



**Plan zrównoważonego rozwoju**

**publicznego transportu zbiorowego**

**dla powiatu kraśnickiego**

**-Projekt do konsultacji społecznych-**



Autorami niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego powiatu kraśnickiego są członkowie zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.



REFUNDA Sp. z o.o.  
pl. Solny 16  
50-062 Wrocław

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



## Spis treści

1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kraśnickiego .....	6
1.1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kraśnickiego ....	7
1.2	Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kraśnickiego .....	7
1.3	Konsultacje społeczne .....	8
2	Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....	9
2.1	Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem transportowym.....	10
2.1.1	Powiat kraśnicki .....	10
2.1.2	Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu kraśnickiego .....	11
2.2	Sytuacja społeczno–gospodarcza powiatu.....	14
2.3	Uwarunkowania społeczno–demograficzne .....	18
2.4	Uwarunkowania społeczno–ekonomiczne.....	19
2.5	Sieć osadnicza.....	21
2.6	Podsumowanie.....	22
2.7	Sieć transportowa .....	22
2.7.1	Sieć drogowa .....	22
2.7.2	Sieć kolejowa.....	26
2.7.3	Transport lotniczy .....	26
3	Sieć komunikacyjna, na której planowane będzie wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej .....	28
3.1	Obecna sieć komunikacyjna .....	29
3.1.1	Powiatowe przewozy pasażerskie.....	29
3.1.2	Niepowiatowe przewozy pasażerskie dostępne na obszarze powiatu kraśnickiego .....	35
3.2	Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej .....	39
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych .....	45
4.1	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej .....	46
4.1.1	Urzędy i instytucje publiczne .....	46
4.1.2	Placówki oświatowe .....	47
4.1.3	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy .....	48



4.1.4	Obiekty handlowe.....	49
4.1.5	Obiekty sportowe i kulturowe .....	49
4.1.6	Publiczne placówki służby zdrowia.....	50
4.2	Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu kraśnickiego.....	50
4.3	Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu kraśnickiego.....	52
4.3.1	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia .....	52
4.3.2	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia .....	53
4.4	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	53
5	Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	55
5.1	Źródła i formy finansowania .....	56
5.2	Rentowność linii komunikacyjnych .....	56
6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu .....	58
6.1	Wskaźnik motoryzacji .....	59
6.2	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie przeprowadzonych na obszarze powiatu kraśnickiego badań marketingowych – ankietowych .....	60
6.2.1	Metodologia badań .....	60
6.2.2	Metryka respondentów .....	61
6.2.3	Analiza wyników badań .....	63
6.3	Podsumowanie badań marketingowych – ankietowych .....	68
7	Zasady organizacji rynku przewozu .....	70
7.1	Powiat kraśnicki jako organizator publicznego transportu zbiorowego .....	71
7.2	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego .....	71
7.3	Przygotowanie oferty przewozowej .....	72
8	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	74
8.1	Informacje ogólne.....	75
8.2	Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną .....	76
8.2.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego .....	76
8.2.2	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	77
8.2.3	Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym .....	78
8.3	Pożądany standard infrastruktury przystankowej .....	78
8.3.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej .....	78



8.3.2	Docelowy standard przystanków komunikacyjnych .....	79
9	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.....	81
9.1	Planowany system informacji pasażerskiej .....	82
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....	85
10.1	Budowa nowych i modernizacja obecnych przystanków .....	86
11	Infrastruktura przystankowa .....	88
12	Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kraśnickiego.....	90
13	Część graficzna.....	92
14	Spisy map, tabel, wykresów i rysunków .....	94
14.1	Spis map .....	95
14.2	Spis tabel .....	95
14.3	Spis wykresów .....	95
14.4	Spis rysunków.....	96



# **1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kraśnickiego**



## **1.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kraśnickiego**

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kraśnickiego (dalej jako plan transportowy dla powiatu kraśnickiego) jest zaplanowanie oferty publicznego transportu zbiorowego tak, aby spełniała ona oczekiwania mieszkańców powiatu kraśnickiego przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości oraz wydajności systemu transportowego. Zamierzenie to zostanie osiągnięte poprzez określenie w niniejszym planie transportowym przez organizatora publicznego transportu zbiorowego zestawu standardów obowiązujących w powiatowych przewozach pasażerskich oraz nakreślenie sieci komunikacyjnej, na której realizowane będą usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej.

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

## **1.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kraśnickiego**

Plan jest dokumentem składającym się z:

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

Zakres planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kraśnickiego jest zgodny z art. 12 ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu niniejszego planu transportowego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Kraśniku, Powiatowego Urzędu Pracy w Kraśniku i Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również branżowe oraz ogólnodostępne informacje pochodzące ze stron internetowych, publikacji i wydawnictw o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy krajowego oraz wojewódzkiego planu transportowego.



### **1.3 Konsultacje społeczne**

Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kraśnickiego, jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem będzie poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom powiatu kraśnickiego możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie niniejszego planu transportowego dla powiatu kraśnickiego zostanie ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego dla powiatu kraśnickiego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.



## **2 Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego**



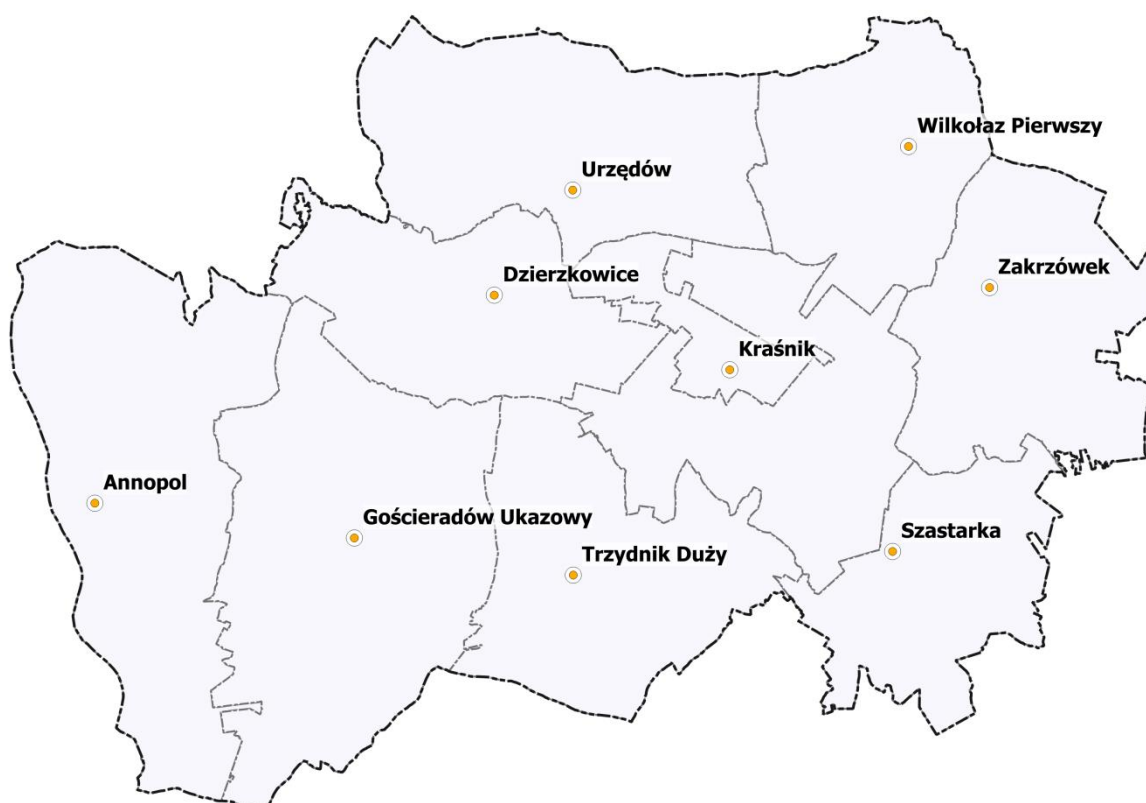
## 2.1 Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem transportowym

### 2.1.1 Powiat kraśnicki



Powiat kraśnicki położony jest w południowo - zachodniej części województwa lubelskiego. Zajmuje powierzchnię 1 005 km<sup>2</sup> i liczy 98 182 mieszkańców (dane na dzień 01.06.2015r. wg GUS). Obejmuje gminę miejską Kraśnik, gminę miejsko-wiejską Annapol oraz gminy wiejskie: Dzierzkowice, Gościeradów, Kraśnik, Szastarka, Trzydnik Duży, Urzędów, Wilkołaz i Zakrzówek.

Powiat kraśnicki graniczy z sześcioma powiatami: od południowego wschodu z powiatem janowskim, od północnego wschodu z powiatem lubelskim, od północy z powiatem opolskim, od zachodu z powiatami opatowskim (woj. świętokrzyskie) oraz sandomierskim (woj. świętokrzyskie) a od południa z powiatem stalowowolskim (woj. podkarpackie).



**Mapa 1. Powiat kraśnicki z podziałem na gminy**

*Źródło: opracowanie własne*



## 2.1.2 Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu kraśnickiego

### Miasto Kraśnik



Miasto położone w województwie lubelskim, w centrum powiatu kraśnickiego. Sąsiaduje z 3 gminami: od północy z gminą Urzędów, od zachodu z gminą Dzierzkowice, zaś od południa i wschodu z gminą Kraśnik. Powierzchnia miasta to 26 km<sup>2</sup>, co klasyfikuje je na czternastym miejscu wśród największych miast województwa lubelskiego i stanowi 2,59% całego powiatu. Kraśnik zamieszkuje 35 508 osób (dane na dzień 01.06.2015r. wg GUS).

### Gmina Annopol



Gmina Annopol jest gminą miejsko – wiejską położoną w województwie lubelskim, w zachodniej części powiatu kraśnickiego.

Gmina Annopol graniczy z 7 gminami: od północnego wschodu z gminą Dzierzkowice, od wschodu z gminą Gościeradów, od północy z gminą Józefów nad Wisłą (powiat opolski), od zachodu z gminą Ożarów (województwo świętokrzyskie, powiat opatowski), od południa z gminą Radomyśl nad Sanem (województwo podkarpackie, powiat stalowowolski), od północnego zachodu z gminą Tarłów (województwo świętokrzyskie, powiat opatowski), zaś od południowego zachodu z gminą Zawichost (województwo świętokrzyskie, powiat sandomierski).

Powierzchnia gminy to 151 km<sup>2</sup> (15,02% powierzchni całego powiatu kraśnickiego). Gmina zamieszkiwana jest przez 8 929 osób (dane na dzień 01.06.2015r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi miasto Annopol oraz 24 sołectwa: Anielin, Baraki, Bliskowice, Borów, Dąbrowa, Grabówka, Grabówka Ukazowa, Huta, Jakubowice, Janiszów, Kopiec, Kosin, Natalin, Opoczka, Opoka, Popów, Rachów Nowy, Rachów Stary, Sucha Wólka, Świeciechów Duży, Świeciechów Poduchowny, Wymysłów, Zabelcze, Zastocze.

### Gmina Dzierzkowice



Gmina znajduje się w województwie lubelskim, w północno – zachodniej części powiatu kraśnickiego.

Gmina Dzierzkowice sąsiaduje z 7 gminami: od północy z gminą Urzędów, od wschodu z miastem Kraśnik, od południowego wschodu z gminą Kraśnik, od południa z gminami Trzydnik Duży oraz Gościeradów od zachodu z gminą Annopol i od północnego zachodu z gminą Józefów nad Wisłą (powiat opolski).

Gmina Dzierzkowice zajmuje powierzchnię 87 km<sup>2</sup> (8,66% powierzchni całego powiatu kraśnickiego) i jest zamieszkiwana przez 5 379 osoby (dane na dzień 01.06.2015r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi 14 sołectw: Dębina, Dzierzkowice-Góry, Dzierzkowice-Podwody, Dzierzkowice-Rynek, Dzierzkowice-Wola, Dzierzkowice-Zastawie, Krzywie, Ludmiłówka, Sosnowa Wola, Terpentyna, Wyżnianka, Wyżnianka-Kolonia, Wyżnica, Wyżnica-Kolonia.



### **Gmina Gościeradów**

Gmina położona jest w województwie lubelskim, w zachodniej części powiatu kraśnickiego.

Sąsiaduje z 5 gminami: od zachodu z gminą Annopol, od północy z gminą Dzierzkowice, od wschodu z gminą Trzydnik Duży, zaś od południa z gminami Zaklików (województwo podkarpackie, powiat stalowowolski) oraz Radomyśl nad Sanem (województwo podkarpackie, powiat stalowowolski).

Powierzchnia gminy Gościeradów to 159 km<sup>2</sup> (15,82% powierzchni całego powiatu kraśnickiego). Na terenie gminy mieszka 7380 osób (dane na dzień 01.06.2015r. wg GUS).

Gmina składa się z 18 sołectw: Aleksandrów, Gościeradów Ukazowy, Gościeradów-Folwark, Gościeradów-Kolonia, Gościeradów Plebański, Księżomierz Dzierzkowska, Księżomierz Gościeradowska, Ulica Kościelna (Księżomierz), Księżomierz-Kolonia, Liśnik Duży, Liśnik Duży-Kolonia, Łany, Marynopol, Mniszek, Salomin, Suchodoły, Szczecyn, Wólka Szczeka.

### **Gmina Kraśnik**



Gmina Kraśnik znajduje się w województwie lubelskim, w centralnej części powiatu kraśnickiego.

Gmina graniczy z 7 gminami: od północnego zachodu z miastem Kraśnik, od północy z gminami Urzędów oraz Wilkołaz, od wschodu z gminą Zakrzówek, od południowego wschodu z gminą Szastarka, od południowego zachodu z gminą Trzydnik Duży, zaś od zachodu z gminą Dzierzkowice.

Gmina Kraśnik zajmuje powierzchnię 105 km<sup>2</sup> (10,45% powierzchni całego powiatu kraśnickiego) i jest zamieszkiwana przez 7 392 mieszkańców (dane na dzień 01.06.2015r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi 16 sołectw: Dąbrowa-Bór, Karpiówka, Kowalin, Lasy, Mikulin, Pasięka, Pasięka-Kolonia, Podlesie, Słodków Pierwszy, Słodków Drugi, Słodków Trzeci, Spławy Pierwsze, Spławy Drugie, Stróża, Stróża-Kolonia, Suchynia.



### Gmina Szastarka



Gmina Szastarka położona jest w województwie lubelskim, w południowo – wschodniej części powiatu kraśnickiego.

Gmina graniczy z 6 gminami: od północnego zachodu z gminą Kraśnik, od północy z gminą Zakrzówek, od wschodu z gminą Batorz (powiat janowski), od południa z gminą Modliborzyce (powiat janowski), od południowego zachodu z gminą Potok Wielki (powiat janowski), zaś od zachodu z gminą Trzydnik Duży.

Powierzchnia gminy to 73 km<sup>2</sup> (7,26% powierzchni całego powiatu kraśnickiego). Gminę zamieszkuje 5 908 osób (dane na dzień 01.06.2015r. wg GUS).

Na terenie gminy znajduje się 18 sołectw: Blinów I, Blinów II, Brzozówka Kolonia, Brzozówka Wieś, Cieślanki, Huta Józefów, Majdan Obleszcze, Moczydła Stare, Polichna Podlesie, Polichna I, Polichna II, Polichna III, Polichna IV, Rzeczyca Kolonia, Szastarka Stacja, Szastarka Wieś, Wojciechów Kolonia, Wojciechów Wieś.

### Gmina Trzydnik Duży



Gmina położona jest w województwie lubelskim, w południowej części powiatu kraśnickiego.

Sąsiaduje z 6 gminami: od zachodu z gminą Gościeradów, od północy z gminą Dzierzkowice, od północnego wschodu z gminą Kraśnik, od wschodu z gminą Szastarka, zaś od południa z gminami Zaklików (województwo podkarpackie, powiat stalowowolski) i Potok Wielki (powiat janowski).

Gmina Trzydnik duży zajmuje powierzchnię 104 km<sup>2</sup> (10,35 % powierzchni całego powiatu kraśnickiego) i liczy 6 579 mieszkańców (dane na dzień 01.06.2015r. wg GUS).

Gmina składa się z 20 sołectw: Agatówka, Budki, Dąbrowa, Dębowiec, Liśnik Mały, Łychów Gościeradowski, Łychów Szlachecki, Olbięcín, Owczarnia, Rzeczyca Księża, Rzeczyca Ziemiańska, Rzeczyca Ziemiańska-Kolonia, Trzydnik Duży, Trzydnik Duży-Kolonia, Trzydnik Mały, Wola Trzydnicka, Węglín, Węglínek, Wólka Olbięcka, Zielonka.

### Gmina Urzędów



Gmina znajduje się w województwie lubelskim, w północnej części powiatu kraśnickiego.

Gmina graniczy z 8 gminami: od południa z gminami Kraśnik, Dzierzkowice oraz miastem Kraśnik, od wschodu z gminą Wilkołaz, od północy z gminami Borzechów (powiat lubelski) oraz Chodel (powiat opolski), od północnego zachodu z gminą Opole Lubelskie (powiat opolski), zaś od zachodu z gminą Józefów nad Wisłą (powiat opolski).



Powierzchnia gminy to 119 km<sup>2</sup> (11,84% powierzchni całego powiatu kraśnickiego). Gminę zamieszkują 8 782 osoby (dane na dzień 01.06.2015r. wg GUS).

Na terenie gminy znajdują się 22 sołectwa: Boby-Kolonia, Boby-Księżę, Boby-Wieś, Góry, Józefin, Kozarów, Leszczyna, Majdan Bobowski, Majdan Moniacki, Metelin, Mikołajówka, Mikuszewskie, Moniaki, Natalin, Popkowice, Popkowice Księżę, Rankowskie, Skorczyce, Urzędów, Wierzbica, Zadworze, Zakościelne.

### **Gmina Wilkołaz**

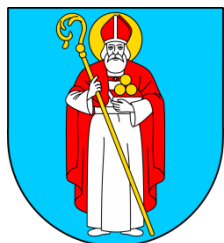
Gmina znajduje się w województwie lubelskim, w północno – wschodniej części powiatu kraśnickiego.

Gmina Wilkołaz sąsiaduje z 6 gminami: od zachodu z gminą Urzędów, od południa z gminą Kraśnik, od południowego wschodu z gminą Zakrzówek, od północnego wschodu z gminą Strzyżewice (powiat lubelski), zaś od północy z gminami Niedrzwica Duża (powiat lubelski) oraz Borzechów (powiat lubelski).

Gmina zajmuje powierzchnię 82 km<sup>2</sup> (8,16% powierzchni całego powiatu kraśnickiego), a zamieszkuje ją 5 567 osób (dane na dzień 01.06.2015r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi 13 sołectw: Ewunin, Marianówka, Ostrów, Ostrów-Kolonia, Pułankowice, Rudnik Szlachecki, Wilkołaz Pierwszy, Wilkołaz Dolny, Wilkołaz Drugi, Wilkołaz Trzeci, Wólka Rudnicka, Zalesie, Zdrapy.

### **Gmina Zakrzówek**



Gmina położona jest w województwie lubelskim, we wschodniej części powiatu kraśnickiego.

Gmina sąsiaduje z 7 gminami: od południa z gminą Szastarka, od zachodu z gminą Kraśnik, od północnego zachodu z gminą Wilkołaz, od północy z gminą Strzyżewice (powiat lubelski), od północnego wschodu z gminą Bychawa (powiat lubelski), od wschodu z gminą Zakrzew (powiat lubelski), zaś od południowego wschodu z gminą Batorz (powiat janowski).

Powierzchnia gminy to 99 km<sup>2</sup> (9,85% powierzchni całego powiatu kraśnickiego). Liczba ludności gminy wynosi 6 758 osoby (dane na dzień 01.06.2015r. wg GUS).

Gmina składa się z 16 sołectw: Bystrzyca, Góry, Józefin, Lipno, Majdan-Grabina, Majorat, Rudki, Rudnik Pierwszy, Rudnik Drugi, Studzianki, Studzianki-Kolonia, Sulów, Świerczyna, Zakrzówek, Zakrzówek Nowy, Zakrzówek-Wieś.

## **2.2 Sytuacja społeczno–gospodarcza powiatu**

W poniższej tabeli zestawiono liczbę ludności w poszczególnych gminach powiatu kraśnickiego w latach 2010-2014.

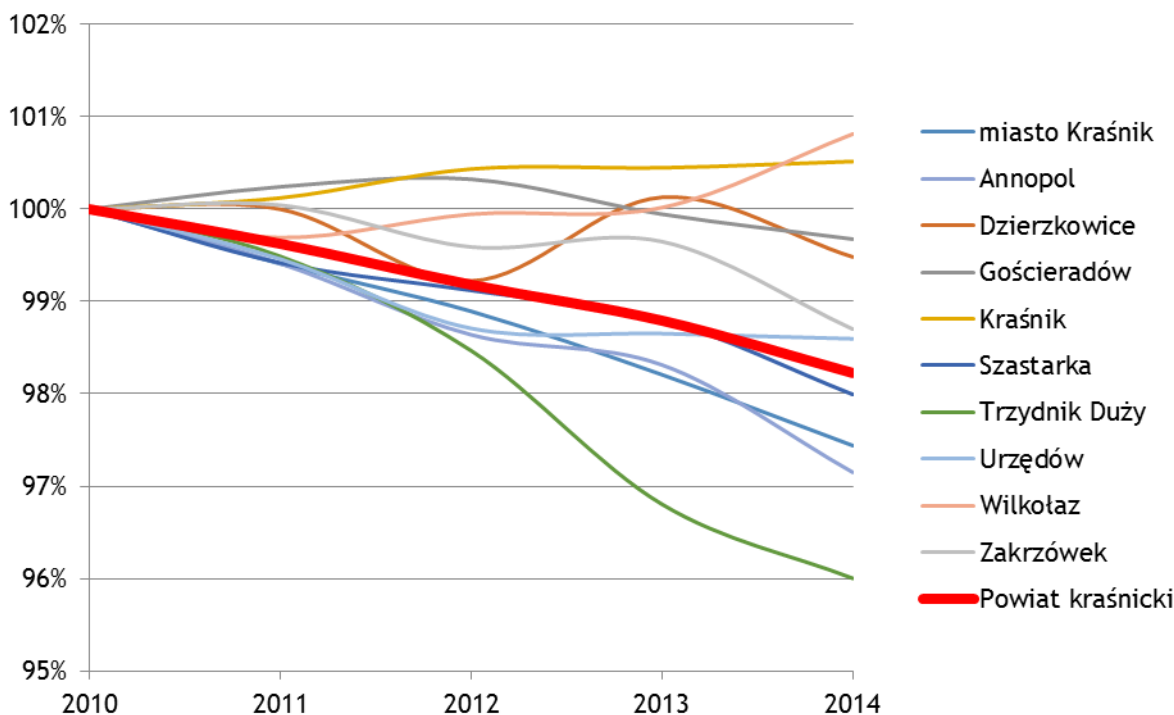


**Tabela 1. Liczba ludności zamieszkująca powiat kraśnicki w latach 2010 - 2014**

	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Miasto Kraśnik</b>	36441	36226	36038	35788	35508
<b>Annopol</b>	9191	9137	9066	9036	8929
<b>Dzierzkowice</b>	5407	5407	5365	5414	5379
<b>Gościeradów</b>	7404	7422	7428	7400	7380
<b>Kraśnik</b>	7354	7363	7386	7387	7392
<b>Szastarka</b>	6029	5994	5976	5957	5908
<b>Trzydnik Duży</b>	6853	6818	6748	6634	6579
<b>Urzędów</b>	8907	8859	8792	8787	8782
<b>Wilkołaz</b>	5522	5505	5519	5523	5567
<b>Zakrzówek</b>	6847	6850	6819	6823	6758
<b>Powiat kraśnicki</b>	<b>99955</b>	<b>99581</b>	<b>99137</b>	<b>98749</b>	<b>98182</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Poniższy wykres przedstawia procentową zmianę w liczbie ludności w danym roku. Jako punkt odniesienia (100%) przyjęto rok 2010.



**Wykres 1. Zmiana liczby ludności zamieszkującej obszar opracowania w latach 2010 – 2014**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

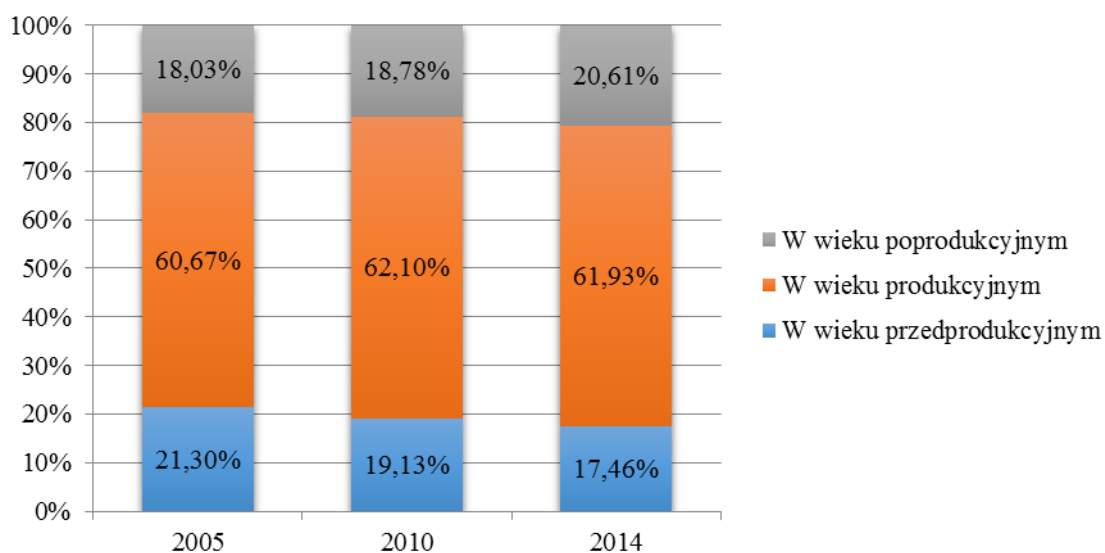


Spośród analizowanych jednostek terytorialnych, w porównaniu do roku 2010, w roku 2014 większa liczba osób zamieszkiwała gminy Wilkołaz oraz Kraśnik. Największy przyrost liczby ludności w analizowanych latach miał miejsce w gminie Wilkołaz – liczba osób wzrosła o 0,81 %. W gminie Kraśnik liczba osób zwiększyła się o 0,52%. Największy spadek liczby ludności zauważalny był w gminach Trzydnik Duży – 4%, Annopol – 2% oraz mieście Kraśnik – 2,56%. Liczba mieszkańców całego powiatu kraśnickiego w porównaniu z rokiem 2010, zmniejszyła się o 1,77%.

**Tabela 2. Struktura ludności powiatu kraśnickiego w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2005, 2010 i 2014 rok)**

Ludność	2005		2010		2014	
	Liczba ludności	%	Liczba ludności	%	Liczba ludności	%
<b>W wieku przedprodukcyjnym</b>	21303	21,30%	19118	19,13%	17145	17,46%
<b>W wieku produkcyjnym</b>	60685	60,67%	62069	62,10%	60806	61,93%
<b>W wieku poprodukcyjnym</b>	18039	18,03%	18768	18,78%	20231	20,61%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



**Wykres 2. Struktura ludności powiatu kraśnickiego w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2005, 2010 i 2014 rok)**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Analizując powyższe dane można zauważyć, że liczba osób w wieku przedprodukcyjnym maleje, zaś liczba osób w wieku poprodukcyjnym rośnie. W ciągu 10 lat liczba osób w wieku przedprodukcyjnym zmalała

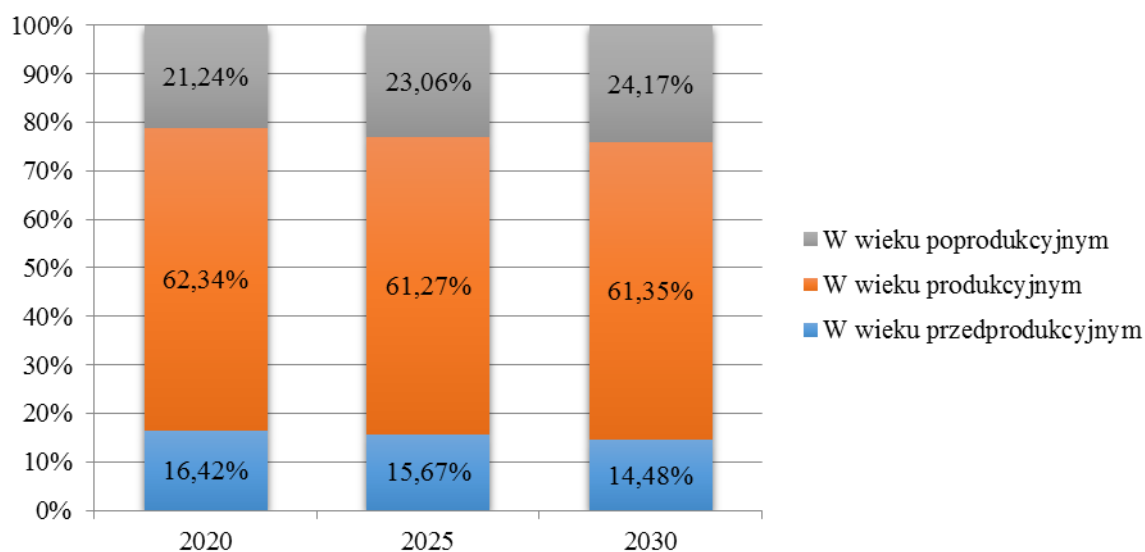


o 3,84%, zaś liczba osób w wieku poprodukcyjnym wzrosła o 2,58%. W przypadku liczby osób w wieku produkcyjnym, wartość ta oscyluje między 60% a 63%.

**Tabela 3. Prognoza struktury ludności powiatu kraśnickiego w wieku przed- po- i produkcyjnym (2020, 2025 i 2030 rok)**

Ludność	2020		2025		2030	
	Liczba ludności	%	Liczba ludności	%	Liczba ludności	%
<b>W wieku przedprodukcyjnym</b>	15515	16,42%	14319	15,67%	12756	14,48%
<b>W wieku produkcyjnym</b>	58909	62,34%	55981	61,27%	54055	61,35%
<b>W wieku poprodukcyjnym</b>	20073	21,24%	21074	23,06%	21294	24,17%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



**Wykres 3. Prognoza struktury ludności powiatu kraśnickiego w wieku przed, po- i produkcyjnym (2020, 2025 i 2030 rok)**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według powyższej prognozy, liczba osób w wieku przedprodukcyjnym będzie malała, natomiast rosła będzie liczba osób w wieku poprodukcyjnym. W roku 2005 w powiecie kraśnickim liczba osób w wieku przedprodukcyjnym stanowiła 21,30%, zaś w roku 2030 zmaleje do 14,48%. Liczba osób w wieku poprodukcyjnym w ciągu 25 lat wzrośnie z 18,03% do 24,17%. W przypadku ludności w wieku produkcyjnym, wartości wahają się między 60 a 63%. Wyniki te świadczą o tym, że w najbliższym czasie w powiecie kraśnickim będzie miało miejsce zjawisko starzenia się społeczeństwa.



Przemiany demograficzne w strukturze ludności, a szczególnie proces starzenia się społeczeństwa i negatywny efekt emigracji zarobkowych uwzględnione zostaną już na etapie planowania standardu oferty komunikacji zbiorowej, w zakresie:

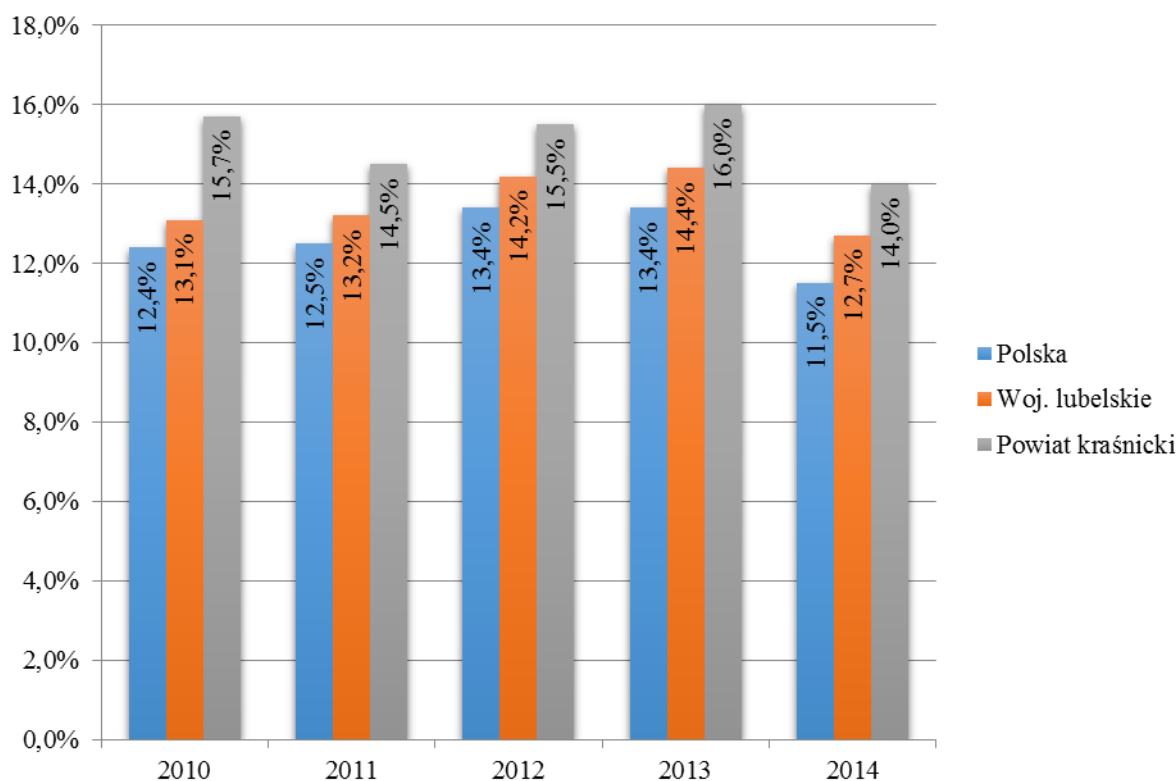
- standardu taboru,
- drogi dojazdu do przystanku,
- gęstości rozmieszczenia przystanków komunikacyjnych.

## 2.3 Uwarunkowania społeczno–demograficzne

**Tabela 4. Stopa bezrobocia w Polsce, województwie lubelskim oraz powiecie kraśnickim w latach 2010 - 2014**

Jednostka terytorialna	2010	2011	2012	2013	2014
Polska	12,4%	12,5%	13,4%	13,4%	11,5%
Woj. lubelskie	13,1%	13,2%	14,2%	14,4%	12,7%
Powiat kraśnicki	15,7%	14,5%	15,5%	16,0%	14,0%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



**Wykres 4. Stopa bezrobocia w Polsce, województwie lubelskim oraz powiecie kraśnickim w latach 2010-2014**

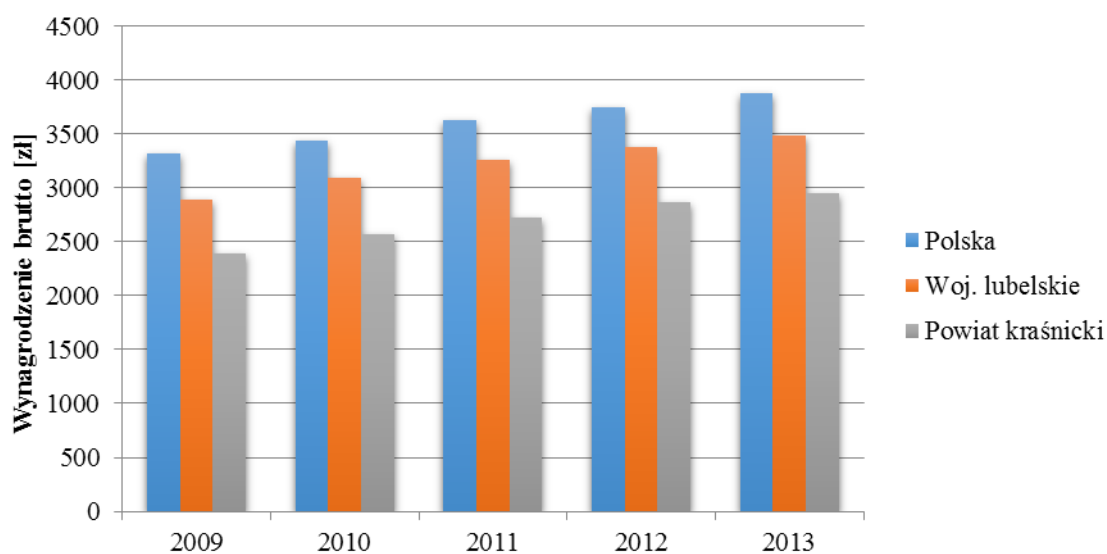
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Stopa bezrobocia w powiecie kraśnickim jest wyższa niż stopa bezrobocia w Polsce i województwie lubelskim. W roku 2014 zauważalny jest spadek stopy bezrobocia zarówno w powiecie kraśnickim, jak i województwie lubelskim oraz Polsce.

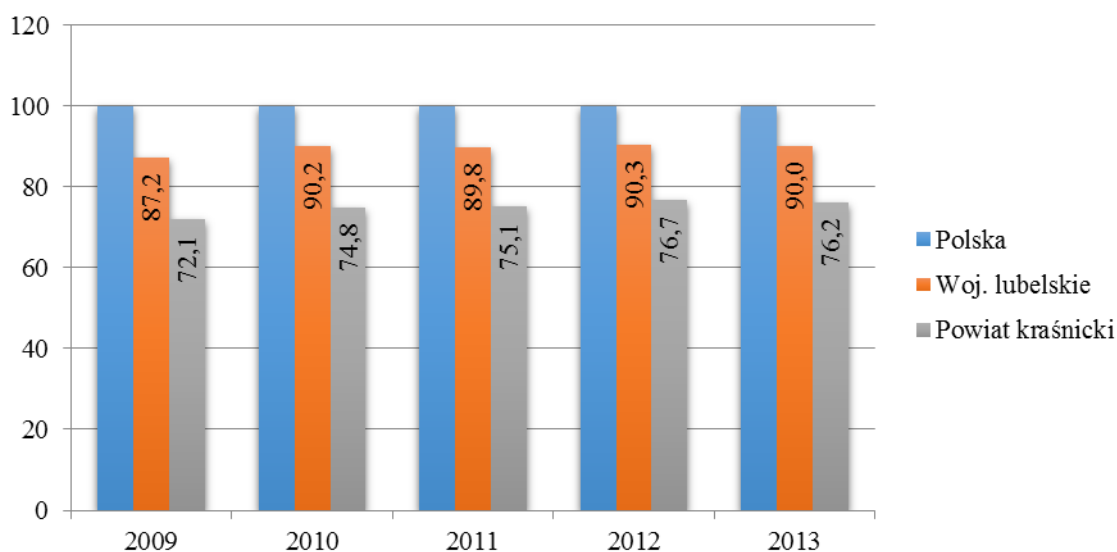
## 2.4 Uwarunkowania społeczno–ekonomiczne

Czynniki społeczno–ekonomiczne również mają wpływ na ukształtowanie sieci transportowej. Na poniższych wykresach zaprezentowano przeciętne miesięczne wynagrodzenie w powiecie kraśnickim, województwie lubelskim oraz w Polsce



**Wykres 5. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Polsce, województwie lubelskim oraz powiecie kraśnickim**

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS*



**Wykres 6. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w relacji do średniej krajowej (Polska=100%)**

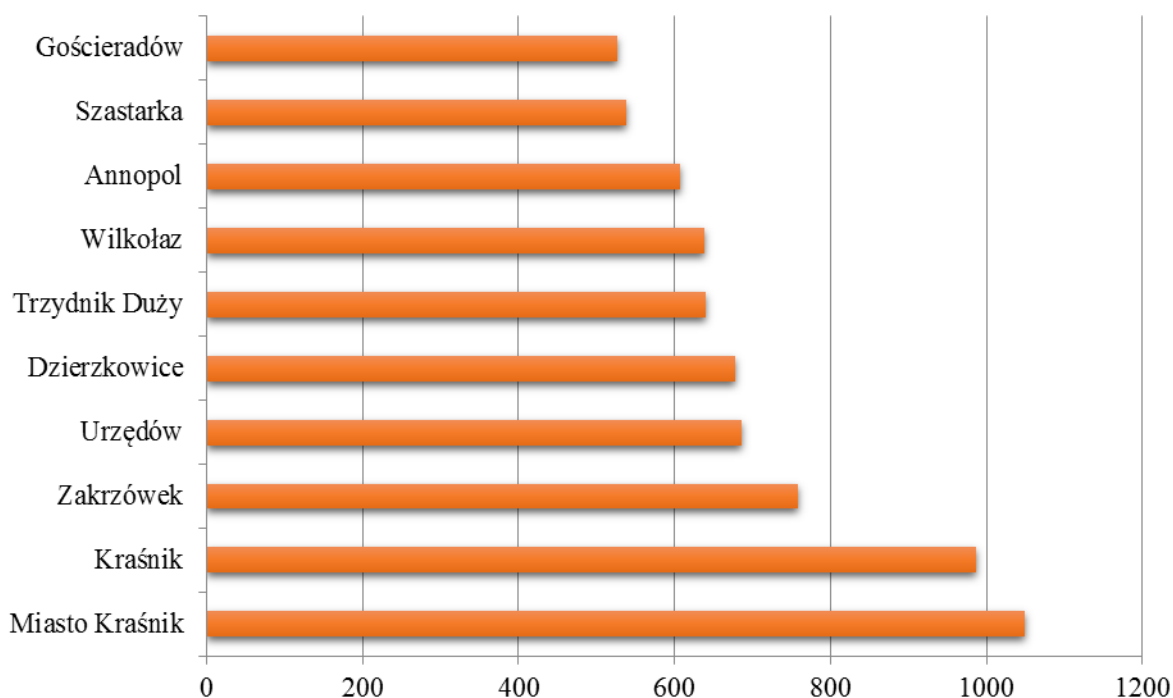
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Analizując powyższe wykresy odczytać można, że przeciętne miesięczne wynagrodzenie w powiecie kraśnickim jest niższe niż w województwie lubelskim oraz w Polsce. W porównaniu z 2009 rokiem, średnie wynagrodzenie w powiecie kraśnickim wzrosło o 564 zł.

**Tabela 5. Dochody podatkowe w przeliczeniu na jednego mieszkańca w poszczególnych gminach w 2014 roku**

Miejsce	Gmina	Dochody podatkowe na jednego mieszkańca [zł]
1	Kleszczów	33560,89
1035	Miasto Kraśnik	1048,5
1172	Kraśnik	986,84
1867	Zakrzówek	758,7
2099	Urzędów	686,46
2121	Dzierzkowice	678,52
2192	Trzydnik Duży	640,27
2198	Wilkołaz	638,12
2269	Annopol	607,9
2374	Szastarka	538,07
2388	Gościeradów	526,49
2479	Łukawica	343,59

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych dostępnych na stronie <http:samorzad.pap.pl>



**Wykres 7. Dochody podatkowe w przeliczeniu na jednego mieszkańca w poszczególnych gminach w 2014 roku**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych dostępnych na stronie <http://samorząd.pap.pl>

Podstawę powyższych wyliczeń stanowią dane o dochodach podatkowych za 2012 rok z uwzględnieniem późniejszych korekt. Średni dochód podatkowy na jednego mieszkańca dla wszystkich gmin w kraju, tzw. wskaźnik gminny Gg, został oszacowany na 1 358,98 zł.

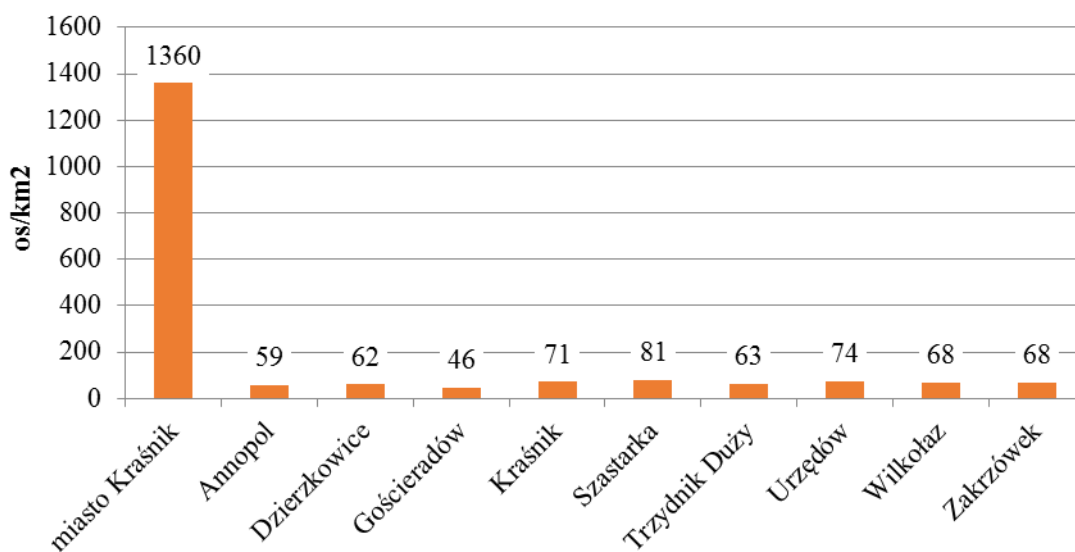
Wraz z danymi dotyczącymi gmin będących przedmiotem niniejszego opracowania, w celach porównawczych przedstawiono gminy o najwyższym oraz najniższym dochodzie w skali kraju. Żadna gmina powiatu kraśnickiego nie plasuje się powyżej średniej krajowej. Najwyższa średnia występuje w mieście Kraśnik, zaś najniższa w gminie Gościeradów.

## 2.5 Sieć osadnicza

Czynnikami, które bezpośrednio wpływają na potrzeby transportowe danego obszaru są cechy demograficzne oraz rozmieszczenie mieszkańców.

Niniejszy plan transportowy obejmuje swoim zasięgiem:

- Miasto Kraśnik,
- Gminę miejsko-wiejską Annopol,
- 8 gmin wiejskich: Dzierzkowice, Gościeradów, Kraśnik, Szastarka, Trzydnik Duży, Urzędów, Wilkołaz, Zakrzówek.



**Wykres 8. Gęstość zaludnienia w gminach powiatu kraśnickiego w 2014 roku**

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS*

Największa gęstość zaludnienia występuje w mieście Kraśnik (1 360 osób/km<sup>2</sup>), zaś najmniejsza w gminie Gościeradów (46 osób/km<sup>2</sup>). Pomijając miasto powiatowe, gęstość zaludnienia w gminach mieści się w przedziale od 46 do 81 osób na kilometr kwadratowy.

## 2.6 Podsumowanie

Powiat kraśnicki składa się z miasta Kraśnik, gminy miejsko – wiejskiej oraz 8 gmin wiejskich. Liczba osób w powiecie kraśnickim maleje i taki trend będzie się utrzymywał. Ponadto powiat charakteryzuje się postępującym procesem starzenia się społeczeństwa. Stopa bezrobocia zmienia się w relacji do stopy krajowej i wojewódzkiej, jednak pozostaje na wysokim poziomie. Bazując na powyższych danych można stwierdzić, że zmniejszy się zapotrzebowanie na podróże obligatoryjne (dom – szkoła – dom oraz dom – praca – dom), zaś może wzrosnąć liczba osób podróżujących incydentalnie, np. do placówek służby zdrowia, urzędów czy obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych.

## 2.7 Sieć transportowa

### 2.7.1 Sieć drogowa

Sieć drogowa w powiecie kraśnickim składa się z dwóch dróg krajowych oraz siedmiu dróg wojewódzkich. Uzupełnieniem sieci drogowej są drogi powiatowe oraz gminne.

Drogi krajowe



Przez obszar powiatu kraśnickiego przebiegają dwie drogi krajowe. Ich przebieg i długość zaprezentowane zostały w poniższej tabeli.

**Tabela 6. Wykaz dróg krajowych na terenie powiatu kraśnickiego**

L.p.	Numer drogi	Długość [km]	Przebieg
1	DK 19	32,455	Granica z powiatem lubelskim – Wilkołaz Pierwszy – skrzyżowanie z DK 74 – Stróża – Polichna – granica z powiatem janowskim
2	DK 74	32,924	Granica z powiatem opatowskim Annopol – Gościeradów – Wólka Gościeradowska – Olbęcín – Spławy Pierwsze – skrzyżowanie z DK 19

*Źródło: opracowanie własne*

W przyszłości GDDKiA planuje budowę drogi klasy ekspresowej S19 łączącej Lublin i Lasy Janowskie. Droga będzie przebiegać przez obszar objęty planem transportowym. Zgodnie z danymi publikowanymi przez GDDKiA, obecnie odcinek znajduje się w trakcie procedury przetargowej.

#### Drogi wojewódzkie

Przez opracowywany obszar przebiega siedem dróg wojewódzkich.

**Tabela 7. Wykaz dróg wojewódzkich na terenie powiatu kraśnickiego**

L.p.	Numer drogi	Długość [km]	Przebieg
1	DW 824	10,772	Granica z powiatem opolskim – Bliskowice – Świeciechów Duży – skrzyżowanie z DK 74
2	DW 854	14,273	Granica z powiatem stalowowolskim – Borów – Kosin – Wymysłów – skrzyżowanie z DK 74
3	DW 755	4,475	Granica z powiatem sandomierskim – skrzyżowanie z DW 854
4	DW 855	10,364	Granica z powiatem stalowowolskim – Węglin – Trzydnik Duży Kolonia – skrzyżowanie z DK 74
5	DW 842	12,963	Granica z powiatem lubelskim – Rudnik Drugi – Zakrzówek – skrzyżowanie z DK 19
6	DW 833	19,496	Granica z powiatem opolskim – Wierzbica – Urzędów – Kraśnik – skrzyżowanie z DK 19
7	DW 759	5,139	Granica z powiatem sandomierskim – Opoka Duża – skrzyżowanie z DW 854

*Źródło: opracowanie własne*



### Zestawienie zbiorcze

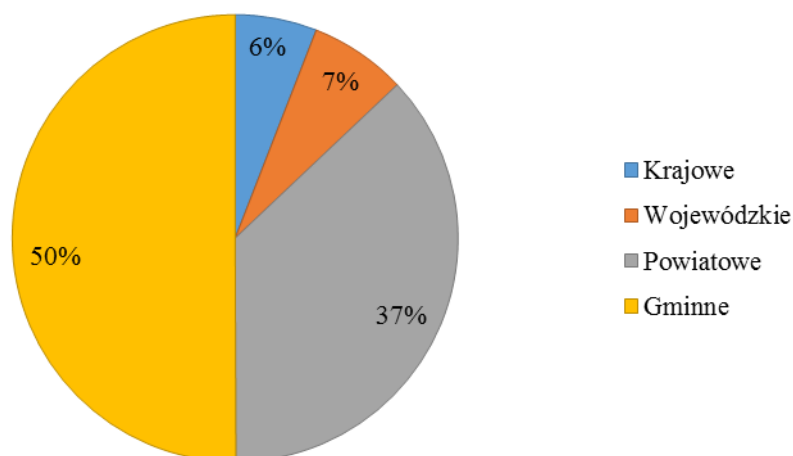
W poniższej tabeli zaprezentowano łączną długość poszczególnych kategorii dróg.

**Tabela 8. Zestawienie dróg różnych typów na terenie powiatu kraśnickiego**

Kategoria drogi	Łączna długość [km]
Krajowe	65,379
Wojewódzkie	77,482
Powiatowe	407,86
Gminne	551,81

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez powiat kraśnicki

Udział poszczególnych kategorii dróg w powiecie kraśnickim został przedstawiony również na poniższym wykresie.



**Wykres 9. Struktura dróg powiatu kraśnickiego ze względu na kategorię drogi**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez powiat kraśnicki

Drogi gminne stanowią połowę długości sieci drogowej w powiecie kraśnickim. 37% długości dróg stanowią drogi powiatowe. Drogi wojewódzkie i krajowe stanowią odpowiednio 7% i 6%.

Legenda:

- Siedziby gmin
- Pozostałe miejscowości
- ▭ Granice gmin
- ▭ Granica powiatu kraśnickiego

Sieć drogową:

- krajowe
- wojewódzkie
- powiatowe
- pozostałe



Mapa 2. Sieć dróg powiatu kraśnickiego

Źródło: opracowanie własne



### 2.7.2 Sieć kolejowa

Przez powiat kraśnicki przebiega linia kolejowa nr 68 łącząca stację Lublin ze stacją Przeworsk. W granicach powiatu jest to linia jednotorowa, niezelektryfikowana. Stacje i przystanki położone wzdłuż linii 68 i znajdujące się na obszarze powiatu to: Leśniczówka, Wilkołaz Wieś, Wilkołaz, Pułankowice, Kraśnik, Sulów, Szastarka, Polichna Kraśnicka, Rzeczyca Kolonia, Rzeczyca, Potok Kraśnicki. Zarządcą linii jest PKP PLK SA.

We wrześniu 2015r. Rada Ministrów uchwaliła dokument „Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku”. Zgodnie z zapisami dokumentu, w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia, jednym z podstawowych projektów są prace na linii kolejowej nr 68 wraz z elektryfikacją.

### 2.7.3 Transport lotniczy

Na terenie powiatu kraśnickiego nie funkcjonuje żaden port lotniczy. Najbliższe lotniska cywilne znajdują się w Świdniku oraz w Rzeszowie.

- Port lotniczy w Świdniku - obsługuje 9 regularnych kierunków lotniczych oraz 2 kierunki lotów czarterowych, które zostały przedstawione w poniższej tabeli.

**Tabela 9. Zestawienie lotów regularnych i czarterowych – port lotniczy w Świdniku**

Loty	
Regularne	Czarterowe
• Bruksela	• Chania
• Doncaster	• Antalya
• Dublin	
• Frankfurt	
• Glasgow	
• Londyn Luton	
• Londyn Stansted	
• Oslo	
• Sztokholm	

Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://www.airport.lublin.pl/>

- Port lotniczy w Rzeszowie – obsługuje 10 regularnych kierunków lotniczych oraz 3 kierunki lotów czarterowych, które przedstawia poniższa tabela.

**Tabela 10. Zestawienie lotów regularnych i czarterowych – port lotniczy w Rzeszowie**

Loty	
Regularne	Czarterowe
• Edinburgh	• Burgas
• Bristol	• Kreta



Loty	
• <b>Dublin</b>	• <b>Antalya</b>
• <b>East Midlands</b>	
• <b>Frankfurt</b>	
• <b>Londyn Luton</b>	
• <b>Londyn Stansted</b>	
• <b>Manchester</b>	
• <b>Oslo Rygge</b>	
• <b>Warszawa</b>	

Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://www.rzeszowairport.pl/>



### **3 Sieć komunikacyjna, na której planowane będzie wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej**



## 3.1 Obecna sieć komunikacyjna

### 3.1.1 Powiatowe przewozy pasażerskie

Zgodnie z ustawą z dnia 16.12.2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, powiatowe przewozy pasażerskie to „przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie”. Obecnie powiat kraśnicki nie jest członkiem związku powiatów, ani też nie posiada podpisanych porozumień dotyczących linii komunikacyjnych z sąsiednimi powiatami. Powiat kraśnicki nie organizuje również żadnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej (nie posiada operatora, który wykonywałby przewozy na zlecenie powiatu kraśnickiego). Jedynymi powiatowymi przewozami są te, które wykonują prywatni przewoźnicy na podstawie zezwoleń wydanych przez starostę. W poniższej tabeli przedstawiono wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Kraśnickiego.

**Tabela 11. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Kraśnickiego**

Lp.	Nazwa linii regularnej	Nr zezwolenia	Nazwa Przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze /szkolne
1	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) - Annopol - Borów	26/2014	"ARJA" Jadwiga Stola	5
2	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) - Dzierzkowice - Sosnowa Wola - Dzierzkowice - Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny)	103	"AR-TRANS" Andrzej Rozmuszcz	26
3	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) - Rzeczyca Księża - Trzydnik Duży - Wólka Gościeradowska - Trzydnik Duży - Rzeczyca Księża - Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny)	94	"AR-TRANS" Andrzej Rozmuszcz	18
4	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) - Olbięcín - Rzeczyca Ziemiańska Skrzyżowanie - Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny)	165/2013	"EMIR" Iwona i Tomasz Pyzik	8
5	Kraśnik - Studzianki Kolonia	121/2014	Firma Handlowo-Usługowa Edward Placha	13
6	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) - Gościeradów - Annopol - Popów	38/2014	Przewóz Osób "JOKER" M. Pyzik, S. Pyzik s.c.	19



Lp.	Nazwa linii regularnej	Nr zezwolenia	Nazwa Przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze /szkolne
7	Kraśnik - Stróża - Kraśnik ul. Kolejowa - Lasy - Kraśnik ul. Kolejowa - Stróża - Kraśnik	168/2013	"AR-TRANS" Andrzej Rozmuszcz	2
8	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) - Gościeradów - Wólka Szczeka	174/2015	Magdalena Pyzik EMIR Usługi Transportowe	10
9	Kraśnik, Dzielnicza Fabryczna (Przystanek główny) - Pułankowice - Wilkołaz I - Pułankowice - Kraśnik, Dzielnicza Fabryczna (Przystanek główny)	123	"EMIR" Iwona i Tomasz Pyzik	4
10	Kraśnik - Annapol - Zabelcze	41/2014	Przewóz Osób Pikula Iwona	16
11	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) - Stróża - Słodków - Szastarka - Blinów - Moczydła Stare - Blinów - Szastarka - Słodków - Stróża - Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny)	7	TAXI BUS Machul Marcin, Smyl Marek	15
12	Kraśnik Fabryczny (Przystanek główny) - Urzędów - Boby - Mikołajówka - Bęczyn - Urzędów - Kraśnik Fabryczny (Przystanek główny) - Urzędów - Bęczyn - Mikołajówka - Boby - Urzędów - Kraśnik Fabryczny (Przystanek główny)	88	"CORD CAR" Usługi Transportowe Ludności Jerzy Kordowski	19
13	Kraśnik, ul. Jagiellońska - Liśnik Duży - Gościeradów - Księżomierz - Grabówka - Annapol - Grabówka - Księżomierz - Gościeradów - Liśnik Duży - Kraśnik, ul. Jagiellońska	144	Usługi Transportowo Handlowe Raclawski Kazimierz	8
14	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) - Annapol - Janiszów - Annapol - Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny)	159	Magdalena Pyzik EMIR Usługi Transportowe	22
15	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) - Kraśnik - Stróża - Karpówka	118/2013	USŁUGI TRANSPORTOWE "BASAUTO II" Artur Smolecki	39
16	ul. Piłsudskiego - Suchynia - Dzielnicza Fabryczna (Główny) - Skrzyżowanie FŁT	147/2014	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	27



Lp.	Nazwa linii regularnej	Nr zezwolenia	Nazwa Przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze /szkolne
17	Opoka - Kraśnik, Skrzyżowanie FŁT - Opoka	152	Firma Handlowo - Usługowa "SYLWEK - TRANS" Sylwester Jasiński	4
18	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) - Kraśnik ul. Narutowicza (TAXI) - Pasieka - Słodków III - Pasieka - Kraśnik ul. Narutowicza (TAXI) - Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny)	93	Tomasz Mikita	21
19	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) - Dzierzkowice - Sosnowa Wola - Dzierzkowice - Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny)	155	Magdalena Pyzik EMIR Usługi Transportowe	30
20	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna - Popkowice - Wilkołaz Kościół - Popkowice - Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny)	157	Magdalena Pyzik EMIR Usługi Transportowe	29
21	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) - Annopol - Borów - Annopol - Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny)	158	Magdalena Pyzik EMIR Usługi Transportowe	21
22	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) - Kraśnik - Stróża - Słodków - Brzozówka - Polichna - Huta Juzefów	104	TOP - TRANS Toporowski Marcin	11
23	Kraśnik ul. Lubelska (U. Miasta) - Dzierzkowice - Ludmiłówka - Sosnowa Wola - Ludmiłówka - Dzierzkowice - Kraśnik Skrzyżowanie FŁT (Brama)	106	USŁUGI TRANSPORTOWE "TRANSMARK" Krystyna Marczyńska, Krzysztof Marczyński	5
24	Stróża - Słodków - Kraśnik ul. Narutowicza (TAXI) - Słodków - Stróża	107	USŁUGI TRANSPORTOWE "TRANSMARK" Krystyna Marczyńska, Krzysztof Marczyński	2
25	Kraśnik - Studzianki Kolonia	120/2014	Firma Handlowo-Usługowa Edward Placha	3
26	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) - Księżomierz - Annopol	137/2015	AR-TRANS Andrzej Rozmuszcz	29
27	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) - Stróża - Karpówka	173/2015	Usługi Transportowe Tomasz Mikita	14



Lp.	Nazwa linii regularnej	Nr zezwolenia	Nazwa Przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze /szkolne
28	Kraśnik ul. Piłsudzkiego - Pasieka - Kraśnik ul. Raclawicka	172/2014	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	9
29	Splawy II Niziny - Stróża Szkoła	169/2013	Usługi Transportowe "VIA" Dariusz Krzysztoń	2
30	Kraśnik Dzielnica Fabryczna Główny - K-k ul. Narutowicza (TAXI) - Stróża - Słodków II - Słodków III - Słodków II - Stróża - K-k ul. Narutowicza (TAXI) - Kraśnik Dzielnica Fabryczna (Główny)	166/2015	Usługi Transportowe Tomasz Mikita	9
31	Słodków – Kraśnik – Urzędów – Popkowice – Kraśnik - Słodków	65/2014	Usługi Transportowe TRANSMARK	20

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez powiat kraśnicki*

Na 31 liniach łącznie wykonywanych jest 460 kursów (licząc za kurs przejazd w jedną stronę). Wszystkie linie przebiegają przez miasto Kraśnik.

## Obecna sieć komunikacyjna w powiecie kraśnickim Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Kraśnickiego

### Legenda:

— Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Kraśnickiego

○ Siedziby gmin

● Pozostałe miejscowości

■ Przystanki końcowe

### Sieć drogową

— krajowe

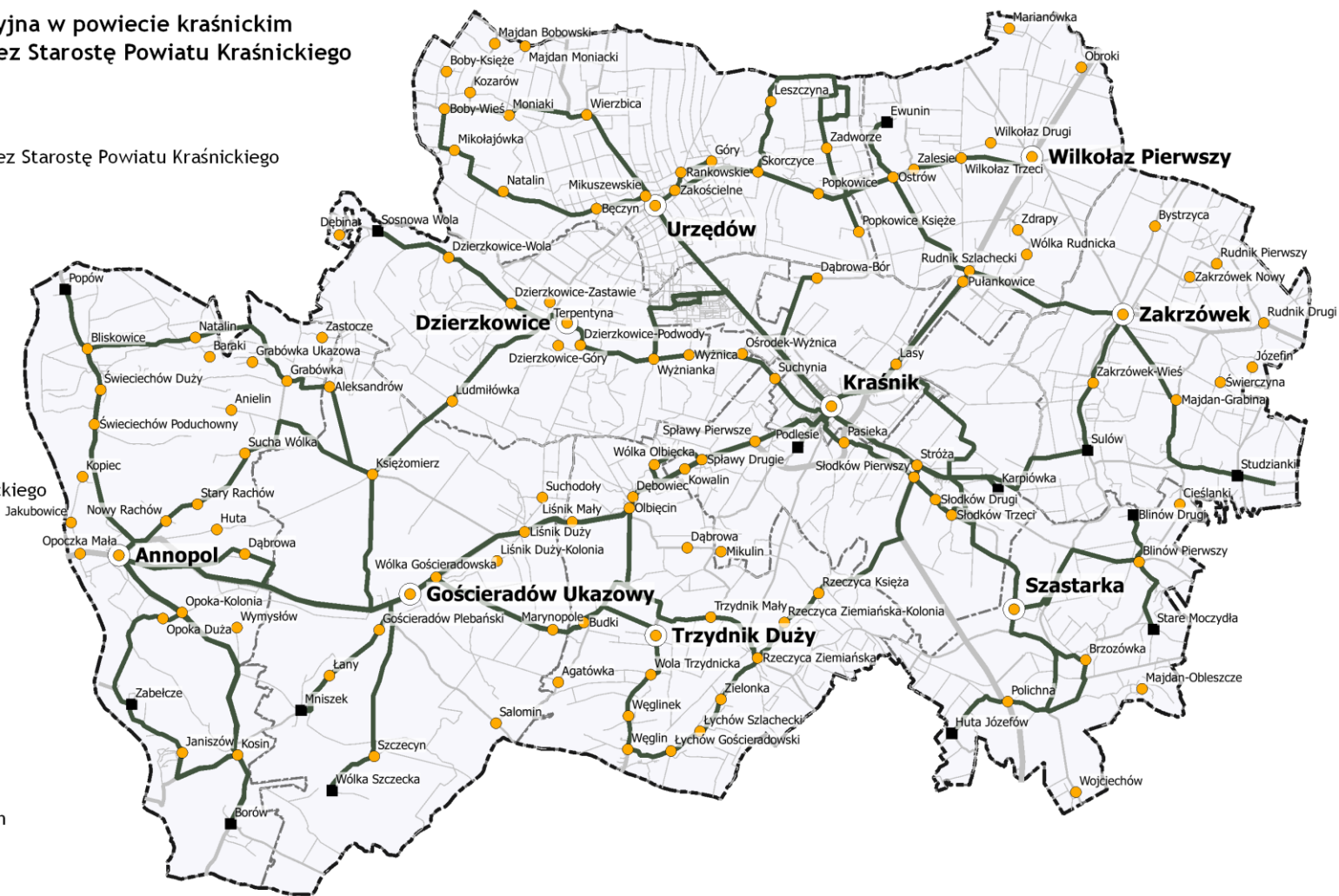
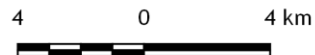
— wojewódzkie

— powiatowe

— pozostałe

⋮ Granice gmin

⋮ Granica powiatu kraśnickiego



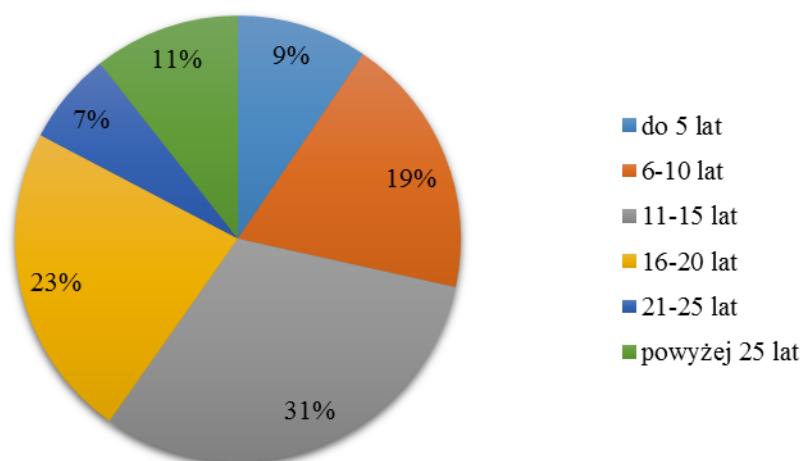
**Mapa 3. Obecna sieć komunikacyjna w powiecie kraśnickim**

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów przesłanych przez powiat kraśnicki



Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej

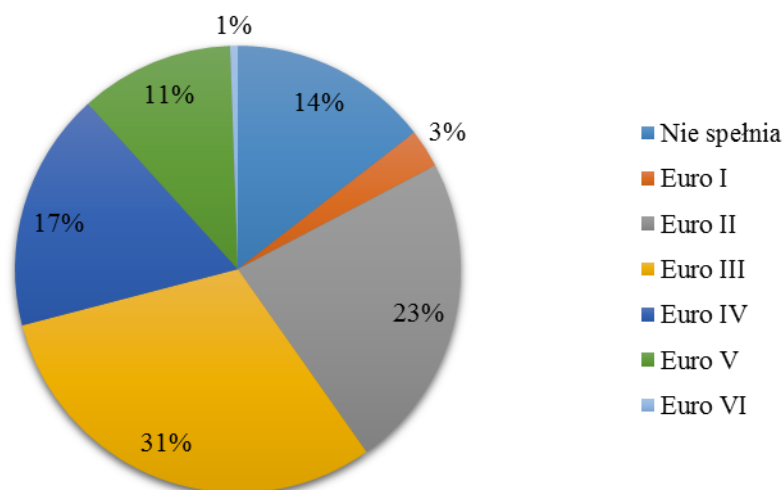
Czynnikiem mającym duży wpływ na standardy obsługi przewozów pasażerskich jest stan taboru, którym przewoźnicy świadczą usługi transportowe. Szczególnie ważnymi cechami są wiek oraz normy emisji spalin. Charakterystyka taboru obsługującego sieć komunikacyjną w powiecie kraśnickim została przedstawiona poniżej.



**Wykres 10. Wiek pojazdów wykorzystywanych do przewozów pasażerskich w powiecie kraśnickim**

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez powiat kraśnicki*

Średni wiek pojazdów obsługujących sieć w powiecie kraśnickim to 15 lat. Najstarszy pojazd ma 34 lata.



**Wykres 11. Struktura taboru wykonującego przewozy w powiecie kraśnickim pod względem norm emisji spalin**

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez powiat kraśnicki*

14 % pojazdów wykonujących przewozy pasażerskie w powiecie kraśnickim nie spełnia żadnych norm emisji spalin. Ponad połowa pojazdów spełnia normę emisji spalin Euro II lub Euro III, 11% pojazdów spełnia normę Euro IV, zaś 1% spełnia najwyższą obecnie normę Euro VI. 3% pojazdów spełniają normę Euro I.

### 3.1.2 Niepowiatowe przewozy pasażerskie dostępne na obszarze powiatu kraśnickiego

#### Transport drogowy

Oprócz powiatowych przewozów pasażerskich, w powiecie kraśnickim wykonywane są przewozy gminne na podstawie zezwoleń wydanych przez Burmistrza Miasta Kraśnik, Burmistrza Gminy Anapol oraz Wójta Gminy Urzędów, Wójta Gminy Wilkołaz oraz Wójta Gminy Zakrzówek. Wydane zezwolenia zostały przedstawione w poniższej tabeli.



**Tabela 12. Wykaz zezwoleń wydanych przez Burmistrza Miasta Kraśnik, Wójta Gminy Urzędów oraz Wójta Gminy Wilkołaz**

Lp.	Nazwa linii regularnej	Nr zezwolenia	Nazwa Przewoźnika
<b>Zezwolenia wydane przez Burmistrza Miasta Kraśnik</b>			
1	ulica Raławicka - Splawy 1 nawrót	2/2012	Krajowy Przewóz Osób Dec Dariusz
2	ul. Raławicka - Splawy I Nawrót	12/2013	EMIR s.c. Iwona Pyzik, Tomasz Pyzik
3	ul. Raławicka - ul. Św. Faustyny - ul. Kolejowa (Dworzec PKP)	1/2014	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.
4	ul. Raławicka - Splawy I-nawrót	3/2014	AR-TRANS Rozmuszcz Andrzej
5	Kraśnik, ul. Raławicka - Kraśnik-Splawy Pierwsze Nawrót	4/2014	Usługi Transportowe Tomasz Mikita
6	(Dworzec PKP) ul. Kolejowa - ul. Obwodowa - ul. Piłsudskiego - ul. Raławicka	5/2014	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.
7	ul. Raławicka - ul. Piłsudskiego - ul. Kolejowa (Dworzec PKP)	6/2014	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.
8	ul. Raławicka - Podlesie	6/I/2014	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.
9	ul. Raławicka - ul. Kolejowa (Dworzec PKP)	8/2014	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.
10	ul. Raławicka - ul. Obwodowa - ul. Kolejowa (Dworzec PKP)	9/2014	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.
11	ul. Raławicka - ul. Św. Faustyny - ul. Piłsudskiego - ul. Kolejowa (Dworzec PKP)	11/2014	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.



Lp.	Nazwa linii regularnej	Nr zezwolenia	Nazwa Przewoźnika
12	"Szkoła" ul. Urzędowska (Koszary) - Osiedle Piaski - Szkoła Podstawowa nr 3	15/2014	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.
13	ul. Raławicka - ul. Piłsudskiego	16/2014	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.
14	ul. Raławicka - Zalew Kraśnicki - ul. Piłsudskiego	17/2014	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.
<b>Zezwolenia wydane przez Burmistrza Gminy Annapol</b>			
15	Annapol - Popów	1/2014	Usługi Transportowo Handlowe Raławski Kazimierz
16	Annapol - Popów	2/2014	EMIR USŁUGI TRANSPORTOWE Magdalena Pyzik
17	Annapol - Kosin - Janiszów - Opoka - Annapol	4/2014	Usługi Transportowe "GREGOR" Grzegorz Sęder
<b>Zezwolenia wydane przez Wójta Gminy Urzędów</b>			
1	Urzędów - Wierzbiica Kolonia przez Bęczyn	1/2014	"CORD CAR" Usługi Transportowe Ludności Jerzy Kordowski
2	Urzędów - Boby - Urzędów	2/2014	Usługi Transportowe "Transmark" s.c. Krystyna Marczyńska, Krzysztof Marczyński
<b>Zezwolenia wydane przez Wójta Gminy Wilkołaz</b>			
1	Ostrów Kolonia - Wilkołaz Pierwszy	2/2013	Usługi Transportowe "Transmark" s.c.
<b>Zezwolenia wydane przez Wójta Gminy Zakrzówek</b>			
1	Świerczyna 1 - Zakrzówek Sienkiewicza	1/2014	P.W. IMPEX TRANS Mariusz Besztak



Lp.	Nazwa linii regularnej	Nr zezwolenia	Nazwa Przewoźnika
2	Studzianki Kol. 1 - Zakrzówek Sienkiewicza	2/2014	P.W. IMPEX TRANS Mariusz Besztak
3	Zakrzówek Sienkiewicza - Zakrzówek Sienkiewicza	3/2014	P.W. IMPEX TRANS Mariusz Besztak
4	Studzianki Kol. 1 - Sulów Szkoła	4/2014	P.W. IMPEX TRANS Mariusz Besztak
5	Zakrzówek - Sulów - Studzianki - Majdan Grabina - Zakrzówek	5/2013	Transport Drogowy Grzegorz Brodowski

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez powiat kraśnicki*

Na terenie powiatu kraśnickiego funkcjonują również przewozy wojewódzkie. Największa częstotliwość w dni robocze występuje na trasie Lublin – Kraśnik, gdzie dziennie wykonywanych jest co najmniej 50 par kursów, co w okresie szczytu daje częstotliwość kursowania poniżej 30 minut, zaś w ciągu dnia poza okresem szczytu częstotliwość kursowania wynosi poniżej 60 minut. Innym popularnym kierunkiem kursowania w przewozach wojewódzkich jest Janów Lubelski.

### Transport kolejowy

Przez powiat kraśnicki przebiega jedna czynna w ruchu pasażerskim linia – linia nr 68. Według obecnie funkcjonującego rozkładu jazdy (1 IX 2015 – 17 X 2015), po linii kursują pociągi dwóch przewoźników: PKP Intercity S.A. oraz Przewozów Regionalnych Sp. z o.o.

PKP Intercity S.A. prowadzi tą trasą dwie pary połączeń kolejowych kategorii TLK na trasach Bydgoszcz Główna – Przemyśl Główny oraz Warszawa Zachodnia – Przemyśl Główny. Na terenie powiatu pociągi zatrzymują się tylko na stacji Kraśnik.

Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w dni robocze uruchomiła osiem par połączeń kolejowych, łączących Lublin z Rzeszowem, Stalową Wolą oraz Szastarką. Pociągi przewoźnika zatrzymują się na wszystkich stacjach i przystankach powiatu kraśnickiego. Połączenia nie wybiegające poza województwo lubelskie zorganizowane zostały przez Marszałka Województwa Lubelskiego, zaś połączenia wybiegające poza teren województwa lubelskiego funkcjonują na bazie porozumienia Marszałka Województwa Lubelskiego oraz Marszałka Województwa Podkarpackiego.



## 3.2 Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Powiat kraśnicki planuje dążyć do zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu oraz po rozpoczęciu organizowania i (ewentualnego) finansowania transportu zbiorowego do optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi. Powiat kraśnicki jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywał ofertę przewozową do zmieniających się zachowań transportowo-komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi z punktu widzenia przewozów powiatowych generatorami ruchu. Relacje i trasy komunikacyjne będą uwzględniać wytyczne nakreślone przez gminne studia uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego. Czynniki wpływającymi na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

- zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- zmiany społeczno-gospodarcze,
- rozwój przestrzenny powiatu kraśnickiego.

Celem zmian wprowadzanych na sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczenie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

Planowana sieć komunikacyjna składa się z połączeń w trzech wariantach:

- **wariant podstawowy** – połączenia niezbędne do utrzymania, łączące siedziby gmin z miastem Kraśnik;
- **wariant uzupełniający I** - połączenia uwzględniające obecnie funkcjonujące linie;
- **wariant uzupełniający II** – połączenia, które pozwalają łączyć Kraśnik z sąsiednimi powiatami.

Poniższa tabela zawiera szczegółowe informacje dotyczące wariantu podstawowego sieci komunikacyjnej. Litera „P” użyta w nazewnictwie linii ma za zadanie odróżnić przewozy powiatowe od przewozów miejskich.

**Tabela 13. Linie komunikacyjne w wariantcie podstawowym sieci w powiecie kraśnickim**

Nazwa linii	Przebieg linii	Długość [km]	Minimalna liczba par połączeń		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
<b>P1</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Kraśnik ul. Jagiellońska – Splawy Pierwsze – Kowalin - Olbięcín – Gościeradów - Annopol	36	6	4*	4*
<b>P2</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Kraśnik ul. Jagiellońska – Splawy Pierwsze – Kowalin - Olbięcín – Trzydnik Duży	21	6	4*	4*



Nazwa linii	Przebieg linii	Długość [km]	Minimalna liczba par połączeń		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
<b>P3</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Kraśnik ul. Jagiellońska – Stróża - Słodków Pierwszy – Słodków Drugi – Słodków Trzeci - Szastarka	19	6	4*	4*
<b>P4</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Kraśnik – Stróża – Sulów - Zakrzówek	24	6	4*	4*
<b>P6</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Urzędów	5	6	4*	4*
<b>P7</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Wyżnianka - Dzierzkowice	8	6	4*	4*

*Źródło: opracowanie własne*

*\* dopuszcza się zmniejszenie liczby par połączeń w przypadku braku zapotrzebowania na wskazanych relacjach*

Przewidzianą do realizacji w pierwszej kolejności jest sieć podstawowa (wariant podstawowy), natomiast linie sieci uzupełniających (wariant uzupełniający I i II) uruchamiane będą w miarę możliwości finansowych powiatu i faktycznego zapotrzebowania wśród mieszkańców.

W ramach sieci podstawowej (obligatoryjnej) planuje się zapewnić standard obsługi w postaci prowadzenia co najmniej 6 par połączeń w dni robocze (w układzie pozwalającym na dojazd do Kraśnika na godzinę 6, 8 i 10 oraz powrót po 14, 16 i 18). W dni wolne od pracy planuje się obecnie co najmniej 4 pary połączeń. W ramach potrzeb i możliwości organizacyjnych oferta może być zwiększana.

W przypadku niewystarczającej liczby połączeń o charakterze innym niż powiatowe na trasie miasto Kraśnik – Wilkołaz Pierwszy, powiat kraśnicki rozważy uruchomienie połączeń powiatowych – linia P5 (należąca do wariantu uzupełniającego I) zostanie włączona do wariantu podstawowego.

Wariant uzupełniający I jest rozwinięciem wariantu podstawowego o przedłużenie linii oraz utworzenie nowych. Numeracja linii wynika z numeracji linii podstawowych – linie związane przebiegiem/gminą docelową z linią podstawową otrzymały cyfrę (w pozycji dziesiątek) linii podstawowej i numer kolejny (w pozycji jedności). Przebieg linii wariantu uzupełniającego I przedstawia poniższa tabela.

**Tabela 14. Linie komunikacyjne w wariantcie uzupełniającym I sieci w powiecie kraśnickim**

Nazwa linii	Przebieg linii	Długość [km]	Minimalna liczba par połączeń		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
<b>P1</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Kraśnik ul. Jagiellońska – Sławy Pierwsze – Kowalin - Olbięcín – Gościeradów - Annapol	36	2	0	0



Nazwa linii	Przebieg linii	Długość [km]	Minimalna liczba dni robocze	par soboty	połączeń niedziele i święta
<b>P11</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Kraśnik ul. Jagiellońska – Splawy Pierwsze – Kowalin - Olbięcin – Gościeradów – Dąbrowa - Annopol – Kopiec – Świeciechów Poduchowny – Świeciechów Duży – Bliskowice - Popów	49	3	2*	2*
<b>P12</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Kraśnik ul. Jagiellońska – Splawy Pierwsze – Kowalin - Olbięcin – Gościeradów – Książomierz – Aleksandrów – Grabówka – Sucha Wólka - Annopol – Opoka Kolonia – Opoka Duża – Zabełcze – Janiszów – Kosin – Borów – Kosin – Opoka Kolonia - Annopol	74	3	2*	2*
<b>P13</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Kraśnik ul. Jagiellońska – Splawy Pierwsze – Kowalin - Olbięcin – Gościeradów – Książomierz - Aleksandrów – Grabówka – Natalin – Bliskowice - Świeciechów Duży - Świeciechów Poduchowny – Kopiec – Annopol	55	3	2*	2*
<b>P14</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Kraśnik ul. Jagiellońska – Splawy Pierwsze – Kowalin - Olbięcin – Trzydnik Duży – Budki – Marynopol – Wólka Gościeradowska – Gościeradów – Szczecyn – Wólka Szczeczka	40	3	2*	2*
<b>P15</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Kraśnik ul. Jagiellońska – Splawy Pierwsze – Kowalin - Olbięcin – Trzydnik Duży – Budki – Marynopol – Wólka Gościeradowska – Gościeradów – Gościeradów Pleb. – Łany – Mniszek	38	3	2*	2*
<b>P17</b>	Kraśnik ul. Jagiellońska - Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Wyżnianka – Dzierzkowice – Ludmiłówka – Książomierz – Sucha Wólka – Stary Rachów – Nowy Rachów – Annopol	37	4	2*	2*
<b>P2</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Kraśnik ul. Jagiellońska – Splawy Pierwsze – Kowalin - Olbięcin – Trzydnik Duży	21	0	0	0
<b>P21</b>	Kraśnik ul. Jagiellońska – Podlesie - Splawy Pierwsze – Wólka Olbięcka – Olbięcin – Dąbrowa – Mikulin – Dąbrowa – Trzydnik Duży – Wola Trzydnicka – Węglinek – Węglin – Łychów Szlachecki – Rzeczycza Ziemiańska – Trzydnik Mały – Trzydnik Duży	53	3	2*	2*
<b>P22</b>	Kraśnik ul. Jagiellońska – Pasięka – Słodków Pierwszy – Rzeczycza Księża – Rzeczycza Ziemiańska – Trzydnik Mały – Trzydnik Duży	20	3	2*	2*



Nazwa linii	Przebieg linii	Długość [km]	Minimalna liczba dni robocze	par soboty	połączeń niedziele i święta
<b>P3</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Kraśnik ul. Jagiellońska – Stróża - Słodków Pierwszy – Słodków Drugi – Słodków Trzeci - Szastarka	19	2	0	0
<b>P31</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Kraśnik – Stróża - Słodków Pierwszy – Słodków Drugi – Słodków Trzeci – Szastarka – Polichna – Huta Józefów	30	3	2*	2*
<b>P32</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Kraśnik – Stróża – Szastarka – Blinów Pierwszy – Blinów Drugi – Blinów Pierwszy – Stare Moczydła	32	3	2*	2*
<b>P33</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Kraśnik – Kraśnik ul. Kolejowa – Stróża ul. Wapienna – Słodków Trzeci – Stróża Kolonia ul. Chmielna – Słodków Trzeci	18	2	0	0
<b>P4</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Kraśnik – Stróża – Sulów - Zakrzówek	24	2	0	0
<b>P41</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Kraśnik – Stróża –Karpiówka - Sulów – Zakrzówek – Majdan-Grabina – Studzianki – Studzianki Kolonia	37	4	2*	2*
<b>P42</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Kraśnik – Stróża – Sulów – Zakrzówek – Rudnik Szlachecki	30	3	2*	2*
<b>P43</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Kraśnik - Lasy – Rudnik - Zakrzówek	21	3	2*	2*
<b>P5</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Kraśnik ul. Jagiellońska – Lasy – Pułankowice - Rudnik Szlachecki – Wilkołaz Pierwszy	20	2	0	0
<b>P51</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Kraśnik ul. Jagiellońska – Lasy – Pułankowice - Rudnik Szlachecki – Ostrów - Ewunin – Ostrów – Zalesie – Wilkołaz Trzeci – Wilkołaz Pierwszy	25	4	4*	4*
<b>P52</b>	Kraśnik – Dąbrowa Bór	7	4	2*	2*
<b>P6</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Urzędów	5	2	0	0
<b>P61</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Urzędów – Mikuszewskie - Wierzbica – Moniaki – Boby Wieś - Mikołajówka – Natalin – Bęczyn – Mikuszewskie – Urzędów – Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny)	32	4	2*	2*



Nazwa linii	Przebieg linii	Długość [km]	Minimalna liczba dni robocze	par soboty	połączeń niedziele i święta
<b>P62</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Urzędów – Zakościelne – Skorczyce – Popkowice – Ostrów - Zalesie – Wilkołaz Trzeci – Wilkołaz Pierwszy	20	2	2*	2*
<b>P63</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Urzędów – Zakościelne – Skorczyce – Leszczyna – Józefin – Zadworze – Popkowice Księżę	24	4	2*	2*
<b>P7</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Wyżnianka - Dzierzkowice	8	2	0	0
<b>P71</b>	Kraśnik Dzielnicza Fabryczna (Główny) – Wyżnianka – Dzierzkowice – Dzierzkowice-Zastawie – Dzierzkowice-Wola – Sosnowa Wola	16	4	2*	2*
<b>P72</b>	Kraśnik ul. Jagiellońska – Suchynia – Wyżnica – Wyżnianka – Wyżnianka Kolonia – Kraśnik Fabryczny (Główny)	11	3	2*	2*

*Źródło: opracowanie własne*

*\* dopuszcza się zmniejszenie liczby par połączeń w przypadku braku zapotrzebowania na wskazanych relacjach*

W wariantcie uzupełniającym II linie komunikacyjne zapewniające zaspokojenie powiatowych potrzeb transportowych nie muszą kończyć się w relacjach powiatowych, ale mogą wybiegać do sąsiednich powiatów. W takich przypadkach, zależnie od przyjętego modelu organizacyjnego, powiat kraśnicki może nie być jedynym organizatorem tych połączeń (może też nie być nim w ogóle), będzie jednak zabiegać o jak najlepszą integrację tych połączeń z pozostałą siecią powiatową. Powiat kraśnicki rozważy możliwość zawierania porozumień międzypowiatowych.

W planie transportowym dla województwa lubelskiego zaplanowano przewozy pasażerskie na liniach 506 (Lublin – Niedzwica Duża – Wilkołaz Pierwszy – Kraśnik – Modliborzyce – Janów Lubelski), 516 (Lublin – Niedzwica Duża – Wilkołaz Pierwszy – Kraśnik) oraz 556 (Opole Lubelskie – Kraśnik). Linie 506 oraz 516 obsługują odcinek między Kraśnikiem a Wilkołazem Pierwszym, co zostało uwzględnione w planowanym wariantcie podstawowym oraz uzupełniającym I.

Głównym, naturalnym węzłem przesiadkowym dla powiatowej sieci komunikacyjnej jest miasto Kraśnik. W stolicy powiatu ogniskują się cele podróży (generatory ruchu) oraz spotykają się wszystkie linie komunikacyjne łączące siedziby wszystkich gmin z siedzibą powiatu. Z powodu specyficznej budowy miasta Kraśnik (miasto jest rozciągnięte przestrzennie), w mieście Kraśnik zaplanowano dwa węzły przesiadkowe: przy skrzyżowaniu ulic Mickiewicza i Krasieńskiego oraz za budynkiem byłego dworca autobusowego przy ul. Jagiellońskiej. W niniejszym planie transportowym drugie z miast powiatu kraśnickiego – miasto Annopol – również zostało wskazane jako lokalizacja węzła przesiadkowego.



W przyszłości w okolicach ul. Długiej w Kraśniku planuje się budowę strefy przemysłowej. Strefa będzie nowym generatorem ruchu, dlatego sieć transportowa będzie optymalizowana w celu zaspokojenia ewentualnych nowych potrzeb przewozowych.

Powiat kraśnicki nie jest i nie planuje być organizatorem przewozów kolejowych, jednak w miarę możliwości technicznych i organizacyjnych będzie dążyć do skomunikowania połączeń powiatowych z komunikacją kolejową oraz będzie zabiegał u organizatora tych przewozów – Marszałka Województwa Lubelskiego, o jak najlepsze dostosowanie oferty do potrzeb mieszkańców.

Mapa planowanej sieci komunikacyjnej (część graficzna planu transportowego) znajduje się w rozdziale 13.

## **4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych**





## 4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Generatorami ruchu są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, a więc ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, sportu, rekreacji i turystyki. Pełnione przez nie funkcje determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory odbywania podróży.

Miejsca pracy czy szkoły generują ruch o charakterze codziennych, cyklicznych przemieszczeń odbywanych o określonych porach i po określonej trasie.

Życie towarzyskie, potrzeby kulturalne, ochrona zdrowia, placówki handlowe i bankowe, urzędy oraz instytucje publiczne generują przewozy wykazujące się brakiem regularności, nierzadko incydentalnością, o zróżnicowanej częstotliwości odbywania podróży i różnych porach przemieszczania się.

W przypadku planu transportowego dla powiatu istotne są te obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch powiatowy w ramach powiatu.

### 4.1.1 Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne powiatu kraśnickiego. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w poniższej tabeli.

**Tabela 15. Urzędy i instytucje publiczne w powiecie kraśnickim**

L.p.	Nazwa urzędu	Adres urzędu
1	Starostwo Powiatowe w Kraśniku	ul. Al. Niepodległości 20, 23-204 Kraśnik
2	Powiatowy Urząd Pracy	ul. Al. Niepodległości 20, 23-204 Kraśnik
3	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	ul. Grunwaldzka 6, 23-204 Kraśnik
4	Zarząd Dróg Powiatowych w Kraśniku	ul. Kolejowa 6, 23-200 Kraśnik
5	Urząd Skarbowy w Kraśniku	ul. Kościuszki 5, 23-200 Kraśnik
6	Dom Pomocy Społecznej w Kraśniku	ul. Oboźna 36, 23-200 Kraśnik
7	Dom Pomocy Społecznej w Gościeradowie	ul. Folwark 20, 23-275 Gościeradów
8	Dom Pomocy Społecznej w Popkowicach	Popkowice 1, 23-250 Urzędów
9	Komenda Powiatowa Policji	ul. Lubelska 83, 23-200 Kraśnik
10	Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego Kraśnik	ul. Kościuszki 28, 23-200 Kraśnik
11	Zakład Ubezpieczeń Społecznych Kraśnik	ul. Ks. Jerzego Popiełuszki 3a, 23-204 Kraśnik
12	Powiatowy Ośrodek Doradztwa Rolniczego Oddział Kraśnik	ul. Al. Niepodległości 20, 23-204 Kraśnik
13	Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa	ul. Słowackiego 7, 23-204 Kraśnik
14	Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna	ul. Kościuszki 36, 23-200 Kraśnik

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych zamieszczonych na stronie [www.powiatkrasnicki.pl](http://www.powiatkrasnicki.pl)



#### 4.1.2 Placówki oświatowe

Uczniowie stanowią jedną z liczniejszych grup klientów transportu zbiorowego stale korzystających z usług przewozowych, potrzebują mieć zatem możliwość sprawnego i szybkiego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki. Realizacja podróży związana z trasą dom – nauka – dom jest zakwalifikowana do podróży obligatoryjnych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym.

Poniższa tabela przedstawia spis placówek oświatowych wraz z adresami.

**Tabela 16. Placówki oświatowe w powiecie kraśnickim**

L.p.	Nazwa placówki	Adres placówki
1	Bursa Szkolna w Kraśniku	Słowackiego 7, 23-204 Kraśnik
2	Centrum Doradczo Szkoleniowe Projekt Mariusz i Dorota Golińscy Spółka Jawna	Grodzka 15, 23-200 Kraśnik
3	Centrum Szkoleń Europejskich	Piastowska 46, 23-204 Kraśnik
4	Centrum Szkoleń Informatycznych ICT LAB	Lubelska 88, 23-200 Kraśnik
5	Green Way Subik Sylwia	Spółdzielcza 6/61, 23-200 Kraśnik
6	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych w Kraśniku	Kościuszki 7a, 23-200 Kraśnik
7	Niepubliczna Placówka Kształcenia Ustawicznego TB SYSTEM	Ks. J. Popiełuszki 1, 23-204 Kraśnik
8	Ośrodek Szkoleniowo-Kursowy Bezpieczeństwa i Higieny Pracy w Kraśniku	Grodzka 14/4, 23-200 Kraśnik
9	Ośrodek Szkoleniowy Agencji Rozwoju Lokalnego Sp. z o. o.	Jagiellońska 5, 23-200
10	Ośrodek Szkoleniowy Centrum Nauki i Biznesu Żak w Kraśniku	Kościuszki 7a, 23-200 Kraśnik
11	Policealna Szkoła Centrum Nauki i Biznesu "Żak" w Kraśniku	Kościuszki 7a, 23-200 Kraśnik
12	Policealna Szkoła jednoroczna "Akademia Sukcesu" w Kraśniku	Grunwaldzka 2, 23-204 Kraśnik
13	Policealna Szkoła Zawodowa "Żak" w Kraśniku	Kościuszki 7a, 23-200 Kraśnik
14	Powiatowy Zespół Poradni Psychologiczno-Pedagogicznych	Słowackiego 7, 23-204 Kraśnik
15	Specjalny Ośrodek Szkolno Wychowawczy	Olbięcina 139, 23-230 Trzydnik Duży
16	Technikum Zakładu Doskonalenia Zawodowego w Lublinie Filia w Kraśniku	Lubelska 116, 23-200 Kraśnik
17	Zakład Doskonalenia Zawodowego w Lublinie Oddział w Kraśniku Centrum Kształcenia	Lubelska 116, 23-200 Kraśnik



L.p.	Nazwa placówki	Adres placówki
18	Zasadnicza Szkoła Wielozawodowa Zakładu Doskonalenia Zawodowego w Lublinie Filia w Kraśniku	Lubelska 116, 23-200 Kraśnik
20	Zespół Szkół - Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego im. Orłąt Lwowskich -	Wodna 34, 23-250 Urzędów
21	Zespół Szkół Nr 1 im. Władysława Stanisława Reymonta	Wójtowicza 35, 23-213 Zakrzówek
22	Zespół Szkół nr 1 w Kraśniku	Armii Krajowej 25, 23-200 Kraśnik
23	Zespół Szkół Nr 2 w Kraśniku	Sikorskiego 25, 23-204 Kraśnik
24	Zespół Szkół Nr 3 w Kraśniku	Słowackiego 7, 23-204 Kraśnik
25	Zespół Szkół Specjalnych nr 4	Kościuszki 23, 23-200 Kraśnik
26	Zespół Szkół w Annopolu	Kościuszki 22, 23-235 Annopol

Źródło: opracowanie własne, dane powiat kraśnicki

#### 4.1.3 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Wykaz firm istotnych z punktu widzenia generowania potrzeb przewozowych znajduje się w tabeli poniżej.

**Tabela 17. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy w powiecie kraśnickim**

L.p.	Nazwa zakładu	Adres zakładu
1	Spółdzielnia JEDNOŚĆ Pracy Chronionej	ul. AL Niepodległości 10, 23-204 Kraśnik
2	Zakład Opakowań Drukowanych ROLFLEX	ul. Lubelska 115, 23-200 Kraśnik
3	DALKIA	ul. Fabryczna 6, 23-204 Kraśnik
4	EKOFLORA	ul. Kolejowa 14, 23 -200 Kraśnik
5	EKOLAND	ul. Piłsudskiego 12/3, 23-200 Kraśnik
6	Kraśnickie Przedsiębiorstwo Budowlane Sp. z o.o.	ul. Lubelska 115, 23-200 Kraśnik
7	Rudnik Tumay	ul. Akacyjowa 34, 23-206 Stróża ul. Lubelska 47, 23-200 Kraśnik ul. Al. Niepodległości 10A, 23-204 Kraśnik
8	Tsubaki-Hover Polska Sp z o.o.	ul. Fabryczna 6, 23-204 Kraśnik
9	WALTED Przedsiębiorstwo Budowlane	ul. Sikorskiego 22, 23-204 Kraśnik
10	DAREX	ul. Przemysłowa 17A, 23-200 Kraśnik
11	Zakład Łożysk Wielogabarytowych Kraśnik Sp. z o.o.	ul. Fabryczna 6, 23-204 Kraśnik
12	Jutrzenka Spółdzielnia Rolniczo-Handlowa	ul. Kościuszki 15, 23-213 Zakrzówek
13	Dotmedia Sp. j.	ul. Przemysłowa 21, 23-200 Kraśnik
14	PDiO Sp. z o.o.	ul. Graniczna 3, 23-204 Kraśnik
15	EKO-DROGPOL	ul. Partyzantów 32, 23-250 Urzędów
16	PPHU Bella	ul. Kolejowa 14, 23-200 Kraśnik



L.p.	Nazwa zakładu	Adres zakładu
17	MICHAEL	ul. Urzędowska 25, 23-200 Kraśnik
18	GUMET Sp. j.	ul. Kolejowa 12, 23-200 Kraśnik
19	Wilkołaziak	Wilkołaz Trzeci 92, 23-212 Wilkołaz
20	ERKADO	ul. Folwark 8, 23-275 Gościeradów
21	Wod-Bud Sp. z o.o.	ul. Józefa Piłsudskiego 12, 23-200 Kraśnik
22	Fabryka Aparatury i Urządzeń "FAMET" S.A.	ul. Stanisława Skały 15, 23-235 Annopol
23	T.B. Fruit	ul. Stanisława Skały 60, 23-235 Annopol

Źródło: opracowanie własne, dane powiat kraśnicki

#### 4.1.4 Obiekty handlowe

Ważnymi generatorami ruchu są obiekty handlowe, których wykaz został przedstawiony w tabeli poniżej.

**Tabela 18. Obiekty handlowe znajdujące się w powiecie kraśnickim**

L.p.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
1	Biedronka sieć sklepów szt. 4	ul. Urzędowska 472, ul. Al. Niepodległości, ul. Al. Tysiąclecia, ul. Chopina
2	Sieć sklepów Carrefour	ul. Urzędowska, ul. Słowackiego, 23-200 Kraśnik
3	Lidl	ul. Al. Niepodległości 10, 23-200 Kraśnik
4	Tesco	ul. Przechodnia 2, 23-200 Kraśnik
5	Stokrotka	ul. Adama Mickiewicza 9B, 23-204 Kraśnik
6	Kaufland	ul. Urzędowska, 23-204 Kraśnik
7	PSB Mrówka	ul. Urzędowska 563, 23-204 Kraśnik
8	Targowisko Miejskie	ul. Oboźna, 23-200 Kraśnik
9	Targowisko Miejskie	ul. Fabryczna, 23-204 Kraśnik

Źródło: opracowanie własne, dane powiat kraśnicki

#### 4.1.5 Obiekty sportowe i kulturowe

Kolejną grupą generatorów ruchu są obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne. Generują one przewozy o charakterze incydentalnym. Wykaz najważniejszych obiektów związanych z kulturą i sportem został przedstawiony w poniższej tabeli.

**Tabela 19. Obiekty sportowe i kulturowe znajdujące się na terenie powiatu kraśnickiego**

L.p.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
1	Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Kraśniku	ul. Żwirki i Wigury 2, 23-204 Kraśnik
2	Kino "Metalowiec"	ul. Al. Niepodległości 44, 23-204 Kraśnik

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych zamieszczonych na stronie [www.powiatkrasnicki.pl](http://www.powiatkrasnicki.pl)



#### 4.1.6 Publiczne placówki służby zdrowia

Placówki służby zdrowia to kolejny typ obiektów generujących ruch o charakterze incydentalnym. Spis tych placówek w powiecie kraśnickim przedstawia poniższa tabela.

**Tabela 20. Publiczne placówki służby zdrowia w powiecie kraśnickim**

L.p.	Nazwa placówki	Adres placówki
1	SP ZOZ w Kraśniku	ul. Chopina 13, 23-200 Kraśnik
2	SP ZOZ w Kraśniku	ul. Al. Niepodległości 25, 23-204 Kraśnik

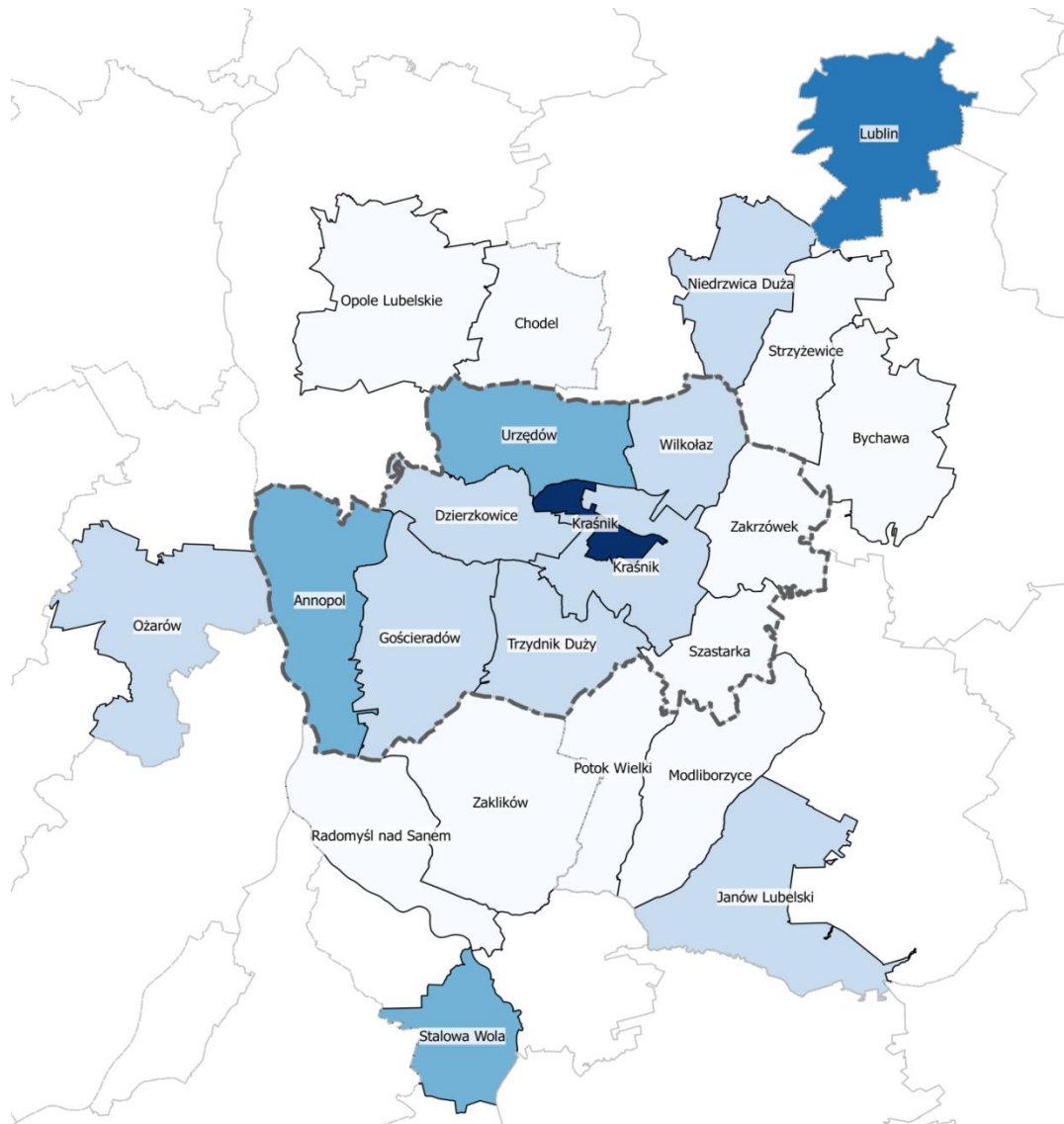
*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych zamieszczonych na stronie [www.powiatkraśnicki.pl](http://www.powiatkraśnicki.pl)*

## 4.2 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu kraśnickiego

Na podstawie opracowania Głównego Urzędu Statycznego pt. „Dojazdy do pracy – NSP 2011” określono kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu kraśnickiego. W ramach Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 roku zbadano dojazdy do pracy dla ogółu osób pracujących. Badanie zostało przeprowadzone na podstawie danych znajdujących się w rejestrach administracyjnych, pozyskanych przez statystykę publiczną. W efekcie dokonano statystyki dojeżdżających do pracy, wraz z dokładną identyfikacją terytorialną ich miejsca pracy, które w połączeniu z faktycznym miejscem zamieszkania tych osób wyznaczyły kierunki przepływów związanych z pracą.

Badanie to nie uwzględnia środka transportu, częstotliwości i czasu podróży osób dojeżdżających do pracy. Do analiz wykorzystano wyłącznie dane tabelaryczne dołączone do opracowania NSP 2011.

Poniższa mapa pokazuje, gdzie najchętniej wyjeżdżają do pracy mieszkańcy powiatu kraśnickiego.



### Legenda

- Granica powiatu kraśnickiego
- Granice pozostałych powiatów

Liczba osób wyjeżdżających do pracy z gmin powiatu kraśnickiego

- do 39
- 40 - 107
- 108 - 189
- 190 - 1437
- 1438 - 2171

### Mapa 4. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu kraśnickiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu "Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011", GUS, Warszawa 2014

Miejsce, do którego dojeżdża najwięcej osób zamieszkałych w powiecie kraśnickim, to miasto Kraśnik. Blisko 42% mieszkańców powiatu kraśnickiego pracujących poza gminą zamieszkania dojeżdża do pracy do stolicy powiatu kraśnickiego. Znaczną ilość podróży wewnątrz powiatowych w ramach dojazdu do pracy generują gminy Urzędów oraz Gościeradów. W przypadku dojazdów do pracy poza powiat kraśnicki, zdecydowanie najwięcej podróży wykonywanych jest do miasta Lublin – ponad 27% dojazdów do pracy mieszkańców



powiatu kraśnickiego. Kolejnym miejscem poza powiatem, do którego wykonywana jest znacząca ilość podróży, jest Stalowa Wola.

Największe przepływy międzygminne wynikające z dojazdów do pracy występują w relacjach:

- Miasto Kraśnik → Lublin
- Gmina Kraśnik → miasto Kraśnik
- Gmina Urzędów → miasto Kraśnik
- Gmina Dzierzkowice → miasto Kraśnik
- Gmina Wilkołaz → Lublin

### **4.3 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu kraśnickiego**

Zróżnicowane zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiecie kraśnickim wynika z występowania czynników i prawidłowości wpływających znacznie na popyt. Gęstość zaludnienia, struktura społeczeństwa, wskaźniki ekonomiczne czy lokalizacja generatorów ruchu to tylko część czynników wpływających na zmiany potrzeb przewozowych. Istotne są również takie czynniki jak pora i rodzaj dnia.

#### **4.3.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia**

Największe zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich odnotowuje się w dni robocze, kiedy odbywanie podróży zdeterminowane jest w przeważającej części pracą lub nauką. Miejsca pracy oraz nauki są generatorami ruchu obligatoryjnego, charakteryzującego się odpowiednią częstotliwością i regularnością. Nie oznacza to jednak, że między poniedziałkiem a piątkiem nie występują podróże fakultatywne. Istnieje zatem prawidłowość wiążąca intensywność wykorzystywania komunikacji zbiorowej w procesie polegającym na przemieszczaniu się z występowaniem zjawiska tzw. migracji wahadłowych.

Mniejsze jest zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w weekendy, wakacje, ferie zimowe i święta. Inny jest także charakter podróży odbywanych w dni wolne od pracy czy nauki. Przewozów o charakterze obligatoryjnym jest zdecydowanie mniej - niemal nie występuje konieczność dojeżdżania do szkół i innych miejsc nauki, a to właśnie uczniowie stanowią znaczną część pasażerów, jak również coraz mniej zakładów pracy funkcjonuje w systemie całotygodniowym. Realizowane podróże cechują się głównie fakultatywnością, incydentalnością, sporadycznością i nieregularnością i spowodowane są zaspokojeniem innych potrzeb, np. towarzyskich czy kulturalnych. Ponadto w dni wolne prawie nie występują potrzeby przewozowe związane z koniecznością załatwiania spraw administracyjno-urzędowych.

Najwięcej kursów realizowanych jest w dni robocze. Ich liczba jest znacznie większa niż liczba kursów przewidzianych do realizacji w soboty i w niedziele. Ponadto kursów wykonywanych w soboty jest więcej niż przewidzianych do realizacji w niedziele.

Szacuje się, że liczba pasażerów w przewozach powiatowych w dni wolne od pracy i nauki jest nawet czteropięciokrotnie mniejsza od liczby pasażerów korzystających z usług transportu zbiorowego w dni robocze.



#### **4.3.2 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia**

Liczba pasażerów korzystających z oferty przewozowej na liniach powiatowych zmienia się także w zależności od pory dnia.

Największe przewozy pasażerskie odnotowuje się w szczytach komunikacyjnych: porannym i popołudniowym, jednak przepływ pasażerów w szczycie porannym, kiedy w transporcie zbiorowym przeważa funkcja dowozowa do szkół średnich i miejsc pracy – głównych generatorów ruchu w przewozach powiatowych, jest bardziej zintensyfikowany (zmiany w zakładach pracy zaczynają się zazwyczaj między godziną 6 a 8, a lekcje w szkołach – między 8 a 9). Godziny zakończenia nauki szkolnej zawierają się zazwyczaj w przedziale między godz. 12 a godz. 16, zatem szczyt popołudniowy jest bardziej rozciągnięty w czasie.

Mniejsze przewozy odnotowuje się w tzw. międzyszczytcie, gdy realizowane są głównie podróże o charakterze incydentalnym, związane z koniecznością załatwiania spraw urzędowych a także podróże obowiązkowe o stosunkowo nietypowej porze występowania (np. rozpoczynanie zajęć lekcyjnych od trzeciej czy czwartej godziny czy praca w obiekcie usługowym czynnym od godziny 10 albo obiekcie gastronomicznym, czynnym nierzadko od godzin południowych).

W okresie wieczornym dostrzegalne jest występowanie mniejszych niż w międzyszczytcie potoków pasażerskich.

### **4.4 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego**

Jedną z ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, a więc tym, którzy nie mają możliwości samodzielnego przemieszczania się środkami transportu indywidualnego.

Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się postulaty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny brane są pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, tj. przede wszystkim placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne.

Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planuje się:

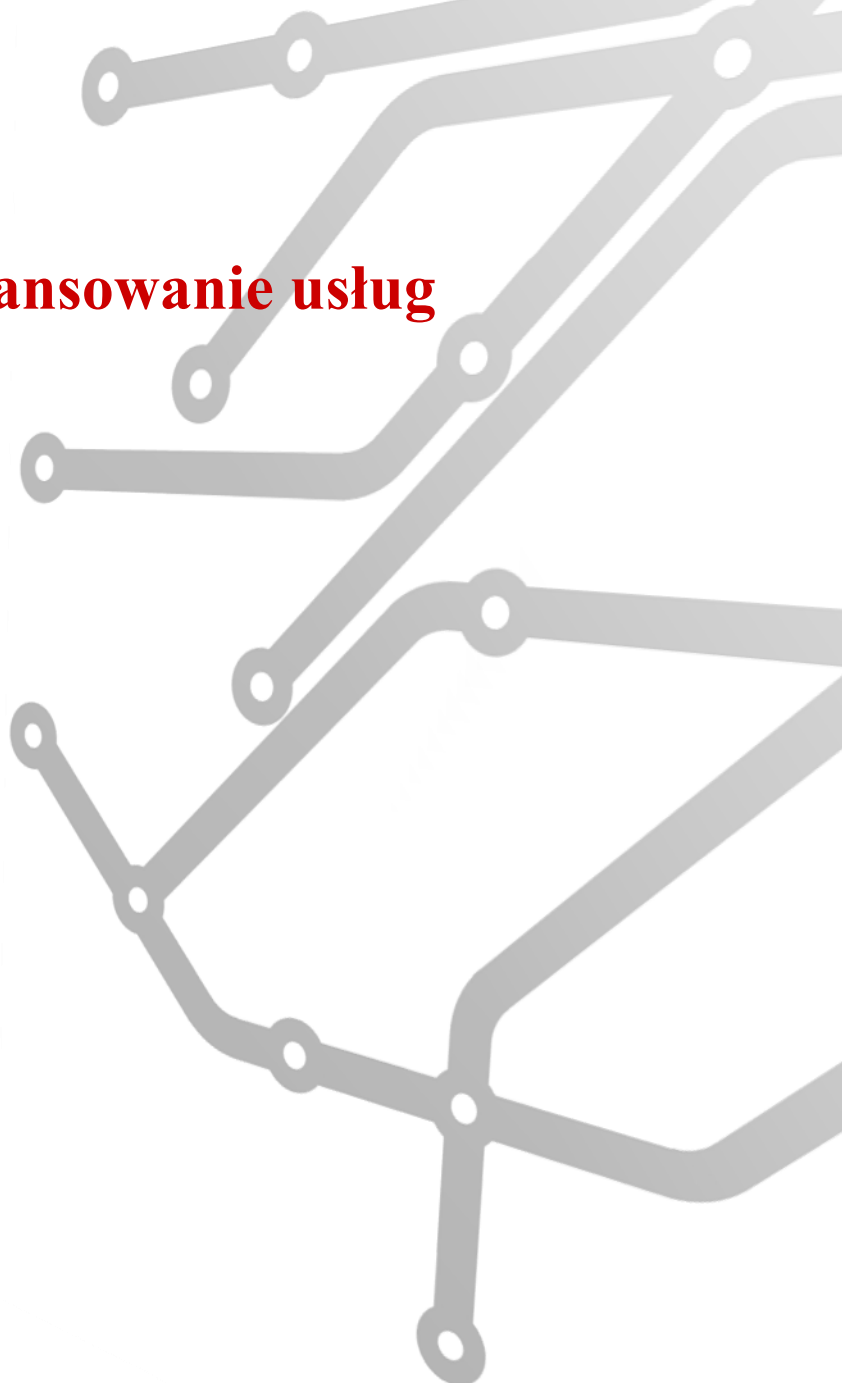
- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego),
- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z lokalizacją ciągów pieszych,
- eliminowanie barier poruszania się poprzez:
  - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
  - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,



- dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
- umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
- optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie” (pojazd zatrzymuje się na przystanku tylko wtedy, gdy potrzeba wsiadania lub wysiadania zostanie zasygnalizowana odpowiednio wcześniej).

W rozdziale 8 niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kraśnickiego uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną w powiatowych przewozach pasażerskich, infrastruktury przystankowej oraz w dziedzinie informacji pasażerskiej.

# 5 Przewidywane finansowanie usług przewozowych





## 5.1 Źródła i formy finansowania

Obecnie powiat kraśnicki jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane przez przedsiębiorców prywatnych, działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosownych zezwoleń. Refundacja biletów ulgowych sprzedawanych przez tych przewoźników odbywa się ze środków marszałkowskich.

Powiat kraśnicki będzie finansował własne usługi przewozowe w przypadku, gdy rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać na:

- pobieraniu przez operatora, któremu powiat kraśnicki powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez sam powiat kraśnicki opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów,
- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
  - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym,
  - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości powiatu kraśnickiego, o ile zostały ustanowione,
  - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez powiat kraśnicki środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

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

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku powiatu kraśnickiego,
- środki z budżetu państwa.

## 5.2 Rentowność linii komunikacyjnych

Powiat kraśnicki nie posiada w swoich zasobach wyników finansowych prywatnych przedsiębiorców realizujących usługi przewozowe na obszarze powiatu. Szacuje się jednak, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich jest dodatnia. Przewoźnicy ci, realizując usługi przewozowe, kierują się głównie aspektami ekonomicznymi prowadzonej działalności celem osiągnięcia dodatnich wyników swojej aktywności.

Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie szczytów komunikacyjnych (porannego i popołudniowego), ponieważ wtedy występują największe napełnienia pojazdów i tym samym pojawia się



największa sprzedaż biletów. Mieszkańcy powiatu kraśnickiego dojeżdżają wtedy do szkół i do pracy, w tym w szczególności do miasta Kraśnik.

Połączenia realizowane w trakcie trwania międzyszczytu cechują się znacznie niższym popytem w porównaniu z okresem szczytu komunikacyjnego, a kursy przewidziane do realizacji w tej porze dnia są na granicy rentowności. Przewoźnicy obsługują te połączenia także ze względów społecznych oraz aby móc korzystać z tzw. efektu skali występującego przy obsłudze sieci komunikacyjnej umożliwiającej realizację podróży w wielu kierunkach i w różnych porach dnia.

Zyski netto w branży przewozów komercyjnych pojawiają się w długofalowej perspektywie (nierzadko 10-letniej). Najczęściej są to zyski netto mieszczące się w przedziale od 3% do 6%, kalkulowane w zależności od poczynionych nakładów początkowych, jak i kosztów bieżącej działalności przewozowej. Należy zaznaczyć, że koszty prowadzonej działalności w branży transportu zbiorowego są znaczące, a składa się na nie przede wszystkim koszt zakupu paliwa, wynagrodzenia kierowców i pracowników administracyjnych oraz utrzymanie (naprawy, remonty i modernizacje) taboru, a także inne koszty, takie jak np. obsługa finansowa zaciągniętych zobowiązań (kredyt, leasing, in.), ogólne koszty zarządu czy amortyzacja.

Mając na uwadze powyższe planuje się, iż planowana sieć przewozów o charakterze użyteczności publicznej zarówno w wariantcie podstawowym jak i wariantcie uzupełniającym I będzie siecią rentowną dla operatorów.

## **6** Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu



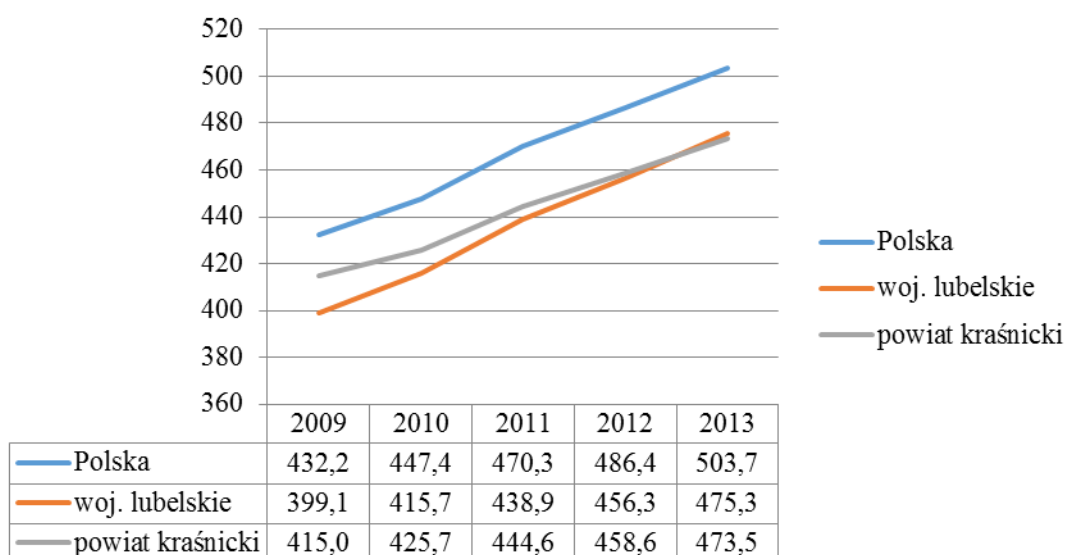


## 6.1 Wskaźnik motoryzacji

Od kilkunastu lat w Europie obserwuje się intensywny rozwój motoryzacji. Jest to związane ze wzrostem zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zatłoczeniem dróg i problemami społecznymi, choć są to jedynie niektóre z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się warunków życia na zurbanizowanych terenach. Obecnie dąży się do tego, aby polityka transportowa była oparta na zasadach zrównoważonego rozwoju. Celem tak prowadzonej polityki transportowej jest przede wszystkim zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publiczny transport zbiorowy a transport indywidualny.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne głównie od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napełnienia oraz wskaźnika motoryzacji (liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców).

Na poniższym wykresie przedstawiono wartość wskaźnika motoryzacji dla powiatu kraśnickiego w latach 2009–2013 oraz – dla porównania – wskaźniki dla województwa lubelskiego oraz Polski.

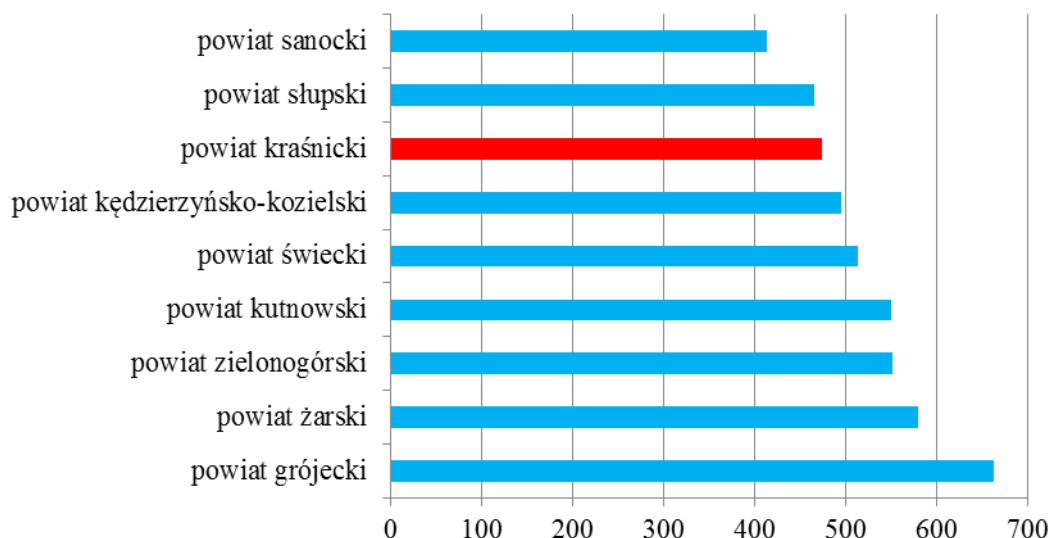


**Wykres 12. Wskaźnik motoryzacji w Polsce, województwie lubelskim oraz powiecie kraśnickim**

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS*

Analizując powyższy wykres widać, że wskaźnik motoryzacji zarówno w województwie lubelskim, jak i powiecie kraśnickim, jest niższy niż wskaźnik motoryzacji w Polsce. W roku 2009 wskaźnik motoryzacji w powiecie kraśnickim był wyższy niż w województwie lubelskim, jednak wraz z upływem czasu różnica ta stawała się coraz mniejsza, a w 2013 roku wskaźnik motoryzacji w województwie lubelskim osiągnął wyższą wartość niż w powiecie kraśnickim.

Na poniższym wykresie porównano wskaźnik motoryzacji w powiecie kraśnickim z innymi powiatami o zbliżonej liczbie mieszkańców w roku 2013.



**Wykres 13. Porównanie wskaźnika motoryzacji w powiecie kraśnickim z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności w roku 2013**

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS*

W porównaniu do innych powiatów podobnych pod względem liczby ludności, wskaźnik motoryzacji w powiecie kraśnickim jest relatywnie niski. Prognozy krajowe wskazują, że wskaźnik ten będzie wzrastał, jednak w nieco wolniejszym tempie.

Rosnący wskaźnik motoryzacji, mimo zmniejszającej się liczby ludności w powiecie oznacza, że w powiecie przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. Mieszkańcy powiatu kraśnickiego mają coraz łatwiejszy dostęp do komunikacji indywidualnej. Aby zahamować przyrost samochodów osobowych, konieczna jest poprawa atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez podwyższenie standardu usług przewozowych. Statystycznie na każde gospodarstwo domowe przypada przynajmniej jeden samochód. Mieszkańcy mają zatem możliwość przemieszczania się, nawet bez prawa jazdy jako pasażerowie.

## **6.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie przeprowadzonych na obszarze powiatu kraśnickiego badań marketingowych – ankietowych**

### **6.2.1 Metodologia badań**

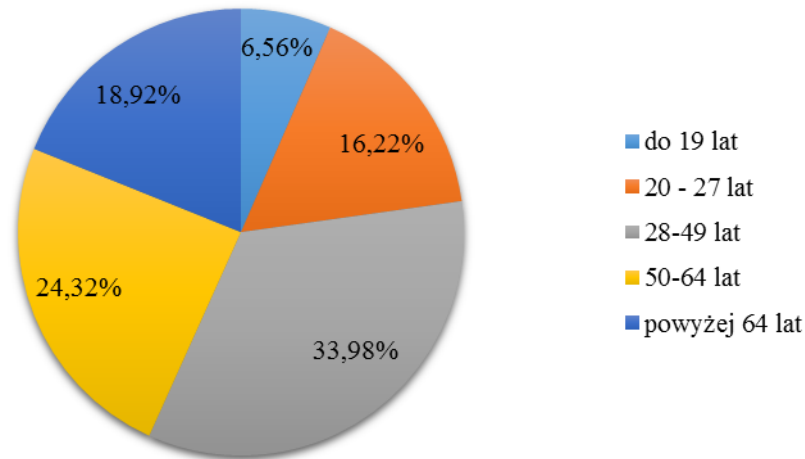
Badania ankietowe dotyczące preferencji komunikacyjnych oraz postulatów transportowych mieszkańców badanego obszaru zostały przeprowadzone w lipcu 2015 roku. Ankiety wykonane zostały z wykorzystaniem papierowego formularza ankietowego poprzez bezpośrednią rozmowę ankietera z losowo wybranym respondentem. Formularz ankietowy składał się z 7 pytań.



Badania poprzedził odpowiedni dobór próby statystycznej, który zapewnił uzyskanie wyników ankietyzacji odzwierciedlający rzeczywiste preferencje komunikacyjne mieszkańców badanego obszaru. Badanie przeprowadzono na próbie statystycznej 500 mieszkańców, co zapewnia utrzymanie poziomu ufności badania na poziomie 98% przy maksymalnym błędzie 5%.

### 6.2.2 Metryka respondentów

Podział respondentów na poszczególne grupy wiekowe został przedstawiony na poniższym wykresie.

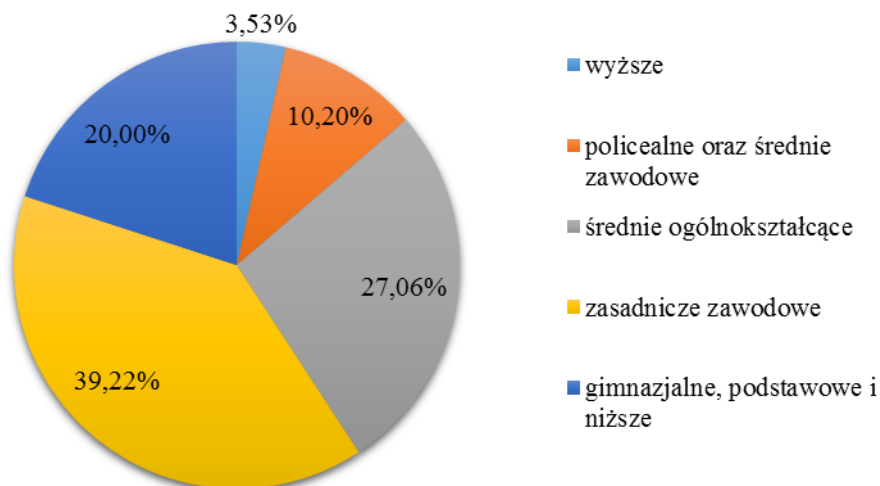


**Wykres 14. Podział respondentów ze względu na wiek**

*Źródło: opracowanie własne*

Najliczniejszą grupą badanych były osoby w wieku 28-49 lat – 33,98%. Drugą pod względem liczności grupą badanych były osoby w wieku 50-64 lata – 24,32%. 18,92% stanowiły osoby, które miały powyżej 64 lat. Niewiele mniej było osób w przedziale wiekowym 20 – 27 lat – 16,22%. Najmniej liczną grupę stanowiły osoby, które miały 19 lat lub mniej – 6,56%.

Na kolejnym wykresie przedstawiono podział respondentów ze względu na wykształcenie.

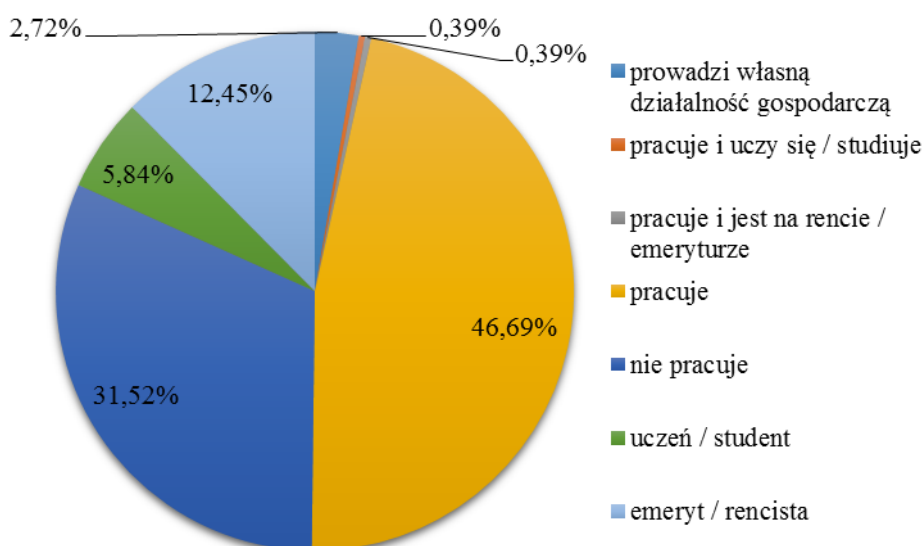


**Wykres 15 Podział ankietowanych ze względu na poziom wykształcenia**

Źródło: opracowanie własne

Wśród ankietowanych, 39,22% osób posiadało wykształcenie zasadnicze zawodowe. 27,06% respondentów posiadało wykształcenie średnie ogólnokształcące, 20% osób posiadało wykształcenie gimnazjalne, podstawowe lub niższe, zaś 10,2% policealne oraz średnie zawodowe. Najmniej liczną grupę stanowiły osoby z wykształceniem wyższym – 3,53%.

Poniżej przedstawiono podział respondentów ze względu na aktywność zawodową.



**Wykres 16. Podział ankietowanych ze względu na aktywność zawodową**

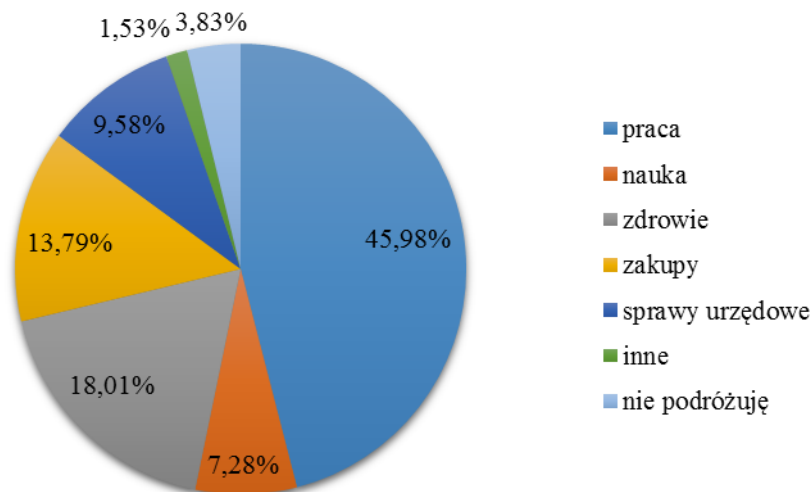
Źródło: opracowanie własne



Najbardziej liczną grupą respondentów są osoby pracujące, które stanowią 46,69% badanych osób. 31,52% ankietowanych pozostaje bez pracy, 12,45% badanych osób jest na emeryturze lub rencie, 5,84% uczy się lub studiuje, zaś 2,72% prowadzi własną działalność gospodarczą. Osoby pracujące i uczące się oraz osoby pracujące i będące na rencie lub emeryturze stanowią najmniej liczne grupy po 0,39% badanych osób.

### 6.2.3 Analiza wyników badań

W pierwszym pytaniu ankietowani pytani byli o najczęstszy cel podróży poza gminę zamieszkania. Odpowiedzi, jakich udzielali ankietowani, zostały przedstawione na poniższym wykresie.



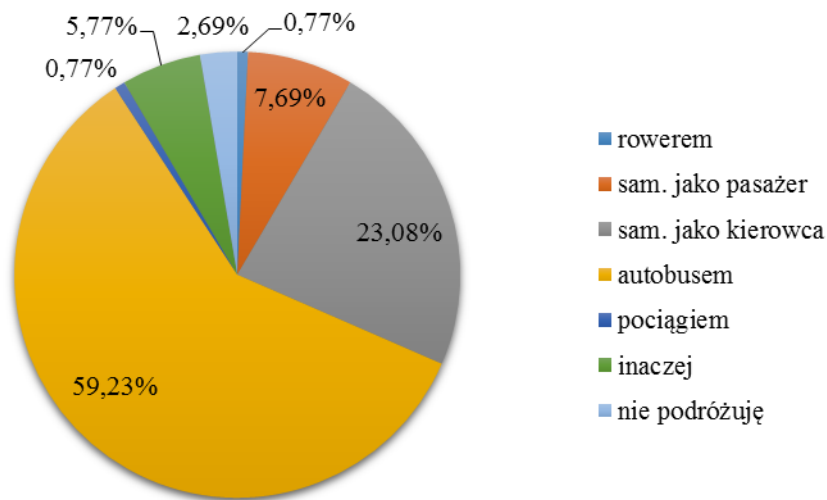
**Wykres 17. Proszę wskazać, co jest dla Pana/Pani najczęstszym celem podróży poza gminę zamieszkania**

*Źródło: opracowanie własne*

Analizując powyższy wykres odczytać można, że najczęściej zaznaczaną odpowiedzią była „praca” – taką odpowiedź udzieliło 45,98% ankietowanych. Drugą pod względem liczby oddanych głosów odpowiedzią było „zdrowie” – takiej odpowiedzi udzieliło 18,01% badanych. Odpowiedź „zakupy” padła w 13,79% przypadkach, 9,58% ankietowanych udzieliło odpowiedzi „sprawy urzędowe/administracyjne”, 7,28% respondentów odpowiedziało „nauka”, zaś 3,83% udzieliło odpowiedzi „nie podróżuję”. 1,53% ankietowanych odpowiedziało „inne”.



W pytaniu drugim ankietowani proszeni byli o wskazanie, w jaki sposób najczęściej docierają do celu podróży wskazanym w pytaniu 1.

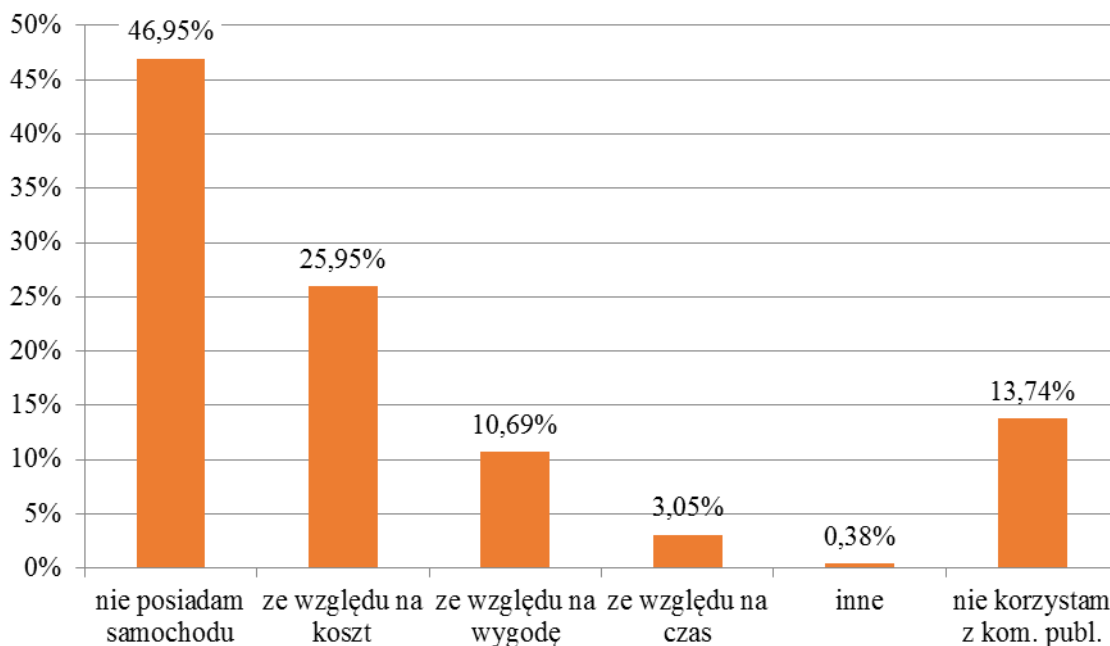


**Wykres 18. W jaki sposób najczęściej ociera Pan/Pani do celu wskazanego w pytaniu 1?**

*Źródło: opracowanie własne*

Ankietowani najczęściej podróżują autobusem – taka odpowiedź padła w 59,23% przypadków. 23,08% badanych osób podróżuje do celu samochodem jako kierowca, 7,69% ankietowanych dociera do celu samochodem jako pasażer, 5,77% badanych udzieliło odpowiedzi „inaczej”, zaś 2,69% respondentów udzieliło odpowiedzi „nie podróżuję”. Najmniej osób podróżuje rowerem oraz pociągiem – takich odpowiedzi udzieliło po 0,77% ankietowanych.

W pytaniu trzecim ankietowani pytani byli o to, czy i dlaczego korzystają ze środków komunikacji zbiorowej. Respondenci mogli wybrać więcej niż jedną odpowiedź, stąd suma odpowiedzi przekracza 100%.

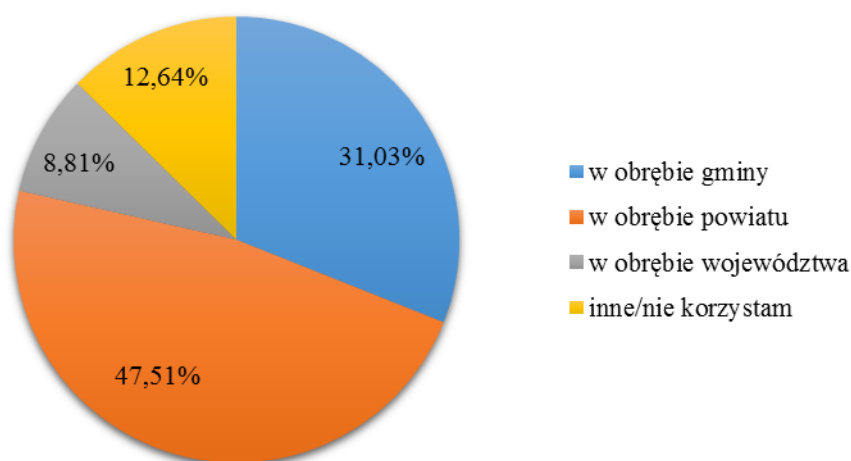


**Wykres 19. Czy i dlaczego korzysta Pan/Pani ze środków komunikacji publicznej?**

Źródło: opracowanie własne

Ankietowani najczęściej odpowiedzieli, że podróżują komunikacją publiczną, ponieważ nie posiadają samochodu. Taka odpowiedź padła w 46,95% przypadków. 25,95% badanych podróżuje komunikacją publiczną ze względu na koszt, 13,74% respondentów nie korzysta z komunikacji publicznej, 10,69% korzysta ze względu na wygodę, 3,05% ze względu na czas, zaś odpowiedź „inne” padła w 0,38% przypadków.

Pytanie czwarte polegało na wskazaniu przez respondentów, w jakim zasięgu najczęściej korzystają z komunikacji publicznej.



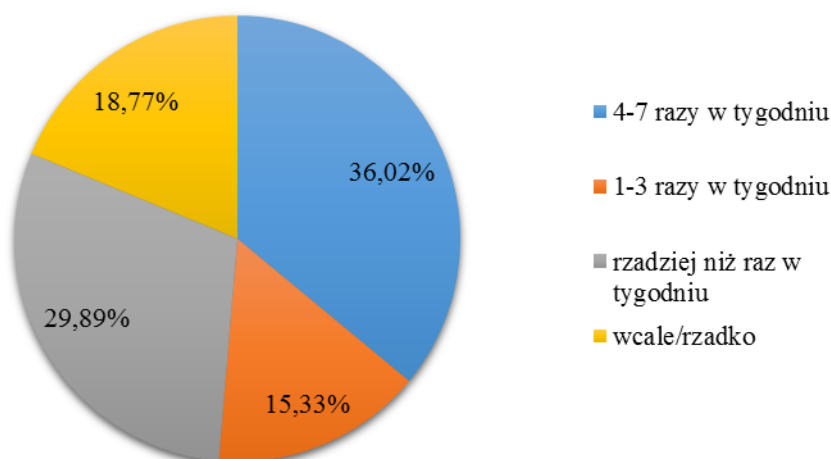
**Wykres 20. Proszę wskazać w jakim zasięgu Pan/Pani najczęściej korzysta z komunikacji publicznej**

Źródło: opracowanie własne



Ankietowani najczęściej (47,51%) odpowiadali, że podróżują komunikacją publiczną w obrębie powiatu. Odpowiedź „w obrębie gminy” uzyskała 31,03% spośród wszystkich odpowiedzi. 12,64% osób udzieliło odpowiedzi „inne/nie korzystam”, zaś 8,81% respondentów odpowiedziało, że korzysta z komunikacji publicznej w obrębie województwa.

W pytaniu piątym ankietowani odpowiadali, jak często korzystają z komunikacji publicznej (innej niż miejska).



**Wykres 21. Jak często korzysta Pan/Pani z komunikacji publicznej (innej niż miejska)?**

*Źródło: opracowanie własne*

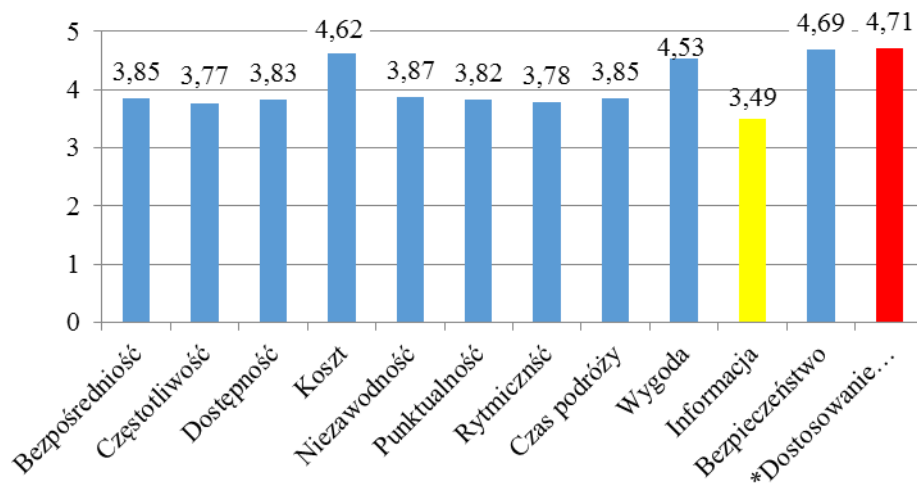
Odpowiedź, która była najczęściej wybierana, to „4-7 razy w tygodniu”. Takiej odpowiedzi udzieliło 36,02% ankietowanych. Odpowiedź „rzadziej niż raz w tygodniu” padła w 29,89% przypadków, zaś 18,77% badanych osób udzieliło odpowiedzi „wcale/rzadko. Najrzadziej padała odpowiedź „1-3 razy w tygodniu” – tak odpowiedziało 15,33% badanych.

W ostatnich dwóch pytaniach respondenci zostali poproszeni o odniesienie się do postulatów transportowych, takich jak:

- ◆ bezpośredniość – możliwość realizacji podróży bez przesiadania się;
- ◆ częstotliwość – liczba kursów w ciągu godziny, dnia;
- ◆ dostępność – odległość z/do przystanku;
- ◆ koszt – wysokość opłaty taryfowej;
- ◆ niezawodność – pewność dojechania do wyznaczonego miejsca;
- ◆ punktualność – zgodność odjazdów z rozkładem jazdy;
- ◆ rytmiczność – równoodstępowe odjazdy poszczególnych linii/kierunków
- ◆ czas podróży – całkowity czas przemieszczania się;
- ◆ wygoda – komfort podróży;
- ◆ informacja – dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach;
- ◆ bezpieczeństwo w podróży i na przystanku;
- ◆ dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych.



W pytaniu szóstym respondenci poproszeni zostali o to, aby określić istotność realizacji wymienionych powyżej postulatów transportowych. Ankietowani oceniali każdy postulat, mając do dyspozycji oceny w skali 1-5, gdzie 1 to nieistotny, a 5 – bardzo istotny. Na poniższym wykresie przedstawiono uzyskane średnie oceny dla poszczególnych postulatów; dodatkowo kolorem czerwonym i żółtym oznaczono odpowiednio najistotniejszy i najmniej istotny postulat.



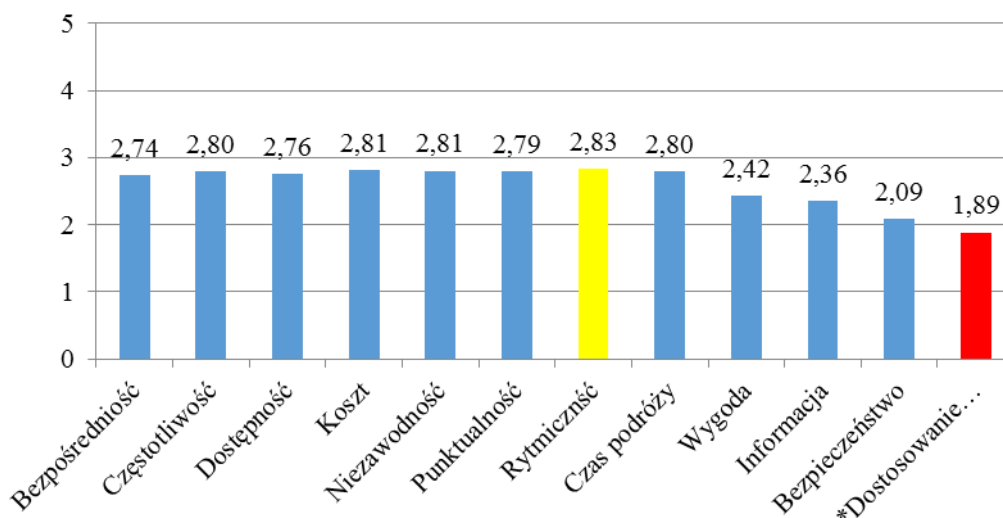
\* Dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych

**Wykres 22. Proszę określić istotność poszczególnych postulatów transportowych w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza nieistotny, a 5 oznacza bardzo istotny**

Źródło: opracowanie własne

Według ankietowanych, najbardziej istotnym postulatem transportowym jest „dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych” – średnia ocen tego postulatu to 4,71. Niewiele niższą ocenę otrzymały postulaty „bezpieczeństwo” – 4,69, „koszt” – 4,62 oraz „wygoda” – 4,53. Najmniej istotnym postulatem transportowym jest według ankietowanych „informacja”, która otrzymała średnią ocen 3,49.

W pytaniu siódmym ankietowani oceniali jakość obecnie funkcjonujących przewozów autobusowych między gminami powiatu kraśnickiego. Podobnie jak w poprzednim pytaniu, ankietowani odpowiadali, dysponując ocenami w skali od 1 do 5, gdzie 1 to bardzo źle, a 5 – bardzo dobrze. Na poniższym wykresie przedstawiono średnie oceny każdego z postulatów; dodatkowo kolorem żółtym oznaczono postulat najlepiej oceniony, zaś czerwonym postulat najgorzej oceniony.



\* Dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych

**Wykres 23. Proszę ocenić jakość obecnie funkcjonujących przewozów autobusowych między gminami powiatu kraśnickiego w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza „bardzo źle”, a 5 oznacza „bardzo dobrze”**

Źródło: opracowanie własne

Najlepiej została oceniona „rytmiczność”, która uzyskała średnią ocen 2,83. Niewiele gorzej zostały ocenione postulaty „koszt” oraz „niezawodność”, które otrzymały średnią ocenę 2,81. Ocenę 2,80 otrzymały postulaty „częstotliwość” oraz „czas podróży”. Najgorzej ocenionym postulatem jest „dostosowanie pojazdów do przewozów osób niepełnosprawnych”, który otrzymał średnią ocenę 1,89.

Odpowiedzi w ostatnim pytaniu pokazują, które aspekty oferty przewozowej należy przede wszystkim poprawić, aby polepszyć ogólny odbiór komunikacji publicznej.

### 6.3 Podsumowanie badań marketingowych – ankietowych

Najczęstszym celem podróży mieszkańców powiatu jest praca. Badania wykonywane były w okresie wakacyjnym, co spowodowało udzielenie małej liczby odpowiedzi „nauka”. Okres wakacyjny to czas, gdy na ulicach trudniej spotkać uczniów i studentów, co widać w wynikach przeprowadzonych badań. Ponad połowa ankietowanych dojeżdża do celu wskazanym w pytaniu pierwszym autobusem, zaś ponad 30% dojeżdża samochodem (jako pasażer lub jako kierowca). Blisko połowa ankietowanych udzieliła odpowiedzi, że podróżuje komunikacją publiczną, ponieważ nie posiada samochodu. Tak duża liczba odpowiedzi sugeruje, że mieszkańcy zamieniliby komunikację zbiorową na indywidualną, gdyby posiadali samochód. Blisko co czwarta osoba wybiera komunikację publiczną ze względu na koszt. Powyższe czynniki pokazują, jak ważna jest organizacja transportu publicznego, który będzie mógł konkurować z transportem indywidualnym. Wysokie standardy w połączeniu z niskim kosztem oraz siatka połączeń zapewniająca dostęp do miejsc generujących potrzeby przewozowe pozwolą na pozyskanie nowych użytkowników transportu publicznego. Zapotrzebowanie na przewozy powiatowe jest znaczne, co zostało potwierdzone w pytaniu piątym, gdzie blisko połowa ankietowanych udzieliła odpowiedzi, że najczęściej podróżuje w obrębie powiatu. W ostatnich dwóch pytaniach ankietowani oceniali postulaty transportowe. Uzyskane odpowiedzi sugerują, jakie cechy



komunikacji zbiorowej są najważniejsze dla mieszkańców powiatu kraśnickiego i które wymagają poprawy. Cztery z wymienionych postulatów uzyskały znacznie wyższe wyniki, a mianowicie „dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych”, „bezpieczeństwo”, „koszt” oraz „wygoda”. Rzadziej pojawiały się odpowiedzi „bezpośredniość” oraz „częstotliwość”, które często były wskazywane przez respondentów w badaniach przeprowadzanych w innych powiatach. W powiecie kraśnickim przewozy wykonywane są na wielu liniach, a oferta przewozowa zaspokaja potrzeby mieszkańców powiatu w zakresie przemieszczania się, toteż wskazali oni za najważniejsze te obszary, które ich zdaniem wymagają poprawy. Wysoki wynik postulatu „wygoda” można traktować jako presję ze strony największego konkurenta dla komunikacji autobusowej – samochodu osobowego.

# **7 Zasady organizacji rynku przewozu**





## **7.1 Powiat kraśnicki jako organizator publicznego transportu zbiorowego**

Przepisy prawa zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Na obszarze powiatu kraśnickiego organizatorem jest powiat, a wynikające z tego zadania wykonuje starosta. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi obejmującymi co najmniej dwie gminy, ale niewykraczającymi poza granice powiatu.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

- planowania rozwoju transportu,
- organizowania publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Funkcja organizatora może zostać przekazana związkowi międzypowiatowemu. Wówczas obszarem działań staje się obszar tych powiatów, dla których organizowana jest wspólna sieć komunikacyjna.

## **7.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego**

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego jest to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

W przypadku, gdy powiat kraśnicki rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.),
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
  - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie,
  - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko



powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi powiatu.

Mając na uwadze powyższe oraz przy uwzględnieniu planowanej sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, iż preferowanym trybem będzie tryb koncesyjny, niezależnie od formy zawarcia umowy, tj.:

- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w przypadku, gdy operatora będzie wybierany w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, umowa także będzie mieć charakter umowy koncesji.

Powyższe pozwoli w optymalny sposób wykorzystać zasoby finansowe organizatora uwzględniając rentowność poszczególnych linii lub całej sieci określonej w pkt. 3.2. niniejszego planu.

### **7.3 Przygotowanie oferty przewozowej**

W przypadku planowego organizowania komunikacji zbiorowej przez powiat kraśnicki, organizator w każdym roku budżetowym planuje przygotować „Plan zadań przewozowych” na rok następny.

Plan ten powinien składać z:

- 1) planu zadań przewozowych transportu publicznego w powiecie kraśnickim,
- 2) planu zadań przewozowych linii międzypowiatowych (w przypadku podpisania porozumienia powiatowego).

Plan ten powinien uwzględniać i być zgodny z:

- obowiązującym „plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”,
- ustalonymi, i przyjętymi w planie transportowym standardami usług,
- faktycznym zapotrzebowaniem na przewozy,
- możliwościami finansowymi organizatora.

Roczny „Plan zadań przewozowych” powinien określać:

- sieć komunikacyjną ze szczegółowymi przebiegami linii,
- częstotliwości kursowania linii w poszczególne dni tygodnia,
- wielkość pracy przewozowej na tych liniach (liczbę wozokilometrów i wozogodzin),



- przewidywane koszty realizacji pracy przewozowej na terenie powiatu jak i poszczególnych gmin.

## **8 Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej**





## 8.1 Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej musi odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego Planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie – użytkownicy transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

**Tabela 21. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji**

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z /do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów powiatowej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie; tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków; likwidacja progów na drodze dojazdu do przystanków.
niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze.
koszt	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organizatora
prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

*Źródło: opracowanie własne*

Planując ciągle podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich na terenie powiatu należy pamiętać i uwzględniać również:

- ochronę środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.



## 8.2 Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną

### 8.2.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej), tak aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NO<sub>x</sub>),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO.

Innymi niż zaostrzenie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych.

W przypadku obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej przez tabor używany, dopuszcza się pojazdy nie spełniające najwyższej obecnie obowiązującej normy spalin – Euro 6, jednak od roku 2020 powinny one spełniać co najmniej normę Euro 3. Norma Euro 3 dla pojazdów używanych została również zapisana w planie transportowym dla województwa lubelskiego. Przy wykorzystaniu do obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej pojazdów fabrycznie nowych wymaga się aby spełniały one normę Euro 6.



### **8.2.2 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego**

Na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego,
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia dla pasażerów,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje,
- wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną - dlatego będą wybierać komunikację zbiorową.

W punkcie 8.2.3 niniejszego dokumentu został przedstawiony preferowany standard pojazdów używanych w publicznym transporcie zbiorowym organizowanym przez powiat kraśnicki.



### 8.2.3 Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Poniżej w tabeli zostały określone podstawowe standardy pojazdów wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym organizowanym przez powiat kraśnicki.

**Tabela 22. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym**

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe używane
herb lub logo powiatu (operatora) jednoznacznie identyfikujące pojazdy kursujące na liniach organizowanych przez powiat	X	X
aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat	X	X
regulamin przewozów	X	X
taryfa przewozowa	X	X
przednia tablica kierunkowa - elektroniczny wyświetlacz ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	
przednia tablica kierunkowa z kierunkiem jazdy (inna niż elektroniczna)		X
boczna tablica kierunkowa – z prawej strony- ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	X
miejsce na wózek inwalidzki	X	
niskie wejście	X	
norma spalin Euro 6	X	
przycisk sygnalizujący zamiar opuszczenia pojazdu przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim	X	
rampa dla wózków	X	
wyposażenie w system informacji wizualnej i dźwiękowej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym i ociemniałym	X	

Źródło: opracowanie własne

## 8.3 Pożądany standard infrastruktury przystankowej

### 8.3.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (np. domu) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Czas dojścia do przystanku



komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym, a także od jakości drogi pieszej i różnicy wysokości. W przewozach powiatowych można zwiększyć oddziaływanie przystanków poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu Bike&Ride.

W każdej miejscowości objętej powiatową siecią komunikacyjną na obszarze powiatu kraśnickiego planuje się zatrzymanie pojazdu na minimum jednym przystanku. Większa liczba przystanków w miejscowościach będzie uwarunkowana faktycznymi potrzebami transportowymi oraz możliwościami technicznymi utworzenia przystanku.

### 8.3.2 Docelowy standard przystanków komunikacyjnych

Powiat kraśnicki, w miarę posiadanych środków finansowych, dążyć będzie do zapewnienia możliwie najwyższego standardu przystanków komunikacyjnych, odpowiadającego potrzebom powiatowych przewozów pasażerskich.

W trakcie przebudowy dróg powiatowych oraz - w uzasadnionych przypadkach i w miarę posiadanych funduszy – autonomicznie względem procesu inwestycyjnego na sieci dróg powiatowych – powiat kraśnicki ujednolici standard przystanków komunikacyjnych, uwzględniając przy tym:

- pełnią funkcję dominującą (przystanek głównie dla wsiadających/wysiadających),
- liczbę pasażerów korzystających z przystanku,
- dostosowanie przystanku do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- natężenie ruchu na drodze wzdłuż której zlokalizowany jest przystanek.

W poniższej tabeli zestawiony został minimalny i optymalny standard przystanków komunikacyjnych.

**Tabela 23. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych**

obszar	elementy	standard minimalny	standard optymalny
Oznaczenie przystanku	<b>Tabliczka D-15 „przystanek autobusowy”</b> Znak drogowy umieszczony na słupku lub stanowiący element wiaty przystankowej	X	X
	<b>Nazwa przystanku i numer słupka</b> Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku, nad znakiem D-15	X	X
	<b>Oznaczenie statusu przystanku („dla wysiadających”, „na żądanie”)</b> Tabliczka informująca o statusie przystanku	X	X
	<b>Piktogram informujący o zakazie palenia</b>	X	X
	<b>Informacja o zarządcy przystanku</b>	X	X



	Informacja umieszczona na odwrocie znaku D-15 albo na tablicy informacyjnej		
Informacja pasażerska	<b>Tabliczka z rozkładem jazdy</b>	X	X
	<b>Schemat sieci połączeń</b>	X (przystanki węzłowe)	X (wszystkie przystanki)
	<b>Skrócona taryfa przewozowa</b>	X (przystanki węzłowe)	X (wszystkie przystanki)
Miejsce oczekiwania	<b>Ławka</b>	X (wszystkie przystanki wyposażone w wiaty)	X (wszystkie przystanki wyposażone w wiaty)
	<b>Wiata przystankowa</b> Z przezroczystymi ścianami	X (nowe przystanki)	X (nowe i modernizowane przystanki)
Peron	<b>Nawierzchnia peronu</b>	X (utwardzona)	X (np. z kostki betonowej)
	<b>Wysokość peronu ponad nawierzchnią drogi</b> Minimum 18 cm	X	X
	<b>Płyty wskaźnikowe i prowadzące</b> Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami	X	X
Inne	<b>Stojak rowerowy</b>	-	X
	<b>Słup ogłoszeniowy</b>	-	X
	<b>Śmietnik</b>	x	x

Źródło: opracowanie własne

## **9 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera**





System informacji pasażerskiej ma na celu integrowanie i podwyższanie jakości usług transportu zbiorowego. Przygotowany nieodpowiednio sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany, niedostępny, nieprzystępny oraz nieprzystosowany do potrzeb pasażerów. Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów jest przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd też ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i łatwo dostępne informacje dla podróżnych.

## 9.1 Planowany system informacji pasażerskiej

Informacja pasażerska będzie dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się, tj.:

- w momencie wystąpienia potrzeby przewozowej,
- w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej,
- w czasie odbywania podróży środkami transportu zbiorowego.

Informacje istotne z punktu widzenia podróżnego należy publikować:

- w pojazdach komunikacji powiatowej,
- na przystankach,
- w Internecie,
- poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom.

W poniższej tabeli zestawiono planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji.

**Tabela 24. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji**

miejsce publikacji	zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Numer linii lub kierunku jazdy z wyszczególnionymi ważniejszymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu).</li> <li>• Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).</li> <li>• Regulamin przewozów.</li> <li>• Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu linii komunikacyjnej.</li> </ul>
Przystanki komunikacyjne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nazwa przystanku i numer słupka.</li> <li>• Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie).</li> <li>• Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku albo informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy.</li> <li>• Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim.</li> <li>• Rozkład jazdy:</li> </ul>



miejsce publikacji	zakres informacji
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ zalaminowany i umieszczony w ramce lub wydrukowany na folii i przyklejony do tabliczki,</li> <li>○ zawierający numer linii komunikacyjnej lub kierunek jazdy autobusów,</li> <li>○ wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy,</li> <li>○ godziny odjazdów autobusów,</li> <li>○ nazwa przewoźnika, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację linii,</li> <li>○ okres obowiązywania rozkładu jazdy,</li> <li>○ legenda tłumacząca użyte w rozkładzie oznaczenia.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.</li> </ul>
<b>Węzeł przystankowy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych.</li> <li>• Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących powiat kraśnicki.</li> <li>• Mapa miasta z zaznaczoną lokalizacją węzła przesiadkowego.</li> <li>• Schemat węzła przesiadkowego wraz z zaznaczeniem kierunków odjazdów autobusów w zależności od peronu – ułatwienie przesiadek.</li> <li>• Tablica LED ze zbiorczym rozkładem jazdy - zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń</li> </ul>
<b>Internet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).</li> <li>• Informacje o zarządcy przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nim.</li> <li>• Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie.</li> <li>• Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.</li> </ul>
<b>Aplikacje mobilne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozkład jazdy w formie planera podróży.</li> <li>• Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.</li> </ul>

*Źródło: Opracowanie własne*

W przypadku rozpoczęcia organizowania przez powiat kraśnicki powiatowych przewozów pasażerskich, powiat będzie dążył do wprowadzenia tabliczek przystankowych podobnych do tabliczek stosowanych na liniach wojewódzkich. Rozwiązanie takie poprawi czytelność oraz sprawi, że transport zbiorowy dostępny na terenie powiatu kraśnickiego uważany będzie za dobrze zintegrowany.

Poniżej przedstawiono wzór tabliczki z informacją przystankową zaczerpniętą z dokumentu planu transportowego dla województwa lubelskiego, na podstawie której powiat kraśnicki będzie się wzorował.



# 10 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego





Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne czy kongestię. Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny.

Do osiągnięcia powyższych celów konieczny jest racjonalny podział zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Na terenach o niskiej gęstości zaludnienia niemożliwe jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty powiatowego transportu publicznego, dlatego tam dominującą rolę będzie pełnić transport indywidualny, głównie samochodowy, a transport zbiorowy będzie pełnić jedynie funkcję uzupełniającą. Osoby niemające możliwości skorzystania z transportu indywidualnego (ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn) muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej. Obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu.

Kreowanie oferty transportowej na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, a w szczególności na głównych ciągach komunikacyjnych, na których można uzyskać satysfakcjonujący bilans ekonomiczny, będzie się opierać na innych zasadach. To właśnie tu do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia i wpływu na środowisko naturalne. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu oraz do zajmowania przestrzeni przez parkingi. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom powiatu atrakcyjną komunikację publiczną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego oraz zapewnić odpowiedni standard usług. Uatrakcyjnienie oferty może się odbyć poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu.

W celu zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu kraśnickiego, jak i poszczególnych gmin możliwe jest zawieranie przez powiat kraśnicki porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

## **10.1 Budowa nowych i modernizacja obecnych przystanków**

Przystanek komunikacyjny, jako miejsce styku przestrzeni ogólnodostępnej z siecią transportu zbiorowego, ma bezpośredni wpływ na ocenę oferty transportu zbiorowego. Nowe i zmodernizowane przystanki zagwarantują pasażerom wygodę oraz bezpieczeństwo.

Pierwszym elementem jest dojście do przystanku. Droga dojścia musi być przede wszystkim bezpieczna, a więc pasażer powinien poruszać się chodnikiem, a podczas przekraczania jezdni po wyznaczonym przejściu. Przystanek powinien być również łatwo dostępny, a więc droga dojścia powinna być pozbawiona przeszkód. W przypadku dojazdu do przystanku rowerem pasażer musi mieć możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru, dlatego planuje się budowę nowych i modernizowanie obecnie istniejących przystanków wyposażonych w stojaki rowerowe Bike&Ride.



Kolejnym elementem jest oczekiwanie na przystanku. Planuje się, aby nowo budowane i modernizowane przystanki były wyposażone w miejsce do siedzenia oraz wiatę chroniącą przed warunkami atmosferycznymi. Wiata powinna mieć trzy pełne ściany oraz dach. Zaleca się, aby ściany boczne były przezroczyste oraz wolne od reklam i plakatów, co da pasażerowi możliwość wcześniejszego zauważenia nadjeżdżającego pojazdu i odpowiednie przygotowanie do podróży. Wiata powinna mieć również odpowiednią głębokość, tak aby dać podróżnym schronienie przed zacinającym deszczem lub śniegiem, a w słoneczne dni osłonić podróżnych przed promieniami słonecznymi.

Wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza. W przypadku zróżnicowanego taboru tak dedykowane rozwiązanie jest niemożliwe, należy więc przyjąć najodpowiedniejszą, nie stwarzającą zagrożenia wysokość peronu. Przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barierek, drzew, śmietników itp.). Warto poprzez inny rodzaj nawierzchni, rowki i wypustki wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatą.

Ważne jest również, aby wszystkie przystanki miały dobrze widoczną nazwę na słupku lub na wiacie. Nazwa przystanku musi być taka sama, jak nazwa przystanku umieszczona w rozkładzie jazdy. Przy takim rozwiązaniu wysiadający pasażer będzie pewny, że to właściwy przystanek

Pożądany standard przystanków został przedstawiony w rozdziale 8.3.2

# 11 Infrastruktura przystankowa






Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury.

Zgodnie z art. 2 ust. 13 ustawy prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Ważnym elementem zarządzania i organizowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu kraśnickiego jest prowadzenie wspólnej i spójnej polityki zarządzania przystankami. Obecnie przystanki na obszarze powiatu są zarządzane przez powiat kraśnicki jak i przez poszczególne gminy, taki system prawny nie pozwala na wypracowanie jednego modelu standardu przystanków oraz utrudnia integrację różnych szczebli transportu zbiorowego.

Powiat będzie dążył żeby wszystkie jednostki zarządzające przystankami w powiecie kraśnickim podjęły uchwały, w których zostaną określone warunki i zasady korzystania o których mowa powyżej.



# **12 Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kraśnickiego**

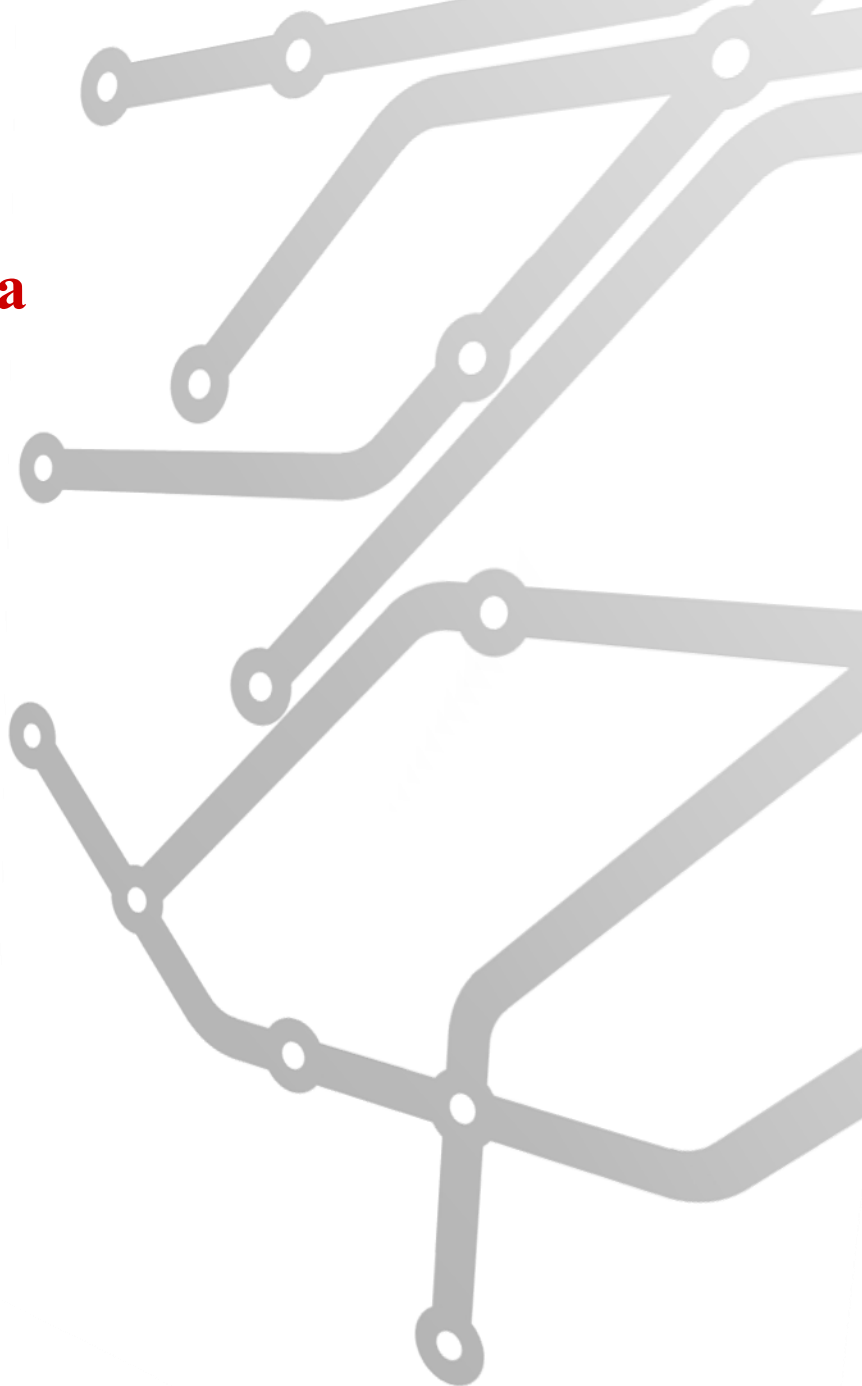


Artykuł 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji, w wyniku której w ramach potrzeb między innymi zostanie przeprowadzona optymalizacja planowanej sieci użyteczności publicznej.

Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kraśnickiego.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Kraśnickiego.

# 13 Część graficzna



# Planowana sieć komunikacyjna powiat kraśnicki

## Legenda:

Planowana sieć komunikacyjna:

- Wariant podstawowy
- Wariant uzupełniający I
- Wariant uzupełniający II

Węzły przesiadkowe

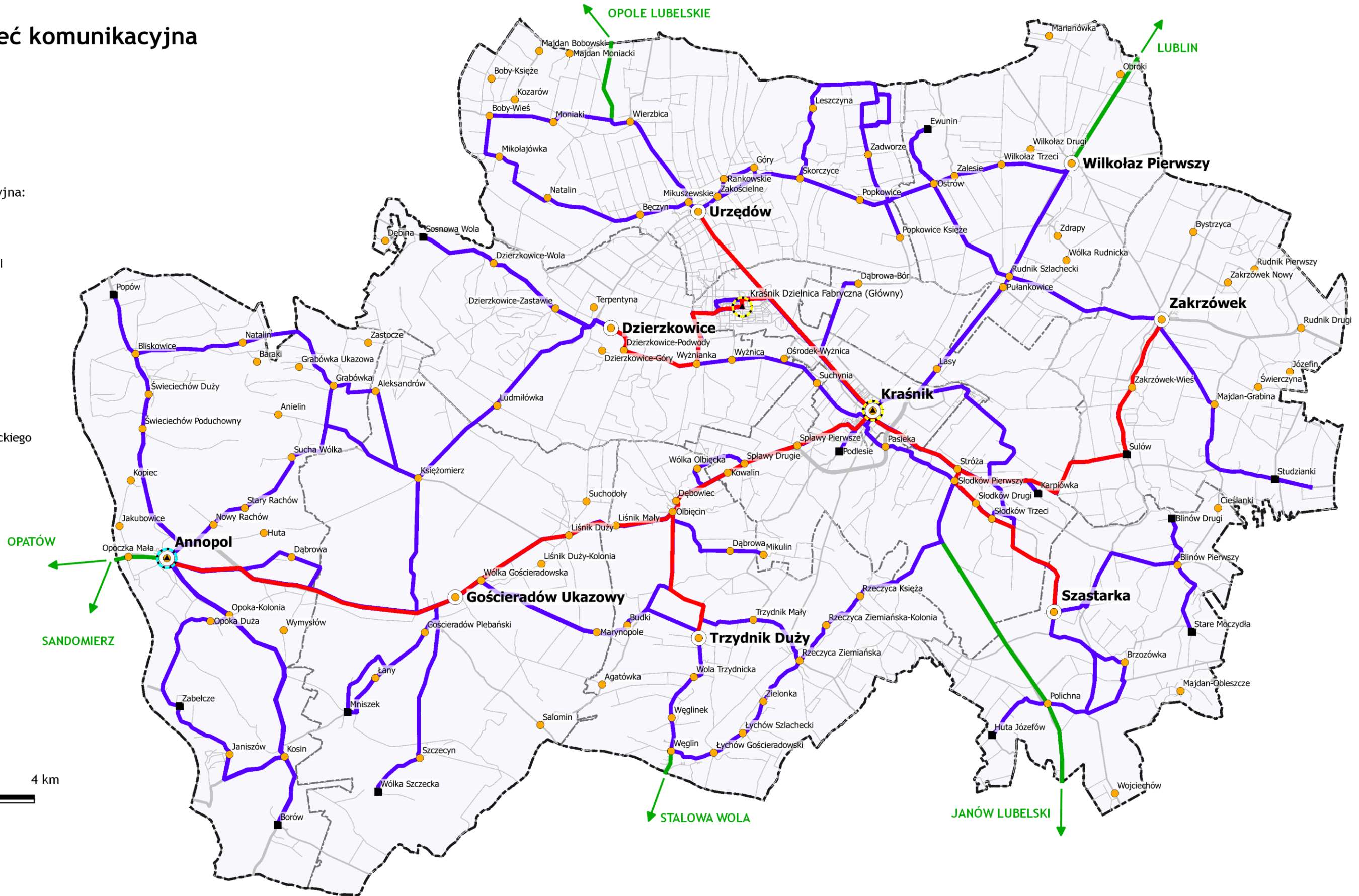
- Podstawowy
- Uzupełniający

Pozostałe oznaczenia:

- Pozostałe miejscowości
- Siedziby gmin
- Granica powiatu kraśnickiego
- Granice gmin

Sieć drogowa

- krajowe
- wojewódzkie
- powiatowe
- pozostałe



# 14 Spisy map, tabel, wykresów i rysunków





## 14.1 Spis map

Mapa 1. Powiat kraśnicki z podziałem na gminy .....	10
Mapa 2. Sieć dróg powiatu kraśnickiego.....	25
Mapa 3. Obecna sieć komunikacyjna w powiecie kraśnickim .....	33
Mapa 4. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu kraśnickiego.....	51

## 14.2 Spis tabel

Tabela 1. Liczba ludności zamieszkująca powiat kraśnicki w latach 2010 - 2014.....	15
Tabela 2. Struktura ludności powiatu kraśnickiego w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2005, 2010 i 2014 rok) .....	16
Tabela 3. Prognoza struktury ludności powiatu kraśnickiego w wieku przed- po- i produkcyjnym (2020, 2025 i 2030 rok) .....	17
Tabela 4. Stopa bezrobocia w Polsce, województwie lubelskim oraz powiecie kraśnickim w latach 2010 - 2014 .....	18
Tabela 5. Dochody podatkowe w przeliczeniu na jednego mieszkańca w poszczególnych gminach w 2014 roku .....	20
Tabela 6. Wykaz dróg krajowych na terenie powiatu kraśnickiego .....	23
Tabela 7. Wykaz dróg wojewódzkich na terenie powiatu kraśnickiego.....	23
Tabela 8. Zestawienie dróg różnych typów na terenie powiatu kraśnickiego .....	24
Tabela 9. Zestawienie lotów regularnych i czarterowych – port lotniczy w Świdniku .....	26
Tabela 10. Zestawienie lotów regularnych i czarterowych – port lotniczy w Rzeszowie .....	26
Tabela 11. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Kraśnickiego.....	29
Tabela 12. Wykaz zezwoleń wydanych przez Burmistrza Miasta Kraśnik, Wójta Gminy Urzędów oraz Wójta Gminy Wilkołaz .....	36
Tabela 13. Linie komunikacyjne w wariacie podstawowym sieci w powiecie kraśnickim .....	39
Tabela 14. Linie komunikacyjne w wariacie uzupełniającym I sieci w powiecie kraśnickim .....	40
Tabela 15. Urzędy i instytucje publiczne w powiecie kraśnickim .....	46
Tabela 16. Placówki oświatowe w powiecie kraśnickim .....	47
Tabela 17. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy w powiecie kraśnickim .....	48
Tabela 18. Obiekty handlowe znajdujące się w powiecie kraśnickim .....	49
Tabela 19. Obiekty sportowe i kulturowe znajdujące się na terenie powiatu kraśnickiego .....	49
Tabela 20. Publiczne placówki służby zdrowia w powiecie kraśnickim.....	50
Tabela 21. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji .....	75
Tabela 22. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.....	78
Tabela 23. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych .....	79
Tabela 24. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji .....	82

## 14.3 Spis wykresów

Wykres 1. Zmiana liczby ludności zamieszkującej obszar opracowania w latach 2010 – 2014.....	15
Wykres 2. Struktura ludności powiatu kraśnickiego w wieku przed-, po- i produkcyjnym (2005, 2010 i 2014 rok) .....	16



Wykres 3. Prognoza struktury ludności powiatu kraśnickiego w wieku przed, po- i produkcyjnym (2020, 2025 i 2030 rok) .....	17
Wykres 4. Stopa bezrobocia w Polsce, województwie lubelskim oraz powiecie kraśnickim w latach 2010-2014 .....	18
Wykres 5. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Polsce, województwie lubelskim oraz powiecie kraśnickim .....	19
Wykres 6. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w relacji do średniej krajowej (Polska=100%).....	20
Wykres 7. Dochody podatkowe w przeliczeniu na jednego mieszkańca w poszczególnych gminach w 2014 roku.....	21
Wykres 8. Gęstość zaludnienia w gminach powiatu kraśnickiego w 2014 roku.....	22
Wykres 9. Struktura dróg powiatu kraśnickiego ze względu na kategorię drogi .....	24
Wykres 10. Wiek pojazdów wykorzystywanych do przewozów pasażerskich w powiecie kraśnickim .....	34
Wykres 11. Struktura taboru wykonującego przewozy w powiecie kraśnickim pod względem norm emisji spalin.....	35
Wykres 12. Wskaźnik motoryzacji w Polsce, województwie lubelskim oraz powiecie kraśnickim.....	59
Wykres 13. Porównanie wskaźnika motoryzacji w powiecie kraśnickim z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności w roku 2013.....	60
Wykres 14. Podział respondentów ze względu na wiek.....	61
Wykres 15. Podział ankietowanych ze względu na poziom wykształcenia .....	62
Wykres 16. Podział ankietowanych ze względu na aktywność zawodową.....	62
Wykres 17. Proszę wskazać, co jest dla Pana/Pani najczęstszym celem podróży poza gminę zamieszkania.....	63
Wykres 18. W jaki sposób najczęściej ociera Pan/Pani do celu wskazanego w pytaniu 1?.....	64
Wykres 19. Czy i dlaczego korzysta Pan/Pani ze środków komunikacji publicznej?.....	65
Wykres 20. Proszę wskazać w jakim zasięgu Pan/Pani najczęściej korzysta z komunikacji publicznej .....	65
Wykres 21. Jak często korzysta Pan/Pani z komunikacji publicznej (innej niż miejska)?.....	66
Wykres 22. Proszę określić istotność poszczególnych postulatów transportowych w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza nieistotny, a 5 oznacza bardzo istotny .....	67
Wykres 23. Proszę ocenić jakość obecnie funkcjonujących przewozów autobusowych między gminami powiatu kraśnickiego w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza „bardzo źle”, a 5 oznacza „bardzo dobrze” .....	68

## 14.4 Spis rysunków

Rysunek 1. Przykładowy arkusz wyjściowy – znormalizowany przystankowy rozkład jazdy w przewozach wojewódzkich.....	84
--	----