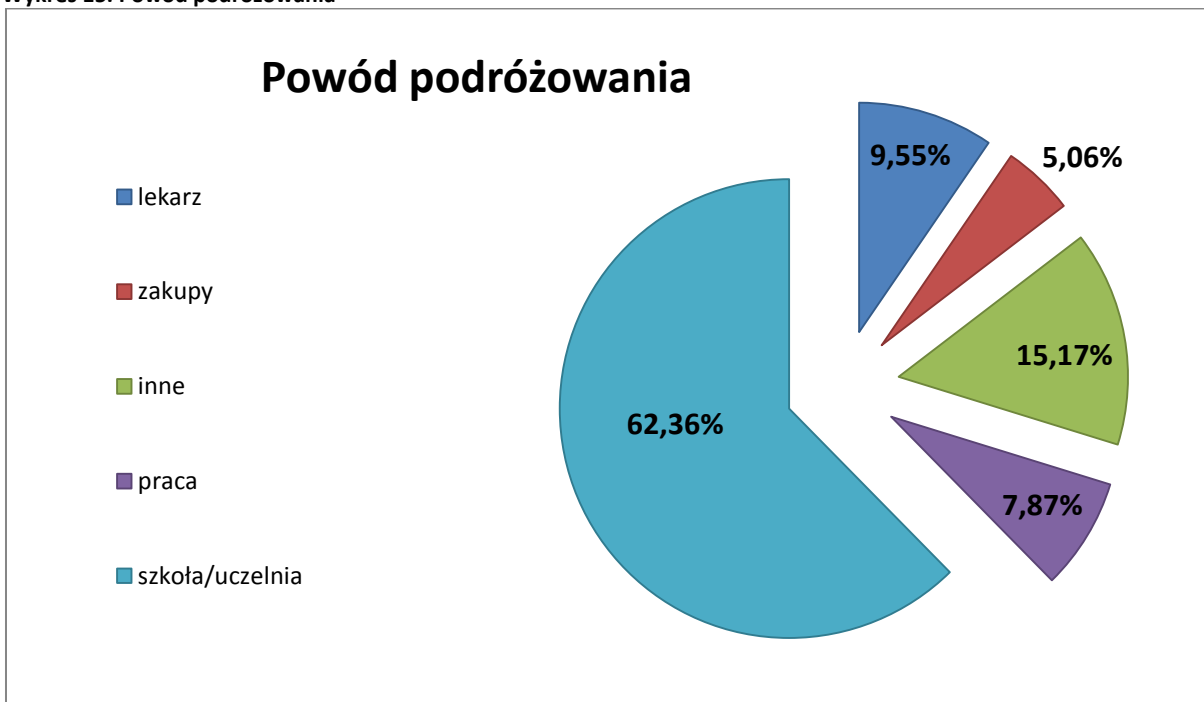
Wykres 7. Częstotliwość podróżowania



G. POWÓD PODRÓŻOWANIA

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

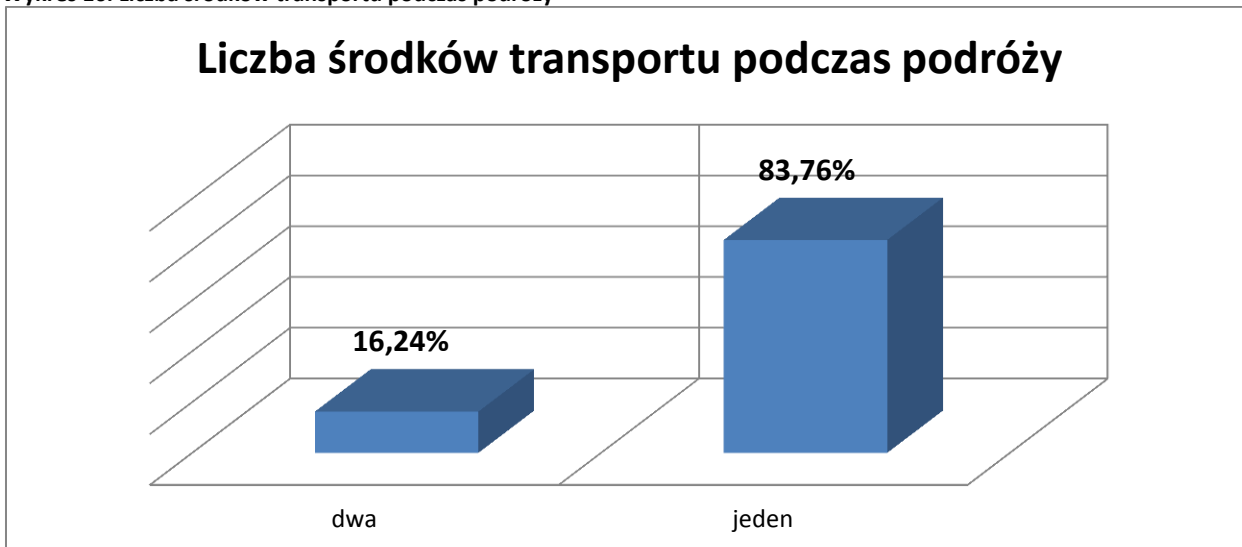
Wykres 15. Powód podróży



H. LICZBA ŚRODKÓW TRANSPORTU PODCZAS PODRÓŻY

Wśród respondentów ponad 82 % korzysta z jednego środka transportu. Przesiada się raz blisko 16% zapytanych o zwyczaje podróży.

Wykres 16. Liczba środków transportu podczas podróży



I. PREFERENCJE PASAŻERÓW

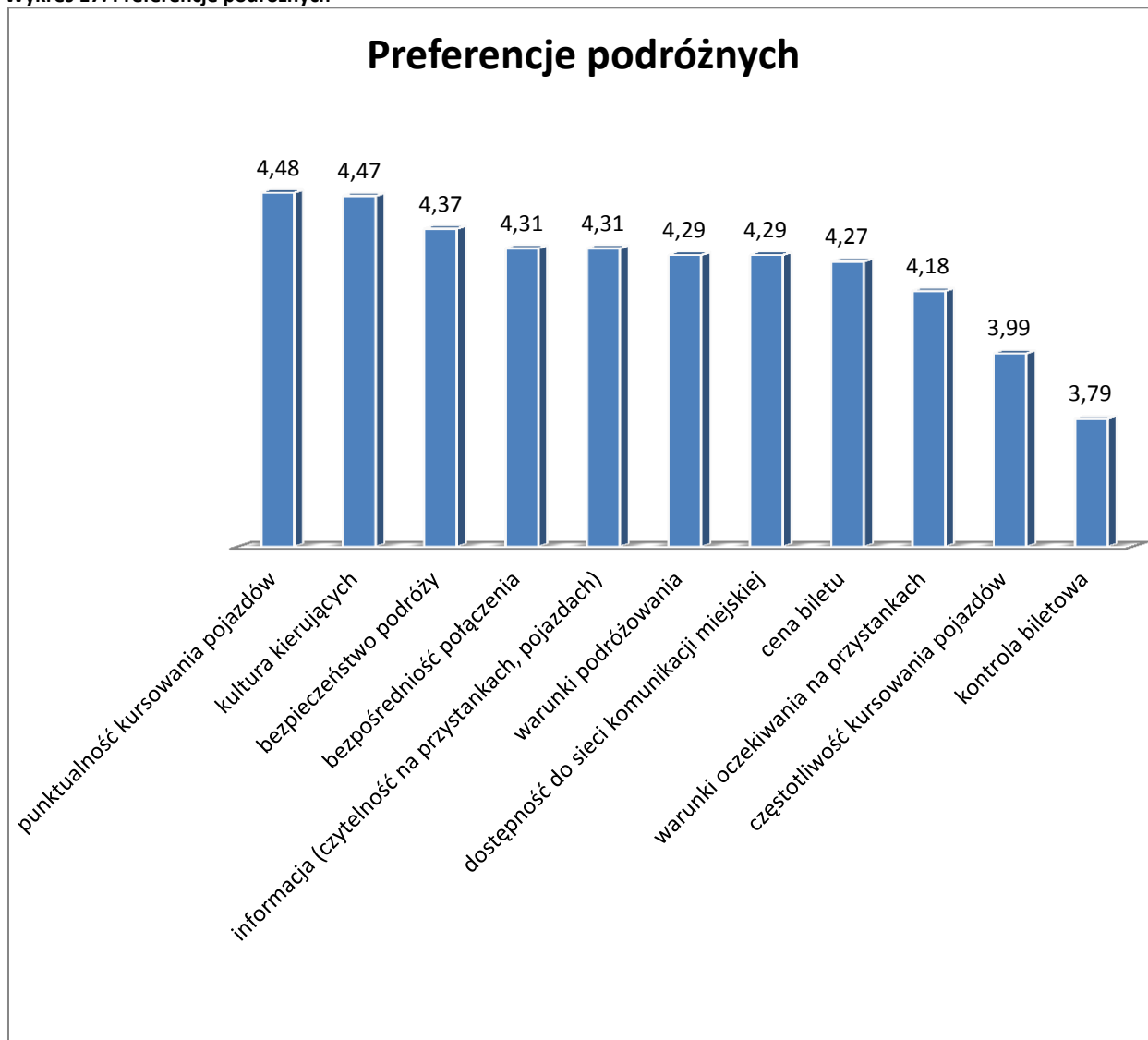
Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono w tabeli nr 14:

Tabela 14. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Kultura kierujących	4,47	4
2.	Punktualność kursowania pojazdów	4,48	6
3.	Bezpieczeństwo podróży	4,37	1
4.	Bezpośredniość połączenia	4,31	2
5.	Cena biletu	4,27	11
6.	Warunki podróżowania	4,29	7
7.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	4,31	5
8.	Dostępność do sieci komunikacji publicznej	4,29	8
9.	Warunki oczekiwania na przystankach	4,18	10
10.	Częstotliwość kursowania pojazdów	4,99	9
11.	Kontrola biletowa	3,79	3
	Średni poziom preferencji	4,25	

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 Radzyńskim.

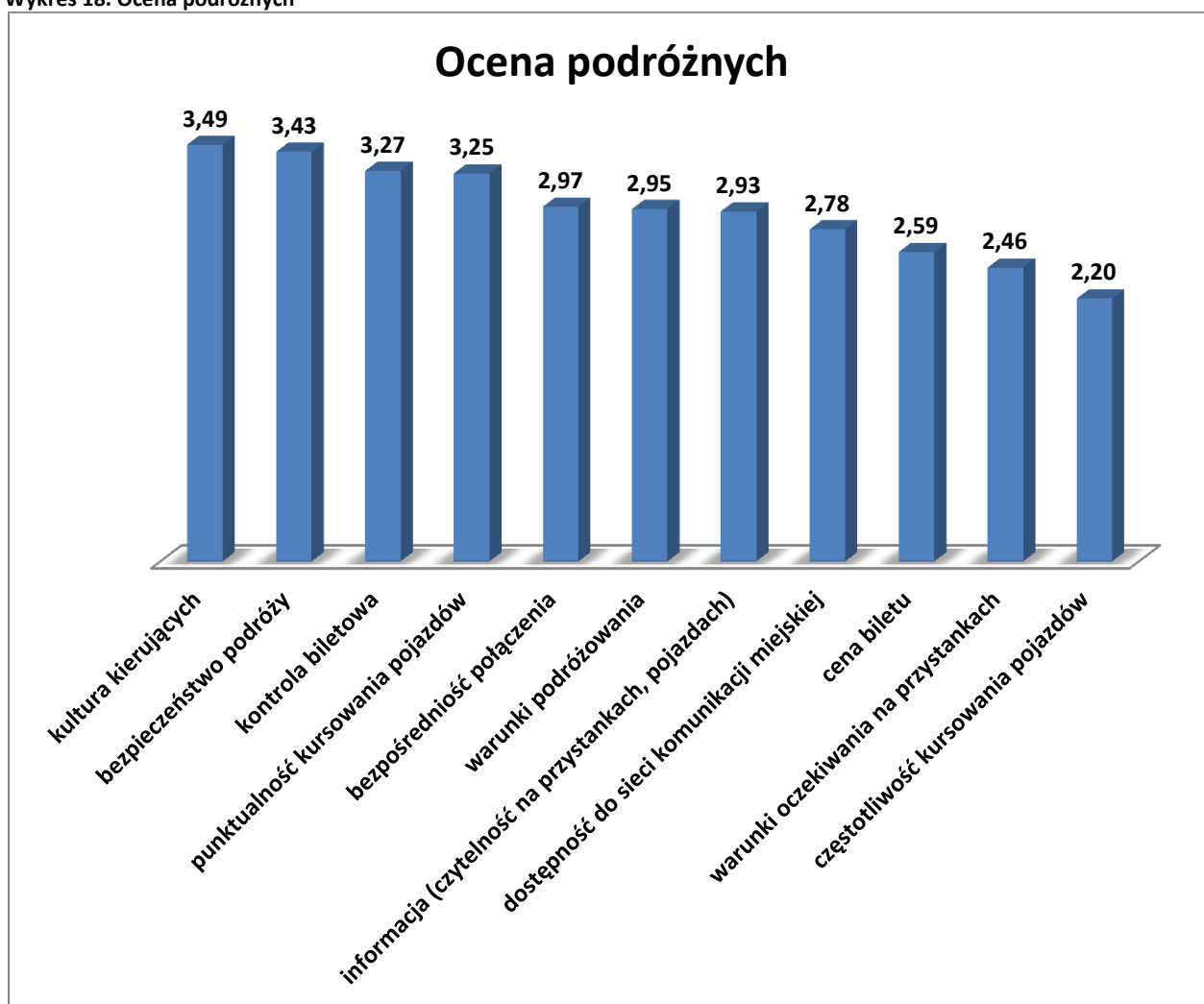
Tabela 15. Wyniki w zakresie ocen poziomu jakości usług

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Punktualność kursowania pojazdów	3,25	6
2.	Bezpieczeństwo podróży	3,43	1
3.	Kultura kierujących	3,49	4
4.	Kontrola biletowa	3,27	3
5.	Warunki podróżowania	2,95	7
6.	Cena biletu	2,59	11
7.	Informacja (czytelność, na przystankach,	2,93	5

	pojazdach)		
8.	Bezpośredniość połączenia	2,97	2
9.	Dostępność do sieci komunikacji publicznej	2,78	8
10.	Warunki oczekiwania na przystankach	2,46	10
11.	Częstotliwość kursowania pojazdów	2,20	9
Średni poziom oceny jakości usług		2,94	

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 podróży



7. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych

7.1. Standard usług przewozowych w powiecie radzyńskim

W niniejszej części opracowania przedstawiono główne postulaty w zakresie dążenia do standaryzacji usług przewozowych na obszarze powiatu radzyńskiego uwzględniające oczekiwania zarówno co do przewozów użyteczności publicznej zarządzanych przez organizatora przewozów powiatowych. W części poświęconej standardom jakościowym usług, które mają z założenia być jak najbardziej przyjazne pasażerom, uwzględniono nie tylko zbiór kryteriów, które należy badać i analizować pod kątem rozwoju transportu publicznego.

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien 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 określania standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można wskazać m.in.:

- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nie przekraczającej maksymalnej odległości dojazdu do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru powiatu,
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnej,
- iloraz odległości między miejscem początku a miejscem końca podróży, obliczonym w oparciu o przestrzeń euklidesową (tzw. „w linii prostej”) a rzeczywistą odległością drogową, informujący pasażerów o tym, ile procent drogi muszą „nadkładać”, żeby dotrzeć do celu daną linią komunikacyjną,
- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego niniejszym opracowaniem,
- 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,
- dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,
- komfort jazdy pasażerów,
- czystość pojazdów i przystanków,
- dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- standard maksymalnego procentowego napełnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,

- proste i czytelne rozkłady jazdy, oparte o jednolitą szatę graficzną dla całego obszaru, na którym transport publiczny zarządzany jest przez tego samego organizatora,
- dobrze zorganizowany system informacji pasażerskiej,
- ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego.

Należy podkreślić znaczenie ostatniego z powyższych kryteriów. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, aby przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej skutkowało rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

Wśród elementów systemu transportu publicznego przyjaznego dla pasażerów można wymienić m.in.:

- doprowadzenie najpóźniej do 2025 roku do sytuacji, w której z każdej gminy powiatu radzyńskiego można będzie przemieścić się do Radzyna Podlaskiego co najmniej jeden raz w ciągu dnia autobusem niskopodłogowym lub niskowejściowym,
- zapewnienie standardów punktualności pojazdów komunikacji zbiorowej,
- wprowadzenie zróżnicowania czasów przejazdów na liniach komunikacyjnych dla poszczególnych rodzajów dni ruchowych oraz pór dnia w zależności od typowego natężenia ruchu, wielkości wymiany pasażerów na przystankach, a także rejonów o podwyższonym ryzyku występowania zatorów drogowych,
- koordynację rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz - w razie konieczności - w miejscach skomunikowania przesiadkowego na inne linie,
- rozwiązania techniczne i logistyczne, umożliwiające bezpieczne korzystanie z przystanków,
- przystanki węzłowe wyposażone w bardziej zaawansowane elementy systemu informacji pasażerskiej,
- sieć linii umożliwiającą w największym stopniu obsługę obszaru powiatu radzyńskiego i wygodne dotarcie do najważniejszych obiektów, z punktu widzenia użytkowników obiektów,
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),
- czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystankach (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu - również w sposób dynamiczny) i w pojazdach (informacje o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki, taryfach przewozowych, zapowiedzi akustyczne przystanków itp.),
- bilety krótko- i długookresowe na fragmenty sieci, jak i obejmujące całą sieć danego organizatora transportu, bez względu na rodzaj środka transportu i nazwę przewoźnika, obsługującego linię komunikacyjną w ramach usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej na danym obszarze powiatu radzyńskiego,
- dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów,
- wygodną sieć parkingów umożliwiającą funkcjonowanie pasażerów w systemie „Park&Ride”,

- rozwiązania poprawiające komfort i bezpieczeństwo podróży środkami transportu publicznego,
- wysoki standard kultury osobistej osób prowadzących pojazdy w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, w tym również stosowanie jednolitej odzieży służbowej przez te grupy zawodowe.

Dostosowany do powyższych zasad i standardów system transportu publicznego zapewnia sprawną obsługę pasażerów, uzyskując w ich odczuciach pozytywne oceny, umożliwiając sprawne, punktualne i niezawodne poruszanie się po terenie całego powiatu radzyńskiego.

7.2. System informacji pasażerskiej

Aby usługi przewozowe mogły być we właściwy sposób realizowane, użytkownicy nie tylko muszą otrzymywać możliwość korzystania z nich na odpowiednio wysokim poziomie, ale również zarządzający transportem muszą podejmować działania ukierunkowane na zapoznanie mieszkańców z ofertą transportu publicznego oraz wskazywanie jego zalet.

Oprócz działalności stricte marketingowej, operatorzy działający na zlecenie organizatorów transportu publicznego powinni zostać objęci obowiązkiem przestrzegania pewnych standardów w zakresie informacji pasażerskiej.

Art. 46 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym ustala zasady funkcjonowania tego transportu. Obejmują one m.in. ustalenie, że środki transportu, którymi wykonywane są usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, powinny być oznakowane w sposób widoczny dla pasażera, a w transporcie drogowym dodatkowo w tablice kierunkowe oraz nazwę przewoźnika albo organizatora, zaś rozkłady jazdy środków transportu poszczególnych operatorów i przewoźników są podawane do publicznej wiadomości na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych oraz dworcach z wyłączeniem przystanków komunikacyjnych przeznaczonych wyłącznie dla wysiadających pasażerów. W przepisie tym zastrzeżono również, że w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora.

Zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, numer linii komunikacyjnej składa się z odpowiedniego oznaczenia rodzaju przewozów (U, RS, R), numeru właściwego organu według rejestru terytorialnego oraz numeru ewidencyjnego. W gminnych przewozach pasażerskich numer linii komunikacyjnej może składać się z odpowiedniego oznaczenia oraz numeru ewidencyjnego, zaś w przewozach wykonywanych w komunikacji miejskiej, numer linii komunikacyjnej oznacza się literą alfabetu łacińskiego lub liczbą składającą się z cyfr arabskich.

Przewoźnicy, którzy będą realizować zadania transportowe na liniach zarządzanych przez powiat, nie muszą dysponować osobnymi oznaczeniami w zakresie numeracji taboru autobusowego. W ich przypadku rolę tę będzie spełniał wyłącznie numer rejestracyjny.

7.3. Określenie zasad zapewniających dostęp osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

Organizator transportu publicznego ma więc obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp.

W celu sprostania przez system transportu publicznego wymaganiom różnych grup osób, należy dążyć do włączenia w jego planowanie jak najszerszej reprezentacji zainteresowanych np. poprzez konsultacje społeczne z organizacjami pozarządowymi działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych itp.

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 pożądaných celów podróży,
- odpowiedniej organizacji przystanku:
 - miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
 - czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
 - zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
 - zniżki dla wybranych grup pasażerów,

- o przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwianie podróżowania komunikacją publiczną osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się - osoby nieposiadające własnego środka transportu, osoby starsze, niepełnosprawne, matki z małymi dziećmi oraz osoby ubogie i bezrobotne. Dlatego należy dążyć do zminimalizowania problemów przestrzennych w komunikacji publicznej poprzez: - zlikwidowanie przeszkód w drodze na przystanek:

- przeszkody przestrzenne:
 - o obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie - azyle na przejściach dla pieszych,
 - o odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych jak najbliżej przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w tramwajach oraz zmniejszenie różnicy poziomów między peronami przystankowymi a podłogą w autobusach do kilku centymetrów,
- przeszkody organizacyjne:
 - o lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa- miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
 - o czytelna informacja pasażerska na przystanku,
- zlikwidowanie barier w pojazdach komunikacji miejskiej:
 - o pojazdy z niską podłogą,
 - o rampy wjazdowe w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,
 - o wyznaczone, bezpieczne miejsca w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,
 - o czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów (tablice elektroniczne),
 - o zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu - głosowa i elektroniczna (wyświetlacze),
- ułatwienie w korzystaniu z komunikacji miejskiej:
 - o bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów,
 - o przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich,
 - o przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.

Ulgi i zniżki w systemie opłat za korzystanie z transportu publicznego mają istotne znaczenie zarówno dla polityki socjalnej powiatu jak i dla rozwoju przewozów o charakterze publicznym.

Ważnym czynnikiem, mającym wpływ na jakość transportu zbiorowego, jest pełny i łatwo dostępny dla pasażerów system informacji o przewoźnikach i realizowanych przez nich połączeniach, przystankach, rozkładach jazdy, czasie przyjazdu najbliższego pojazdu danej linii, możliwościach przesiadek, systemie taryfowym itp. Kraje Unii Europejskiej nie szczędzą środków na tworzenie i ciągłe unowocześnianie automatycznych systemów informacji, wykorzystujących najnowocześniejsze rozwiązania technologiczne i informatyczne. Takie systemy informacyjne są częścią sterowania ruchem.

Dzięki zastosowaniu nowoczesnych technologii z zakresu elektroniki i informatyki (inteligentne technologie - IT), można podnieść atrakcyjność transportu zbiorowego. Nowoczesne technologie pozwalają na:

- koordynację układu transportowego i synchronizację rozkładów jazdy,
- poprawę obsługi podróżnych oraz monitoring bezpieczeństwa podróżowania,

- wykrywanie pojazdów zbliżających się do skrzyżowania (wideodetekcja),
- tworzenie systemów dystrybucji i identyfikacji biletów przejazdowych,
- lokalizację pojazdów na trasie (GPS) i bezprzewodowe przesyłanie informacji (GPRS),
- usprawnienie przejazdu, szczególnie przez skrzyżowania i rejony szczególnie narażone na kongestię ruchu (także omijanie zatorów drogowych, co może mieć znaczenie zwłaszcza przy liniach o charakterze użyteczności publicznej, zarządzanej przez powiat, które w określonych sytuacjach i na niektórych odcinkach mogą zmieniać trasę pod kątem optymalizacji czasu przejazdu, z zachowaniem obsługi wszystkich przystanków wyszczególnionych w rozkładzie jazdy).

Bardzo ważnym elementem w systemie komunikacji publicznej na danym obszarze jest możliwość obsługi pasażera już przed podjęciem podróży. Zanim pasażer skorzysta z usług komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacji związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego.

Współczesne, coraz bardziej zaawansowane technologie informatyczne, powinny już w najbliższych latach zapewnić możliwość pasażerowi dokładnego sprawdzenia rozkładu jazdy z dowolnego przystanku, wyszukać optymalne połączenie komunikacyjne w obrębie powiatu radzyńskiego. Za pomocą internetowych systemów pre-paid, należy również dążyć do umożliwienia pasażerom doładowania biletów elektronicznych bez wychodzenia z domu i bez stania w kolejkach.

Innym ważnym rozwiązaniem jest stworzenie dogodnego punktu informacyjnego - Centrum Obsługi Pasażera, które zakresem swojego działania ma zapewniać płynny i rzetelny przepływ informacji o transporcie publicznym. Najlepszą lokalizacją dla Centrum Obsługi Pasażerów będzie ul. Lubelska 2 w Radzynie Podlaskim.

Centrum Obsługi Pasażera z założenia ma pozwalać na takie działania jak:

- pozyskiwanie informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej,
- zapoznawanie się z możliwościami dotarcia do celu podróży, wraz z możliwością opcjonalnych przesiadek,
- zapoznawanie się z obowiązującą taryfą biletową, możliwością zakupu różnych rodzajów biletów,
- dowiadywanie się o wszelkich zmianach w komunikacji, w tym związanych z objazdami i remontami,
- składanie skarg i pochwał na pracowników organizatora lub operatora transportu publicznego,
- pozyskiwanie rozkładu jazdy z dowolnego przystanku i dowolnej linii w formie papierowej,
- zakupienie każdego możliwego rodzaju biletu na przewozy organizowane przez miasto i powiat,
- zakupienie pamiątek komunikacyjnych, pozycji literaturowych, gadżetów lub modeli pojazdów,
- pozyskanie także informacji o atrakcjach turystycznych i kulturalnych regionu,
- oczekiwanie w dogodnych warunkach na odjazd naszego środka transportu z pobliskiego przystanku, w tym z możliwością zakupów w bufecie i kiosku.

Poprzez funkcjonowanie Centrum Obsługi Pasażera oraz mniejszych punktów obsługi pasażera, komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla pasażera, pomaga mu się przemieszczać, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi.

Niestety jakość obsługi pasażerów poza samym czasem przejazdu środkami transportu musi stawić czoła ekonomii tego typu rozwiązań. Dlatego też trzeba wziąć pod uwagę, że na terenie powiatu radzyńskiego jedyne Centrum Obsługi Pasażera należy zlokalizować w ścisłym centrum Radzyna Podlaskiego. Nie oznacza to, że mieszkańcy pozostałych gmin mieliby zostać pozbawieni dostępu do szerszej informacji pasażerskiej. Prostem rozwiązaniem jest bowiem utworzenie odpowiednich stanowisk w urzędach gminnych, nawet nie jako osobnych, ale łączących funkcje z innymi. Z kolei szerszą informację pasażerską powinien zapewniać np. dotykowy monitor ekranowy, obsługujący strony internetowe organizatorów transportu na szczeblu powiatu, zamontowany w tymże urzędzie. Komunikaty o trasach, rozkładach i utrudnieniach w ruchu poszczególni organizatorzy transportu powinni przysyłać drogą elektroniczną do wszystkich urzędów gminnych, celem ich wydrukowania i opublikowania na tablicach ogłoszeń.

Niezależnie od istnienia COP-u i punktów obsługi pasażera, użytkownicy transportu publicznego muszą mieć możliwość zdobycia najważniejszych dla nich informacji w każdym miejscu, skąd rozpoczynają swoją podróż. Przystanek także powinien służyć za punkt informacyjny dla pasażera. Należy go dlatego wyposażać w następujące elementy:

- rozkład jazdy,
- schemat układu sieci komunikacji publicznej (na ważniejszych przystankach),
- informację pasażerską o zmianach, objazdach itp.,
- wyciąg z taryfy przewozowej (pełna taryfa na ważniejszych przystankach),
- nazwę przystanku wraz z jego oznaczeniem (numer słupka w ramach zespołu przystankowego).

8. Ochrona Środowiska naturalnego w Powiecie Radzyńskim

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

1. Dokumenty na poziomie wojewódzkim:
 - Raport o stanie środowiska województwa lubelskiego w 2013 roku, Biblioteka Monitoringu Środowiska, Lublin 2014
 - Ocena jakości powietrza w województwie lubelskim za 2012 r., Lublin 2013
2. Dokumenty na poziomie powiatowym:
 - Program Ochrony Środowiska i Plan Gospodarki Odpadami dla Powiatu Radzyńskiego, Radzyń Podlaski 2004
3. Dokumenty na poziomie gminnym:
 - Program Ochrony Środowiska wraz z Planem Gospodarki Odpadami dla miasta Radzyń Podlaski, 2006
 - Program Ochrony Środowiska dla Gminy Radzyń Podlaski na lata 2012 - 2015 z perspektywą do 2019 roku, 2012
 - Program Ochrony Środowiska dla Gminy Ulan-Majorat na lata 2011-2014 z perspektywą do 2016 roku, 2011

8.1. Zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego

Na terenie powiatu radzyńskiego jedyną stacją dokonującą pomiarów jakości powietrza jest stacja monitoringu regionalnego Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Radzynie Podlaskim. Zakres pomiarów obejmuje stężenie SO₂, NO₂ oraz pyłu zawieszonego.

Wartości poszczególnych substancji zanieczyszczających charakteryzują się dużą sezonową zmiennością. Kilkukrotnie wyższe stężenia SO₂ w okresach zimowych spowodowane są zwiększoną jego emisją z budynków mieszkalnych i lokalnych kotłowni podczas sezonu grzewczego. Bardzo wysokie maksymalne wartości stężeń dobowych SO₂ oraz pyłu zawieszonego, znacznie przewyższające dopuszczalne wartości dobowe związane są z okresami bezwietrznymi oraz zjawiskiem inwersji termicznej. Takie warunki pogodowe w istotny sposób ograniczają rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń powodując ich lokalną kumulację. Emisja NO₂ na omawianym obszarze związana jest przede wszystkim z ruchem pojazdów samochodowych. Dlatego też średnie wartości tego wskaźnika w miesiącach zimowych są tylko nieznacznie wyższe od stężeń w okresie letnim.

Duży wpływ na jakość powietrza, obok emisji ze źródeł punktowych, mają zanieczyszczenia wprowadzane ze źródeł powierzchniowych oraz ze źródeł liniowych. Emisja powierzchniowa jest sumą emisji z palenisk domowych, małych kotłowni przydomowych, niewielkich kotłowni dostarczających ciepło do lokali usługowych lub warsztatów. Cechą charakterystyczną dla tzw. niskiej emisji jest to, iż powodowana jest przez liczne, rozproszone źródła z emitorów o niewielkiej wysokości. Zanieczyszczenia gromadzą się wokół miejsca powstawania, najczęściej na obszarach o zwartej zabudowie mieszkaniowej, co utrudnia proces przemieszczania i rozpraszania się zanieczyszczeń. O wielkości emisji liniowej

decydują zanieczyszczenia pochodzące z tras komunikacyjnych. Substancje emitowane z silników pojazdów wpływają na jakość powietrza szczególnie w najbliższym otoczeniu dróg.

8.2. Emisja hałasu do środowiska

Na terenie powiatu radzyńskiego problem hałasu komunikacyjnego oraz jego uciążliwości dotyczy głównie obszaru miasta Radzyń Podlaski, szczególnie jego dzielnic centralnych oraz bezpośredniego sąsiedztwa drogi krajowej nr 19 i 63.

W powiecie radzyńskim występują następujące źródła hałasu:

- ❖ hałas drogowy pochodzący od środków komunikacji i transportu samochodowego,
- ❖ hałas osiedlowy związany z bytowaniem i przemieszczaniem się ludzi na określonym terenie,
- ❖ hałas przemysłowy związany z funkcjonowaniem zakładów przemysłowych.

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.

Uciążliwości i zagrożenia powodowane przez hałas przemysłowy to problem lokalny. Dotyczy głównie miasta Radzyń Podlaski, gdzie zlokalizowana jest zdecydowana większość zakładów przemysłowych. O negatywnym wpływie takich zakładów na środowisko akustyczne decyduje poziom emisji hałasu do otoczenia, szczególnie jeśli w sąsiedztwie zlokalizowane są placówki służby zdrowia, szkoły, przedszkola oraz zabudowa mieszkaniowa. Dopuszczalne normy hałasu przemysłowego wewnątrz zakładów regulowane są przez odpowiednie przepisy BHP.

8.3. Formy ochrony przyrody i krajobrazu w Powiecie Radzyńskim

Na obszarze powiatu znajdują się: 1 Obszar Chronionego Krajobrazu, 1 rezerwat przyrody oraz liczne pomniki przyrody.

W granicach powiatu radzyńskiego status ochrony rezerwatowej posiada tylko jeden obszar, położony w kompleksie leśnym (w zarządzie Nadleśnictwa w Radzynie Podlaskim) w pobliżu miejscowości Sitno na pograniczu gmin Borki i Radzyń Podlaski. **Jest to rezerwat faunistyczny „Czapliniec”**, utworzony w 1968 r. w celu ochrony kolonii lęgowej czapli siwej. Powierzchnia rezerwatu wynosi 15,67 ha. Obejmuje on około 150 letni drzewostan sosnowy i około 130 letni dębowy. Występują tu także gniazda czapli siwej.

W granicach powiatu radzyńskiego (gmina Borki) położona jest część **Obszaru Chronionego Krajobrazu „Annówka”**. Został on powołany w 1983 roku w celu ochrony zwartego, dobrze zachowanego kompleksu leśnego, w którym udział starodrzewu przekracza 30%. Powierzchnia OCK „Annówka” wynosi 2069 ha, z tego w granicach powiatu radzyńskiego, w gminie Borki znajduje się 554,5 ha. w tym prawie cały starodrzew należy do grupy sosnowych borów suchych i świeżych. W drzewostanie dominuje sosna

zwyczajna, lokalnie z dużą domieszką brzozy brodawkowatej i nieznacznym udziałem innych drzew liściastych, głównie dębu i grabu. Miejscami na bardziej wilgotnych siedliskach występują bory mieszane, gdzie sośnie towarzyszą licznie dęby, graby, a lokalnie jesiony i świerki. W otoczeniu stawów Tyśmianka zachowały się niewielkie fragmenty olsów z dominacją olszy czarnej. Najbardziej wartościowe elementy przyrodnicze: stawy Tyśmianka i większe kompleksy starodrzewu usytuowane są na terenie powiatu lubartowskiego, w gminie Kock. Fauna OCK „Annówka” jest słabo poznana. Stwierdzono obecność licznej i zróżnicowanej gatunkowo populacji ptaków, wśród której występują zarówno gatunki leśne (zięba, pokrzewka, kilka gatunków dzięciołów i drozdów, kukułka, gołąb grzywacz), polne (skowronek, pliszka żółta) jak i gatunki pobrzeży pól i lasów (wrona siwa, kruk). W rejonie stawów Tyśmianka notuje się obecność niewielkiej populacji perkozów, kaczek (cyraneczka, krzyżówka) oraz pojedynczych osobników czapli siwej, rybitwy zwyczajnej i bociana czarnego. Wśród ptaków drapieżnych obserwowano błotniaka stawowego, myszołowa i kanię rudą. Spośród ssaków najlepiej udokumentowana jest obecność gatunków łownych. Jej stan obejmuje kilka sztuk jelenia europejskiego, kilkadziesiąt saren i kilkanaście dzików. Liczebność zwierzyny płowej ulega znacznym sezonowym wahaniom. Obserwowano również gatunki drapieżne: lisa, tchórza, kunę kamionkę.





Walory faunistyczne OCK „Annówka” można określić jako średnie. Największą wartość mają zbiorowiska wodne i żyźniejszych lasów, przede wszystkim w okolicy stawów Tyśmianka (poza granicami powiatu). Zagrożenie dla środowiska przyrodniczego stanowi ruchliwa droga krajowa nr 19, przecinająca kompleks leśny oraz okresowo silna antropopresja ze strony zbieraczy runa leśnego.

W powiecie radzyńskim znajdują się 54 pomniki przyrody, w tym 50 z nich to pomniki przyrody ożywionej, pojedyncze sędziwe i okazałe drzewa, rzadziej ich grupy. Zlokalizowane są przeważnie w parkach podworskich lub na terenach leśnych. Pozostałe 4 pomniki to głazy narzutowe o znacznych rozmiarach.

Mapa 7. Formy ochrony przyrody i krajobrazu w Powiecie Radzyńskim



Objaśnienia:

-  obszar chronionego krajobrazu
-  rezerwat przyrody
-  pomnik przyrody
-  użytek ekologiczny

Źródło: Program Ochrony Środowiska i Plan Gospodarki Odpadami dla Powiatu Radzyńskiego

8.4. 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 Lublinie) i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.

9. Finansowanie usług o charakterze użyteczności publicznej

9.1. Formy finansowania transportu publicznego

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

1. POBIERANIU OPŁAT

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

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

2. PRZEKAZANIU REKOMPENSATY

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. UDOSTĘPNIENIU ŚRODKÓW TRANSPORTU

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

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

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

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

Z jednej strony, takie rozwiązanie wzmocnia 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w perspektywie do 2025 roku

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w Powiecie Radzyńskim są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze oraz źródła ruchu
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego obszaru
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru, opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego do 2025 r. należą:

- Zwiększenie dostępności komunikacyjnej powiatu.
- Rozbudowa obecnej siatki połączeń autobusowych.
- Skomunikowanie ze stolicą powiatu tj. Radzynie Podlaskim wszystkich gmin wchodzących w jego skład.
- Stopniowe unowocześnianie taboru autobusowego.
- Dostosowanie taboru autobusowego do przewozu osób starszych i niepełnosprawnych.
- Poprawienie bezpieczeństwa ruchu, a co za tym idzie bezpieczeństwa uczestników ruchu.
- Zapewnienie odpowiedniej dostępności wszystkim mieszkańcom do obiektów użyteczności publicznej zlokalizowanych na terenie powiatu.

Przewiduje się, że układ transportu publicznego w dalszym ciągu oparty będzie na sieci połączeń drogowych przewoźników autobusowych.

Planowanie rozwoju systemów transportowych jest integralną częścią planowania przestrzennego. Generalnym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Radzyńskim jest takie usprawnienie i rozwój systemu transportowego, aby stworzyć warunki do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy jak największym ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia.

Stąd też jednym z najistotniejszych postulatów dotyczących transportu publicznego jest to, aby komunikacja publiczna w powiecie radzyńskim umożliwiła przede wszystkim dogodny dojazd uczniom do szkół a mieszkańcom do pracy i miejsc użyteczności publicznej. Do tego właśnie należy dążyć.