



POWIAT BIALSKI

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

-

ETAP III: OPRACOWANIE GŁÓWNE

WYKONANY PRZEZ



WARSZAWA, 2015 R.

SPIS TREŚCI

1.	WSTĘP	2
1.1.	CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY?	2
1.2.	SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE	5
2.	CENA I PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA NA POWIATOWE PRZEWozy PASAŻERSKIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W PERSPEKTYWIE DO 2026 R.	6
2.1.	CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM	6
2.2.	PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU BIALSKIEGO	19
3.	SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE BIALSKIM	23
3.1.	SIEĆ DROGOWA W POWIECIE	23
3.2.	SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ	26
3.3.	SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE	41
3.4.	CHARAKTERYSTYKA TABORU POSZCZEGÓLNYCH PRZEWoźNIKÓW OPERUJĄCYCH NA OBSZARZE POWIATU	44
4.	ANALIZA BADAŃ MARKETINGOWYCH.....	50
4.1.	ANALIZA BADAŃ PREFERENCJI I ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU BIALSKIEGO.....	50
4.2.	ANALIZA BADAŃ PREFERENCJI I ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU BIALSKIEGO.....	56
5.	NATĘŻENIE RUCHU W POWIECIE.....	69
6.	POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWoZOWYCH.....	74
6.1.	ZAGADNIENIA WPROWADZAJĄCE	74
6.2.	DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	76
6.3.	SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA (SIP)	79
6.4.	UDOSTĘPNIANIE OPERATOROM LUB OPERATOROM I PRZEWoźNIKOM INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ	80
6.5.	PRZYSTANKI, DWORCE AUTOBUSOWE ORAZ PLANOWANE WĘZŁY PRZESIADKOWE W POWIECIE BIALSKIM	82
7.	OKREŚLENIE OBSZARÓW O NAJWIĘKSZYM POTENCJALNYM ZAPOTRZEBOWANIU NA PRZEWozy	96
7.1.	WYZNACZENIE SIECI O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE BIALSKIM	103
8.	OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE BIALSKIM	107
8.1.	STAN OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO POWIATU BIALSKIEGO	107
9.	ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWoZÓW	116
9.1.	ORGANIZATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO W POWIECIE BIALSKIM ORAZ JEGO ZADANIA.....	116
9.2.	FUNKCJE ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	118
9.3.	OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	119
10.	FINANSOWANIE USŁUG O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	120
10.1.	FORMY FINANSOWANIA TRANSPORTU PUBLICZNEGO	120
10.2.	WPŁYW TRYBU WYBORU OPERATORA NA FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	123
11.	POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWoZOWYCH W PRZEWoZACH UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	133
11.1.	PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU	135
11.2.	SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA	138
12.	KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	139

1. Wstęp

1.1. Czym jest Plan Transportowy?

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

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

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

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

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

- b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
6. Minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

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

2. CENA I PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA NA POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W PERSPEKTYWIE DO 2026 R.

2.1. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM

Powiat Bialski mieści się w północno-wschodniej części Województwa Lubelskiego. Wschodnia granica powiatu jest jednocześnie granicą Polski i Białorusi. Od północy powiat bialski graniczy z województwem podlaskim, od zachodu z województwem mazowieckim, natomiast od południa z powiatami województwa lubelskiego: włodawskim, parczewskim, radzyńskim i od zachodu z łukowskim. Siedzibą Powiatu jest Biała Podlaska- miasto na prawach powiatu. Miasto położone jest w centralnej części Powiatu. Jest to największy powiat w województwie lubelskim, powierzchnia powiatu obejmuje 2 754 km².

Położenie poszczególnych gmin wchodzących w skład Powiatu przedstawia poniższa mapa:

Mapa 1. Powiat Bialski



Źródło: Google.pl

W skład Powiatu Bialskiego wchodzi:

- 2 gminy miejskie

Gmina Miejska Międzyrzec Podlaski położona jest w zachodniej części Powiatu Bialskiego. Sąsiaduje z gminami Międzyrzec Podlaski i Drelów. Siedzibą władz gminy jest miasto Międzyrzec Podlaski. Przez teren gminy przebiega: droga krajowa nr 19, trasa europejska E30, droga wojewódzkie nr 806 i 813 oraz linia kolejowa nr 2. Zajmuje 20,03 km² i liczy 17102 mieszkańców.

Na obszarze gminy znajduje się następujące szkoły ponadgimnazjalne:

- Liceum Ogólnokształcące im. gen. Wł. Sikorskiego w Międzyrzecu Podlaskim
- Zespół Szkół Ekonomicznych im. Marii Dąbrowskiej w Międzyrzecu Podlaskim
- Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Unitów Podlaskich w Międzyrzecu Podlaskim

Wśród miejsc użyteczności publicznej na obszarze gminy można wskazać:

- Urząd Miasta Międzyrzec Podlaski
- Urząd Gminy Międzyrzec Podlaski
- Powiatowy Ośrodek Wsparcia dla Osób z Zaburzeniami Psychicznymi w Międzyrzecu Podlaskim
- Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Międzyrzecu Podlaskim

Do najważniejszych zakładów pracy znajdujących się na obszarze gminy należą:

- "SEDAR" S.A. w Międzyrzecu Podlaskim
- "MEPROZRET" Fabryka Maszyn Rolniczych Sp. z o.o. w Międzyrzecu Podlaskim
- „ZREMB POLAND” Sp. z o.o. w Międzyrzecu Podlaskim
- Dr. Gerard Sp. z o.o. Firma Cukiernicza Zakład w Międzyrzecu Podlaskim
- Przedsiębiorstwo Drogowo-Mostowe Międzyrzec Podlaski S.A. w Międzyrzecu Podlaskim
- Powszechna Spółdzielnia Spożywców "SPOŁEM" w Międzyrzecu Podlaskim
- Produkcja i Sprzedaż Pieczywa „BAGIETKA” w Międzyrzecu Podlaskim
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Międzyrzecu Podlaskim Sp. z o.o.
- Przedsiębiorstwo Usług Komunalnych w Międzyrzecu Podlaskim Sp. z o.o.
- Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowo-Handlowe "PATEX" w Międzyrzecu Podlaskim
- Spółdzielnia Pracy Produkcyjno-Usługowa "ŻELBET" w Międzyrzecu Podlaskim
- Międzynarodowy Transport Drogowy i Spedycja „EUROPTIR” w Międzyrzecu Podlaskim
- P.H.U. Tirmet Mirosław Kulik
- Elremet. Spółdzielnia Inwalidów. Zakład Odzieżowy. Oddział
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Międzyrzecu Podlaskim Sp. z o.o.

Gmina Miejska Terespol położona jest we wschodniej części Powiatu Bialskiego. Sąsiaduje z gminą Terespol i Białorusią. Siedzibą władz gminy jest miasto Terespol. Przez teren gminy przebiega: trasa europejska E30, drogi wojewódzkie nr 698 i 816 oraz linia kolejowa nr 2. Zajmuje 10,11 km² i liczy 5794 mieszkańców.

Na obszarze gminy znajduje się Zespół Szkół Ogólnokształcących Liceum Ogólnokształcące im. Bohaterów Warszawy w Terespolu.

Wśród miejsc użyteczności publicznej na obszarze gminy można wskazać Urząd Miasta Terespol.

Do najważniejszych zakładów pracy znajdujących się na obszarze gminy należy „AGROSTOP” Sp. z o.o. w Terespolu.

- 17 gmin wiejskich

Gmina Biała Podlaska położona jest w centralnej części Powiatu Bialskiego. Sąsiaduje z miastem na prawach powiatu Biała Podlaska oraz gminami Drelów, Huszlew, Janów Podlaski, Leśna Podlaska, Łomazy, Międzyrzec Podlaski, Piszczac, Rokitno, Zalesie. Siedzibą władz gminy jest miasto Biała Podlaska. Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 2/trasa europejska E30, drogi wojewódzkie nr 811 i 812 oraz linia kolejowa nr 2. Zajmuje 324,8 km² i liczy 13 848 mieszkańców.

W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Cełujki, Cicibór Duży, Cicibór Mały, Czosnówka, Dokudów Drugi, Dokudów Pierwszy, Grabanów, Grabanów-Kolonia, Hola, Hrud, Husinka, Janówka, Jażwiny, Julków-Zacisze, Kaliów, Krzymowskie, Lisy, Łukowce, Michałówka, Młyniec, Ortel Książęcy Drugi-Ogrodniki, Ortel Książęcy Pierwszy, Perkowice, Pojelce, Porosiuki, Pólko, Rakowiska, Roskosz, Sitnik, Sławacinek Nowy, Sławacinek Stary, Styrzyniec, Surmacze, Swory, Sycyna, Terebela, Wilczyn-Kamieniczne, Woroniec, Woskrzenice Duże, Woskrzenice Małe, Wólka Plebańska, Zabłocie.

Wśród miejsc użyteczności publicznej na obszarze gminy można wskazać Dom Pomocy Społecznej w Kozuli.

Do najważniejszych zakładów pracy znajdujących się na obszarze gminy należą:

- Zakład w Terebeli, wytwarzający meble, należący do Przedsiębiorstwa Produkcyjnego „BIASOV-MEBLE” Sp. z o.o. w Białej Podlaskiej
- „JAKONTRANS” sp. j. w Grabanowie
- Rolnicza Spółdzielnia Produkcyjna w Ciciborze Dużym.

Gmina Drelów położona jest w zachodniej części Powiatu Bialskiego. Sąsiaduje z gminami Biała Podlaska, Kąkolewnica, Komarówka Podlaska, Łomazy, Miasto Międzyrzec Podlaski, Radzyń Podlaski, Wohyń. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Drelów. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 813. Zajmuje 228 km² i liczy 5499 mieszkańców.

W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Aleksandrówka, Danówka, Dołha, Drelów, Kwasówka, Leszczanka, Łózki, Pereszczówka, Przechodzisko, Sokule, Strzyżówka, Szachy, Szóstka, Witoroż, Worsy, Wólka Łózecka, Zahajki, Żerocin.

Wśród miejsc użyteczności publicznej można wskazać Urząd Gminy Drelów.

Gmina Janów Podlaski położona jest w północnej części powiatu. Sąsiaduje z gminami Biała Podlaska, Konstantynów, Leśna Podlaska, Rokitno, jak również z Białorusią. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Janów Podlaski. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 698. Zajmuje 135 km² i liczy 5468 mieszkańców.

W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Błonie, Bubel Łukowska, Kajetanka, Klonownica Plac, Ostrów, Nowy Pawłów, Stary Bubel, Peredyło, Polinów, Jakówki, Romanów, Stare Buczyce, Stary Pawłów, Klonownica Mała, Werchliś, Woroblin, Bubel Granna, Janów Podlaski.

Na obszarze gminy znajduje się Zespół Szkół im. Adama Naruszewicza w Janowie Podlaskim.

Wśród miejsc użyteczności publicznej można wskazać Urząd Gminy Janów Podlaski.

Do najważniejszych zakładów pracy znajdujących się na obszarze gminy należą:

- P.P.H „MIKA” w Janowie Podlaskim
- BAKALLAND S.A.
- „SWISSPOR POLSKA” Sp. z o.o. Zakład Produkcyjny w Janowie Podlaskim
- Stadnina Koni Sp. z o.o. w Janowie Podlaskim.

Gmina Kodeń położona jest we wschodniej części Powiatu Bialskiego. Sąsiaduje z gminami Piszczac, Sławatycze, Terespol, Tucza oraz z Białorusią. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Kodeń. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 816. Zajmuje 150,3 km² i liczy 3742 mieszkańców.

W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Dobratycze, Dobromyśl, Elżbiecin, Kąty, Kodeń I, Kodeń II i Kodeń III), Kopytów, Kopytów-Kolonia, Kostomłoty I, Kostomłoty II, Kożanówka, Okczyn, Olszanki, Szostaki, Zabłocie, Zabłocie-Kolonia, Zagacie, Zalewsze.

Wśród miejsc użyteczności publicznej można wskazać:

- Urząd Gminy Kodeń
- Dom Pomocy Społecznej w Kostomłotach.

Gmina Konstantynów położona jest w północnej części Powiatu Bialskiego. Sąsiaduje z gminami Janów Podlaski, Leśna Podlaska, Sarnaki, Stara Kornica (województwo mazowieckie) i Mielnik (województwo podlaskie). Siedzibą władz gminy jest miejscowość Konstantynów. Przez teren gminy przebiega drogi wojewódzkie nr 698 i 811. Zajmuje 87,06 km² i liczy 4138 mieszkańców.

W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Antolin, Gnojno, Komarno, Komarno-Kolonia, Konstantynów, Konstantynów-Kolonia, Solinki, Wandopol, Wiechowicze, Witoldów, Wólka Polinowska, Zakalinki, Zakalinki-Kolonia, Zakanale.

Wśród miejsc użyteczności publicznej można wskazać:

- Urząd Gminy Konstantynów
- Centrum Administracyjne Placówek Opiekuńczo Wychowawczych w Komarnie
- Dom Pomocy Społecznej w Konstantynowie.

Gmina Leśna Podlaska położona jest w północnej części Powiatu Bialskiego. Sąsiaduje z gminami Biała Podlaska, Janów Podlaski, Konstantynów oraz Stara Kornica i Huszlew (województwo mazowieckie). Siedzibą władz gminy jest miejscowość Leśna Podlaska. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 811. Zajmuje 97,69 km² i liczy 4334 mieszkańców.

W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Bukowice, Bukowice- Kolonia, Droblin, Jagodnica, Klukowszczyzna, Leśna Podlaska, Ludwinów, Mariampol, Nosów, Nosów- Kolonia, Nowa Bordziłówka, Ossówka, Stara Bordziłówka, Witulin, Witulin- Kolonia, Worgule, Zaberbecze.

Wśród miejsc użyteczności publicznej można wskazać Urząd Gminy Leśna Podlaska.

Gmina Łomazy położona jest w środkowo-południowej części Powiatu Bialskiego. Sąsiaduje z gminami Biała Podlaska, Drelów, Piszczac, Rossosz, Sosnówka, Tuczn, Wisznice. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Łomazy. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 812. Zajmuje 200,4 km² i liczy 5109 mieszkańców.

W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Bielany, Burwin, Dubów, Huszcza Druga, Huszcza Pierwsza, Jusaki-Zarzeka, Kopytnik, Korczówka, Koszoły, Krasówka, Kozły, Lubenka, Łomazy, Łomazy II, Stasiówka, Studzianka, Szymanowo, Wola Dubowska, Wólka Korczowska.

Wśród miejsc użyteczności publicznej można wskazać Urząd Gminy Łomazy.

Do najważniejszych zakładów pracy znajdujących się na obszarze gminy należy Zakład Stolarsko-Budowlany w Łomazach.

Gmina Międzyrzec Podlaski położona jest w zachodniej części Powiatu Bialskiego. Sąsiaduje z miastem Międzyrzec Podlaski, gminami Biała Podlaska, Drelów oraz Huszlew, Olszanka, Trzebieszów i Zbuczyn (województwo mazowieckie) i Kąkolewnica Wschodnia (powiat radzyński). Siedzibą władz gminy jest miasto Międzyrzec Podlaski. Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 19, trasa europejska E30, droga wojewódzka nr 806 oraz linia kolejowa nr 2. Zajmuje 261,6 km² i liczy 10 539 mieszkańców.

W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Bereza, Dołhołęka, Halasy, Jelnica, Kożuszki, Kolonia Rogoźnica, Koszeliki, Krzewica, Krzymoszyce, Łuby, Łukowisko, Łuniew, Manie, Misie, Poćcisze Kolonia Wolańska, Przychody, Puchacze, Rogoźniczka, Rogoźnica, Rudniki, Rzeczyca, Sawki, Sitno, Strzakły, Tłuściec, Tuliów, Utrówka, Wólka Krzymowska, Wysokie, Zasiadki, Zaścianki, Zawadki, Żabce.

Do najważniejszych zakładów pracy znajdujących się na obszarze gminy należą:

- "IPACO" Sp. z o.o., Wysokie k/ Międzyrzec Podlaskiego,
- Zakłady Przetwórstwa Mięsnego „KAROL” w Strzakłach, gmina Międzyrzec Podlaski.

Gmina Piszczac położona jest w środkowo-wschodniej części Powiatu Bialskiego. Sąsiaduje z gminami Biała Podlaska, Kodeń, Łomazy, Terespol, Tuczn, Zalesie. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Piszczac. Przez teren gminy przebiega linia kolejowa nr 2. Zajmuje 169,9 km² i liczy 7381 mieszkańców.

W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Chotyłów, Dąbrowica Mała, Dobrynka, Janówka, Kolonia Piszczac I, Kolonia Piszczac II, Kolonia Piszczac III, Kościeniewicze, Nowy Dwór, Ortel Królewski Drugi, Ortel Królewski Pierwszy, Piszczac, Piszczac-Kolonia, Połoski, Połoski Stare, Popiel, Trojanów, Wólka Kościeniewicka, Wyczółki, Zahorów, Zalutyń.

Wśród miejsc użyteczności publicznej można wskazać Urząd Gminy Piszczac.

Gmina Rokitno położona jest w północno-wschodniej części Powiatu Bialskiego. Sąsiaduje z gminami Biała Podlaska, Janów Podlaski, Terespol, Zalesie oraz z Białorusią. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Rokitno. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 698. Zajmuje 140,8 km² i liczy 3097 mieszkańców.

W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Cieleśnica, Cieleśnica PGR, Derło, Hołodnica, Klonownica Duża, Kołczyn, Kołczyn Kolonia, Lipnica, Michałki, Michałki Kolonia, Olszyn, Pokiniana, Pratulín, Rokitno, Rokitno Kolonia, Zaczopki, Zaczopki Kolonia.

Wśród miejsc użyteczności publicznej można wskazać Urząd Gminy Rokitno.

Gmina Rossosz położona jest w południowej części Powiatu Bialskiego. Sąsiaduje z gminami Łomazy, Wisznice, Komarówka Podlaska (powiat radzyński). Siedzibą władz gminy jest miejscowość Rossosz. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 812. Zajmuje 76,12 km² i liczy 2331 mieszkańców.

W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Bordziłówka, Kożanówka, Mokre I, Mokre II, Musiejówka, Romaszki, Rossosz I, Rossosz II.

Wśród miejsc użyteczności publicznej można wskazać Urząd Gminy Rossosz.

Do najważniejszych zakładów pracy znajdujących się na obszarze gminy należy Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowe "FELIX" Sp. z o.o. w Rossoszu.

Gmina Sławatycze położona jest w południowo-wschodniej części Powiat Bialskiego. Sąsiaduje z gminami Kodeń, Tuczná, Hanna (powiat włodawski) oraz z Białorusią. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Sławatycze. Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 63 oraz droga wojewódzka nr 816. Zajmuje 71,71 km² i liczy 2415 mieszkańców.

W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Jabłeczna, Krzywówólka, Krzywówólka-Kolonia, Liszná, Mościce Dolne, Nowosiółki, Parośla-Pniski, Sajówka, Sławatycze, Sławatycze-Kolonia, Terebiski, Zańków.

Wśród miejsc użyteczności publicznej można wskazać Urząd Gminy Sławatycze.

Gmina Sosnówka położona jest w południowej części Powiatu Bialskiego. Sąsiaduje z gminami Łomazy, Tuczná, Wisznice, Podedwórze (powiat parczewski), Hanna i Wiryki (powiat włodawski). Siedzibą władz gminy jest miejscowość Sosnówka. Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 63. Zajmuje 148,4 km² i liczy 2532 mieszkańców.

W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Czeputka, Dębów, Lipinki, Motwica, Pogorzelec, Przechód, Romanów, Rozwadówka, Rozwadówka-Folwark, Sapiehów, Sosnówka, Wygnanka, Żeszczynka.

Wśród miejsc użyteczności publicznej można wskazać:

- Urząd Gminy Sosnówka
- Muzeum J. I. Kraszewskiego w Romanowie.

Gmina Terespol położona jest we wschodniej części Powiatu Bialskiego. Sąsiaduje z miastem Terespol, gminami Kodeń, Piszczac, Rokitno, Zalesie oraz z Białorusią. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Kobylany. Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 68, trasa europejska E30, droga wojewódzka nr 698 i 816 oraz linia kolejowa nr 2. Zajmuje 141,3 km² i liczy 6839 mieszkańców.

W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Bohukały, Dobratycze-Kolonia, Kobylany, Koroszczyn, Kołpin-Ogrodniki, Krzyczew, Kukuryki, Kużawka, Lebiezdiew, Lechuty Duże, Lechuty Małe, Łęgi, Łobaczew Duży, Łobaczew Mały, Małaszewicze, Małaszewicze Duże, Małaszewicze Małe, Michalków, Murawiec-Żuki, Nepie, Podolanka, Polatycze, Samowicze, Starzynka, Zastawek.

Na obszarze gminy znajduje się Zespół Szkół im. Wł. St. Reymonta w Małaszewiczach.

Wśród miejsc użyteczności publicznej można wskazać Urząd Gminy Terespol znajdujący się w miejscowości Kobylany.

Do najważniejszych zakładów pracy znajdujących się na obszarze gminy należą:

- Zakład Przewozów Towarowych i Przeładunku PKP CARGO S.A. w Małaszewiczach
- Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. z/s w Płocku Baza Paliw Nr 22 w Małaszewiczach
- EKO-BUG Spółka z o.o.
- GASPOL S.A.
- PKP Cargo S.A.
- Zakład Magazynowania paliw Nr 22 w Małaszewiczach
- Darocha-Bis Spółka Jawna
- PPHU "Transbet" Wojtiuk Spółka Jawna Oddział w Małaszewiczach.
- Europort Sp. z o.o.
- AGROSTOP Sp. z o.o.

Gmina Tuczna położona jest w południowo-wschodniej części Powiatu Bialskiego. Sąsiaduje z gminami Kodeń, Łomazy, Piszczac, Sławatycze, Sosnówka, Hanna (powiat włodawski). Siedzibą władz gminy jest miejscowość Tuczn. Zajmuje 170,4 km² i liczy 3246 mieszkańców.

W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Bokinka Królewska, Bokinka Pańska, Choroszczyńska, Dąbrowica Duża, Kalichowszczyzna, Leniuszki, Matiaszówka, Mazanówka, Międzyłes, Międzyłes POM, Ogrodniki, Rozbitówka, Tuczn (sołectwa: Tuczn I i Tuczn II), Wiski, Wólka Zabłocka, Wólka Zabłocka-Kolonia, Władysławów, Żuki.

Wśród miejsc użyteczności publicznej można wskazać Urząd Gminy Tuczn.

Gmina Wisznice położona jest w południowej części Powiatu Bialskiego. Sąsiaduje z gminami Łomazy, Rossosz, Sosnówka oraz Podedwórze i Jabłoń (powiat parczewski), Milanów i Komarówka Podlaska (powiat radzyński). Siedzibą władz gminy jest miejscowość Wisznice. Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 63, drogi wojewódzkie nr 812 i 815. Zajmuje 173 km² i liczy 5060 mieszkańców.

W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Curyn, Dołholiska, Dubica Dolna, Dubica Górna, Horodyszcze, Łyniew, Małgorzacin, Marylin, Polubicze Dworskie, Polubicze Wiejskie Drugie, Polubicze Wiejskie Pierwsze, Ratajewicze, Rowiny, Wisznice, Wisznice-Kolonia, Wygoda.

Na obszarze gminy znajduje się Liceum Ogólnokształcące im. Władysława Zawadzkiego w Wisznicach.

Wśród miejsc użyteczności publicznej można wskazać Urząd Gminy Wisznice.

Gmina Zalesie położona jest we wschodniej części Powiatu Bialskiego. Sąsiaduje z gminami Biała Podlaska, Piszczac, Rokitno, Terespol. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Zalesie. Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 68, trasa europejska E30 oraz linia kolejowa E20. Zajmuje 147,2 km² i liczy 4427 mieszkańców.

W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Berezówka, Dereczanka, Dobryń Duży, Dobryń-Kolonia, Dobryń Mały, Horbów, Horbów-Kolonia, Kijowiec, Kijowiec-Kolonia, Kijowiec PGR, Kłoda Duża, Kłoda Mała, Koczukówka, Lachówka Duża, Lachówka Mała, Malowa Góra, Mokransy Nowe, Mokransy Stare, Nowosiółki, Wólka Dobryńska, Zalesie.

Wśród miejsc użyteczności publicznej można wskazać Urząd Gminy Zalesie.

Do najważniejszych zakładów pracy znajdujących się na obszarze gminy należą:

- Zakłady Mięsne „SŁAW-POL” w kol. Horbów
- Młyn w Kijowcu należący do P.P.H.U. „MIŁOMŁYN”.

Ze względu na ścisłe powiązanie gospodarcze oraz społeczne obu powiatów (ziemskiego i grodzkiego) nie można pominąć **Miasta Biała Podlaska**.

Jako miasto na prawach powiatu Biała Podlaska jest głównym ośrodkiem regionalnym dla mieszkańców powiatu bialskiego, gdzie zamieszkuje około 57 500 osób. Pod względem liczby ludności Biała Podlaska w województwie lubelskim zajmuje 4 lokatę (po Lublinie, Chełmie i Zamościu). Pod względem powierzchni zajmuje 2 pozycję w województwie lubelskim.

a. Komunikacja miejska

Biała Podlaska dysponuje własną komunikacją autobusową. Autobusy Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego obsługują 8 linii stałych, oznaczonych literami od „A” do „H” (częstotliwość ok. 30 min) i jedną cmentarną linię weekendową („T”). Ponadto przewozy wykonuje prywatny przewoźnik PKM Wiczuk: obsługuje jedną linię zwykłą (linia „I”, dawniej „100”) oraz jedną cmentarną linię weekendową („P”) – obie autobusami hybrydowymi (Mercedes O520 „Cito”). Na podstawie porozumienia międzygminnego autobusy MZK wykonują kursy wariantowe poza granice administracyjne miasta.

b. Komunikacja dalekobieżna

Dworzec autobusowy znajduje się w centrum, na pl. Wojska Polskiego (obecnie w gestii przez prywatnej firmy Garden Service). Po upadku PKS Biała Podlaska w 2011 r. połączenia przejęły lokalne i ościenne firmy przewozowe. Duże znaczenie mają również prywatne mikrobuse, zapewniające szybkie połączenia z Warszawą, Lublinem, Terespołem, Parczewem, Białymstokiem, Konstantynowem i Janowem Podlaskim.

Na obszarze gminy znajduje się następujące szkoły ponadgimnazjalne:

- I Liceum Ogólnokształcące im. Józefa Ignacego Kraszewskiego (dawna Akademia Bialska) w Zespole Szkół Ogólnokształcących
- Zespół Szkół Zawodowych nr 1 im. Komisji Edukacji Narodowej, obejmujący:
- Technikum Nr 1
- Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 1
- Zespół Szkół Zawodowych nr 2 im. Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury, obejmujący:
- Technikum nr 2
- Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 2
- Szkoła Policealna Zawodowa
- Zespół szkół zawodowych ZSZ Zasadniczej Szkoły Zawodowej im. K. K. Baczyńskiego
- II Liceum Ogólnokształcące im. Emilii Plater w Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 3
- III Liceum Ogólnokształcące im. Adama Mickiewicza w Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 2
- IV Liceum Ogólnokształcące im. Stanisława Staszica
- Akademickie Liceum Ogólnokształcące Państwowej Szkoły Wyższej im. Papieża Jana Pawła II
- Katolickie Liceum Ogólnokształcące im. Cypriana Kamila Norwida

oraz następujące szkoły wyższe:

- Akademia Wychowania Fizycznego w Warszawie, Filia w Białej Podlaskiej[16]
- Państwowa Szkoła Wyższa im. Papieża Jana Pawła II
- Kolegium Licencjackie Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Białej Podlaskiej
- Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego im. Kazimierza Pułaskiego w Radomiu, Wydział Transportu i Elektrotechniki

Wśród miejsc użyteczności publicznej na obszarze gminy można wskazać:

- Urząd Gminy Biała Podlaska
- Starostwo Powiatowe
- Powiatowy Urząd Pracy
- Urząd Skarbowy
- Urząd Kontroli Skarbowej
- Urząd Stanu Cywilnego
- Izba Celna
- Urząd Celny

- Delegatura Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego
- Filia Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego
- Filia Wojewódzkiego Urzędu Pracy
- Oddział Urzędu Statystycznego
- Sąd Rejonowy
- Komornik Sądu Rejonowego
- Prokuratura Rejonowa
- Komenda Miejska Policji
- Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej
- Placówka Straży Granicznej
- Straż Miejska
- Zakład Karny

Do najważniejszych zakładów pracy znajdujących się na obszarze gminy należą:

- Agencja Celną KOMPAS
- Agencja Interaktywna / Reklamowa - " Bornvision* "
- Anza Sp. z o.o.
- Art-Stal Wyroby Hutnicze
- ARTPOL okna
- Artykuły hydrauliczne SANIVENT SP. Z O.O.
- Auto Myjnia Petrodom
- Auto Szyby S.C
- Auto-Szyby Dakar
- AUTOPROKAT
- Benmar Markety Budowlane sp. z o.o.
- Bialskie Wodociągi i Kanalizacja "Wod-Kan" Sp. z o. o.
- Bricoman Biała Podlaska
- Centrum Handlowe RYWAL
- Zakład Gospodarki Lokalowej Sp. z o. o.
- Zakład usługowo-wytwórczy ZAMEL
- „Społem” Powszechna Spółdzielnia Spożywców x9
- KONCEPT Janusz Kawka - Klimatyzacja, Wentylacja, Chłodnictwo
- MAGNOLIA s.c.
- Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o. o.

- NoveKino Merkury
- Petrodom Venna Sp. z o.o.
- Podlaska Agencja Consultingowa RECTUS - WOC Sp. z o.o.
- Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o. o.
- Przedsiębiorstwo Wielobranżowe "BUDOMEX" Sp. z o.o.
- Przedsiębiorstwo Handlowo Usługowo Produkcyjne "Merkury" Goławski Andrzej ,
- BiaStal,
- Transbet Betoniarnie Sp. z o.o. Sp.k
- Pol Kres Edwood
- MixBud Zenon Michalczuk Spółka Komandytowa itd.

Ze względu na znajdujący się w mieście Zamiejscowy Wydział Wychowania Fizycznego sport odgrywa ważną rolę w życiu miasta. Na obszarze gminy znajduje się następujące sekcje i kluby:

- AZS AWF Biała Podlaska – piłka ręczna, koszykówka, lekkoatletyka, gimnastyka, pływanie
- MKS PODLASIE Biała Podlaska – piłka nożna mężczyzn
- AZS PSW Biała Podlaska – piłka nożna kobiet, piłka ręczna mężczyzn
- Białkopodlaski Klub Jeździecki – jeździectwo
- UKS TOP-54 – piłka nożna chłopców, piłka ręczna, korfball, cheerleaders, bilard
- UKS Piątka plus – piłka ręczna dziewczyn i chłopców, bilard
- UKS Jagiellończyk – piłka nożna, lekka atletyka, gimnastyka, siatkówka dziewcząt
- UKS Orlik-2 – koszykówka dziewcząt, piłka nożna chłopców
- UKS Serbinów (siatkówka mężczyzn)
- SKS Szóstka (siatkówka kobiet)
- UKS Olimpia – koszykówka, taekwon-do, piłka nożna
- UKS Kraszak – piłka ręczna chłopców, koszykówka
- UKS TATAMI – sekcja judo
- Międzyszkolny Klub Sportowy ŻAK – lekka atletyka, pływanie, akrobatyka sportowa
- Klub Żeglarski Biała Podlaska – żeglarsstwo śródlądowe i morskie
- Bialski Klub Sportowy GEM – tenis ziemny

- Klub Sportowy Zakład Karny – siatkówka mężczyzn
- Bialski Klub Karate Kyokushin – sztuki walki (karate kyokushin i boks tajski)
- Klub Sportowy Wushu – sztuki walki
- WOPR Biała Podlaska
- Automobilklub bialskopodlaski
- Bialski Klub Rowerowy – turystyka rowerowa, organizacja wycieczek i imprez rowerowych
- Bialskie Stowarzyszenie Koszykówki "KADET" - koszykówka chłopców i dziewcząt
- Dzikie Wschód Biała Podlaska - mma

Miasto dysponuje wyjątkowo rozwiniętą bazą sportową, m.in.:

- 4 stadionami sportowymi
- 3 basenami
- kortami tenisowymi
- lodowiskiem

Swoje obiekty udostępnia również bialskiej AWF i miejscowe szkoły.

W mieście miejscami rekreacyjnymi i wypoczynkowymi są m.in.:

- Zespół pałacowo-parkowy Radziwiłłów
- parki
- Plac Wolności znajdujący się w centrum miasta
- ścieżki rowerowe

Analiza sytuacji demograficznej w Powiecie Bialskim

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

Gęstość zaludnienia w Powiecie Bialskim w 2014 roku wyniosła 41 osób na km², natomiast w Województwie Lubelskim 86 osób na km². Od kilku lat liczba ludności powiatu systematycznie spada. Wyjątkiem był rok 2010 kiedy to nastąpił duży wzrost liczby ludności. Podobnie jest z gęstością zaludnienia.

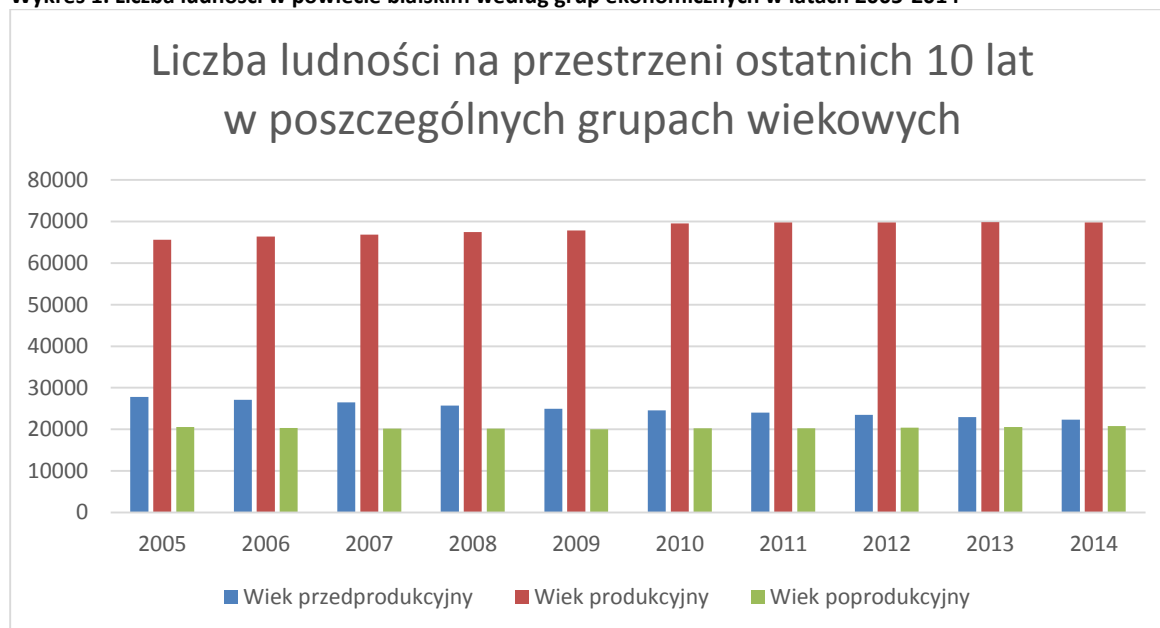
Tabela 2. Liczba ludności w Powiecie Bialskim w latach 2005-2014

Lata	Liczba ludności
	ogółem
2005	113975
2006	113808
2007	113511
2008	113338
2009	112846
2010	114360
2011	114052
2012	113672
2013	113336
2014	112901

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Stan danej społeczności najlepiej odzwierciedla liczba osób w poszczególnych grupach ekonomicznych. W powiecie bialskim w ciągu ostatnich 10 lat można zaobserwować spadek o ponad 19,8% liczby mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym. O ok. 6,4% wzrosła liczba osób w wieku produkcyjnym przy jednoczesnym wzroście liczby osób w wieku poprodukcyjnym o ponad 1,2%, co świadczy o postępującym procesie starzenia się społeczeństwa.

Wykres 1. Liczba ludności w powiecie bialskim według grup ekonomicznych w latach 2005-2014



Wpływ na liczbę i strukturę ludności mają przede wszystkim dwa czynniki: przyrost naturalny oraz ruch migracyjny w powiecie. Od lat przyrost naturalny utrzymuje się na ujemnym poziomie.

Tabela 3. Ruch naturalny w powiecie bialskim w latach 2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Saldo Migracji	-305	-158	-326	-121	-302	-255	-117	-330	-332	-374
Przyrost naturalny	-172	-164	-182	-22	-135	-63	-180	-89	-226	-176

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Warto podkreślić, że coraz więcej mieszkańców, w wieku produkcyjnym, wyjeżdża na pobyt stały poza granice powiatu i kraju. Przez co proces starzenia się społeczeństwa pogłębia się.

Saldo migracji w 2014 roku kształtowało się na ujemnym poziomie, również długofalowe tendencje wskazują na systematyczny wzrost liczby osób emigrujących w stosunku do liczby osób napływających. Migracje dotyczą głównie ludzi młodych w wieku produkcyjnym. Ich skutki są bardzo dotkliwe, ponieważ pogłębiają problemy demograficzne danej społeczności. Wpływają negatywnie również na inne sfery życia mieszkańców powiatu (gospodarkę, transport). Należy podkreślić, że w analizach statystycznych nie uwzględniono osób, które nie poinformowały o zmianie miejsca zamieszkania ani osób emigrujących na pobyt czasowy.

Tabela 4. Migracje w województwie lubelskim i powiecie bialskim w 2014 roku

Jednostka terytorialna	Zakres przedmiotowy	Liczba osób
Województwo Lubelskie	Saldo migracji wewnętrznych	-5125
Powiat Bialski	Saldo migracji wewnętrznych	-374
Województwo Lubelskie	Saldo migracji zagranicznych	-635
Powiat Bialski	Saldo migracji zagranicznych	-25

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Powiat Bialski jest w niskim stopniu zurbanizowany, wskaźnik zurbanizowania wynosi 20,35%. Województwo Lubelskie charakteryzuje się wskaźnikiem na poziomie 46,2%.

Tabela 5. Ludność w miastach w % ogółu ludności

Jednostka terytorialna	Ludność w miastach w % ogółu ludności
Województwo Lubelskie	46,2%
Powiat Bialski	20,35%

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

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

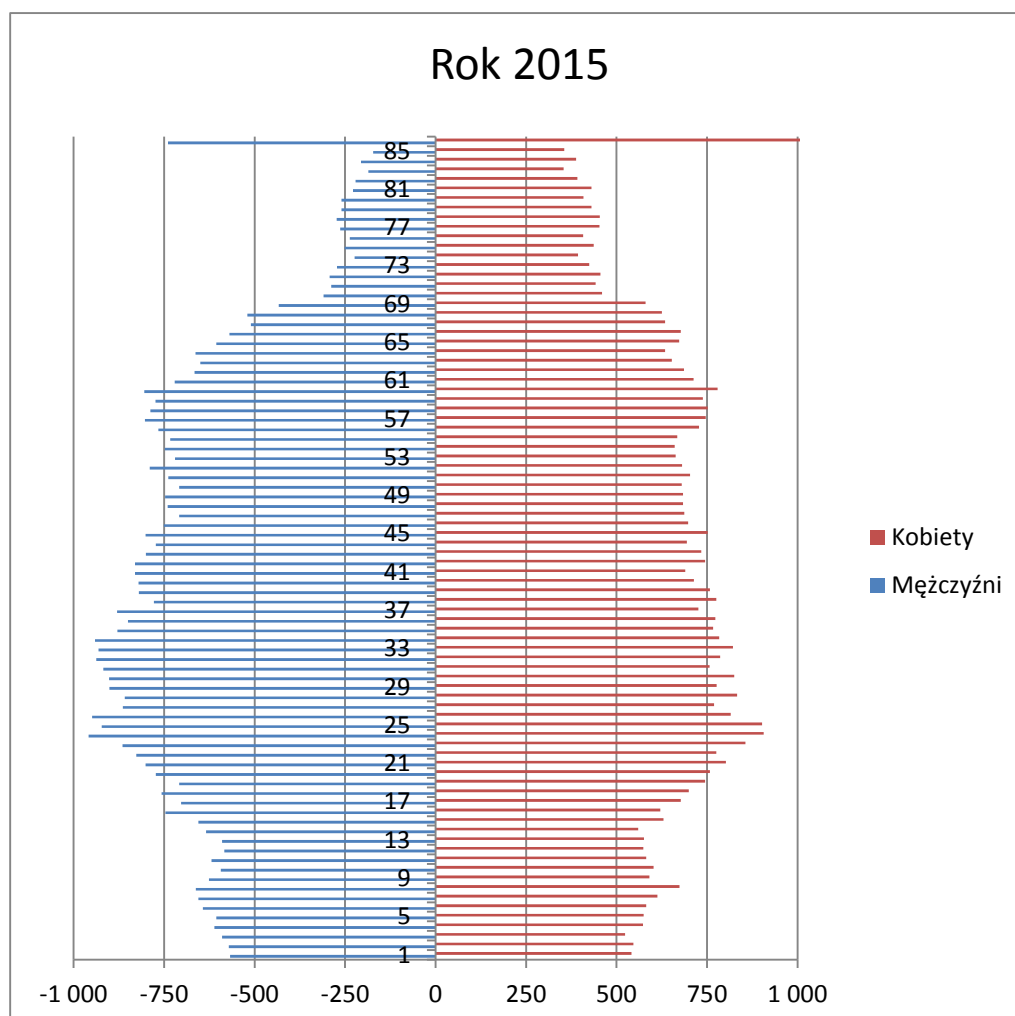
2.2. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU BIALSKIEGO

Istotne z punktu widzenia planowania rozwoju transportu publicznego są informacje na temat prognozowanej liczby ludności oraz jej struktury. Stąd w niniejszej części opracowania dokonano podsumowania prognoz demograficznych do 2026 roku przygotowanych przez Główny Urząd Statystyczny.

Zgodnie z nimi liczba mieszkańców w 2015 roku wyniesie 112 619 osób. Ludność w wieku przedprodukcyjnym będzie stanowić ok. 30% wszystkich mieszkańców, natomiast ludność w wieku

produkcyjnym 52,4%. Najmniejszą grupą będzie ludność w wieku poprodukcyjnym, która wyniesie 17,6% liczby wszystkich mieszkańców Powiatu.

Wykres 2. Stan ludności wg wieku i płci (rok 2015)

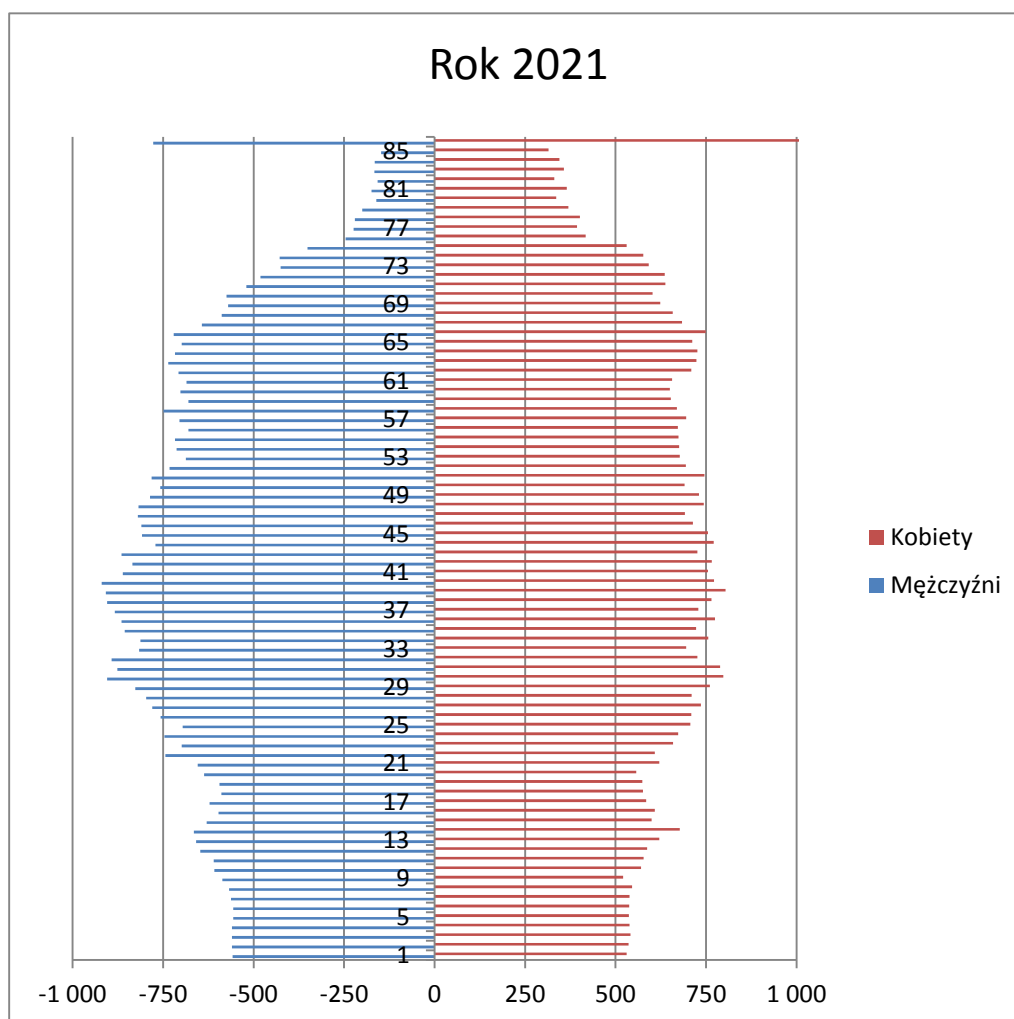


Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

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

Na podstawie prognoz demograficznych można zaobserwować, że liczba ludności w powiecie w 2021 roku zmniejszy się i będzie wynosić 110 565. Różnice w liczbie ludności w opisywanym roku porównano do liczby ludności w roku 2015. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spadnie do 27,2%, w wieku produkcyjnym wzrośnie do 52,8%. Grupa osób w wieku poprodukcyjnym wzrośnie do ok. 20%. Stąd wyłania się obraz społeczeństwa, w którym liczba ludności w wieku poprodukcyjnym wzrasta.

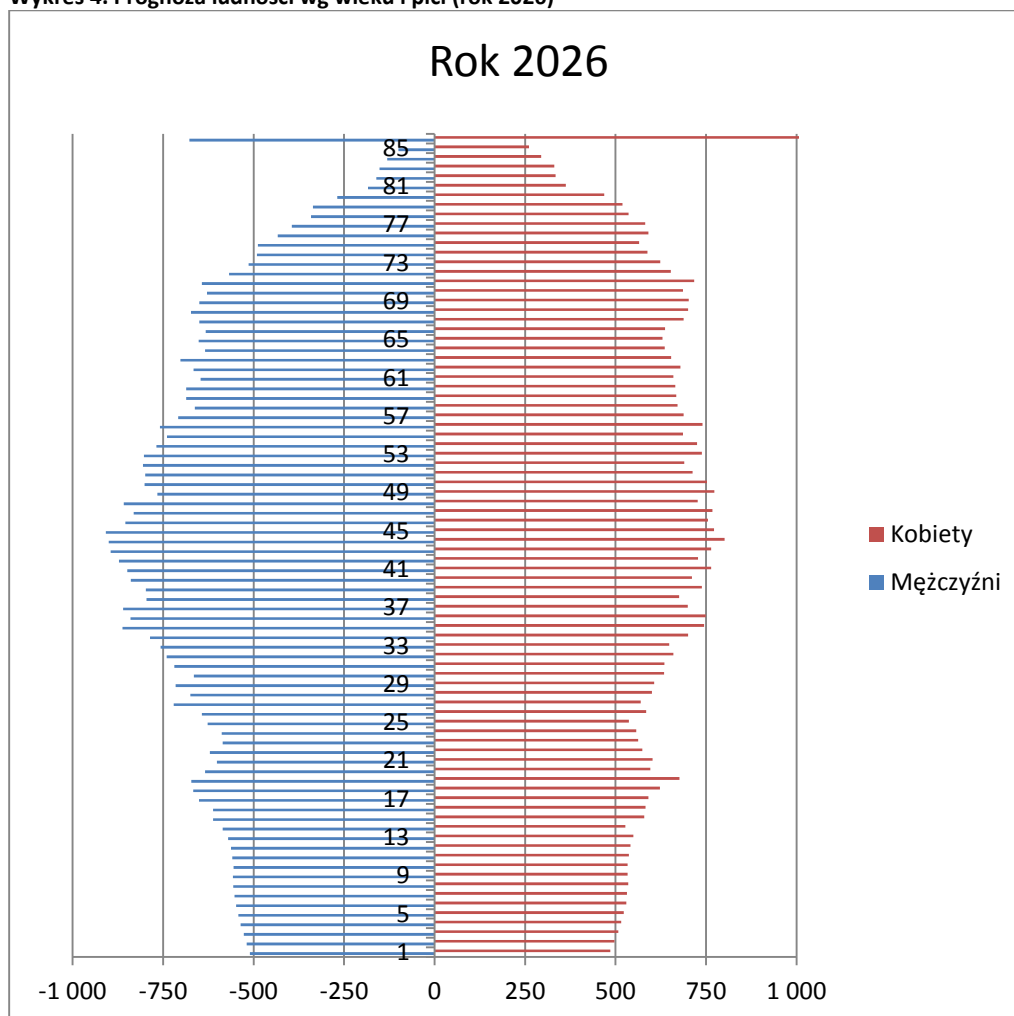
Wykres 3. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2021)



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Na podstawie poniższych prognoz można założyć, że liczba ludności w powiecie w 2026 roku spadnie i będzie wynosić 108 869. Różnice w liczbie ludności w opisywanym roku porównano do liczby ludności w roku 2015. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spadnie i będzie stanowić 26,1%. Spadek wystąpi również wśród liczby ludności w wieku produkcyjnym, będzie ona stanowić 51,9%. Wzrośnie liczba ludności w wieku poprodukcyjnym i będzie stanowić 22%.

Wykres 4. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2026)



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE BIALSKIM

3.1. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE

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

Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Powiecie Biała Polaka stan na 31.10.2015 - 90 906.

Na terenie powiatu bialskiego zlokalizowanych jest 3 640,6 km dróg, w tym:

- drogi krajowe – 126,6 km,
- drogi wojewódzkie – 186,0 km,
- drogi powiatowe – 1126,3 km,
- w tym: o nawierzchni:
 - twardej – 879,4 km,
 - gruntowej ulepszonej (z gruntu stabilizowanego cementem) – 14,8 km,
 - gruntowej naturalnej – 232,1 km.
- drogi gminne (dane z 2004 r.) – 2201,7 km,
- w tym o nawierzchni twardej – 356,5 km

DROGI KRAJOWE

- nr 2, E-30 Berlin - Warszawa – Moskwa o funkcji drogi międzynarodowej,
- nr 68 stanowiąca odgałęzienie drogi Nr 2 do drogowego przejścia granicznego dla ruchu towarowego w Kukurykach,
- nr 19: granica państwa – Białystok – Międzyrzec Podlaski – Lublin – Rzeszów,
- nr 63: granica państwa – Węgorzewo – Giżycko – Siedlce – Radzyń Podlaski – Sławatycze.

DROGI WOJEWÓDZKIE

- nr 806: Łuków-Międzyrzec Podlaski,
- nr 813: Międzyrzec Podlaski – Parczew – Ostrów Lubelski – Łęczna,
- nr 811: Sarnaki – Konstantynów – Biała Podlaska,
- nr 812: Biała Podlaska – Wisznice – Włodawa – Chełm-Rejowiec-Krasnystaw,
- nr 815: Wisznice – Parczew – Siemień – Lubartów,
- nr 816: Terespol – Kodeń – Sławatycze – Włodawa – Dorohusk – Horodło – Zosin,

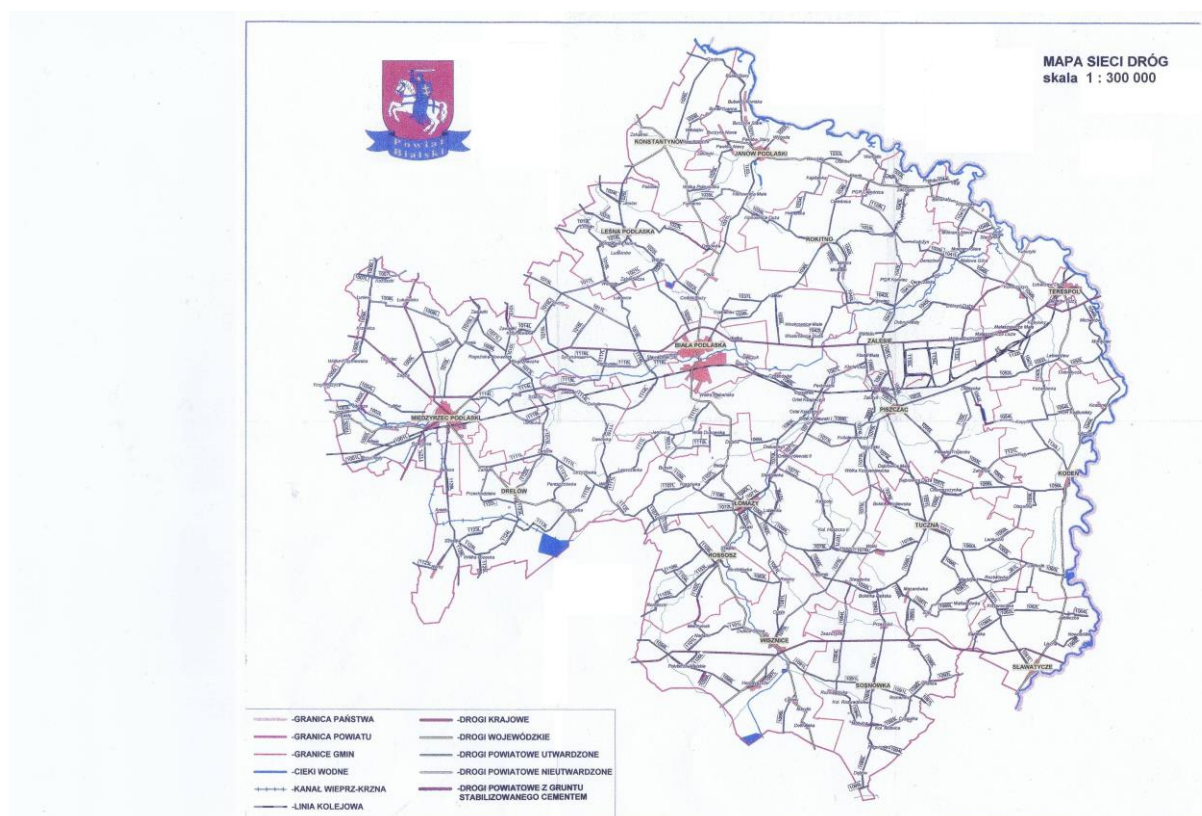
- nr 698: Siedlce – Łosice – Konstantynów – Terespol.

DROGI POWIATOWE w administracji Zarządu Dróg Powiatowych

Powiat bialski, pod względem długości sieci drogowej, zajmuje pierwsze miejsce w kraju, a ilości dróg utwardzonych trzecie. Sieć drogowa liczy 1126,3 km w tym: drogi zamiejskie stanowią 1109,5 km natomiast miejskie (ulice) 16,8 km. Długość dróg o nawierzchni twardej wynosi 879,4 km, gruntowych ulepszonych (grunt stabilizowany cementem) 14,8 km i gruntowych naturalnych 232,1 km. Na drogach powiatowych zlokalizowanych jest 66 obiektów mostowych o długości 1141,7 mb oraz 950 przepustów o długości 10 430 mb.

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

Mapa 2. Schemat dróg w powiecie bialskim



Źródło: Starostwo Powiatowe w Białej Podlaskiej

Od kilku lat na drogach powiatowych prowadzone są inwestycje podnoszące jakość nawierzchni dróg, co wpływa na poprawę funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego.

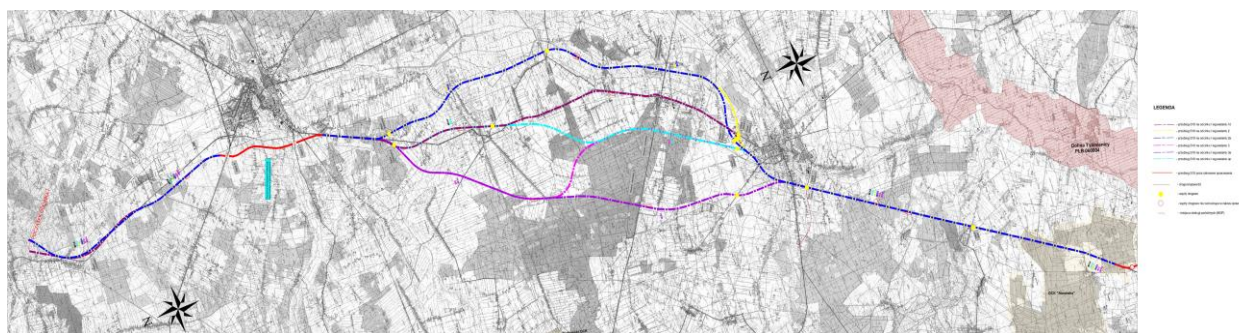
Inwestycje drogowe

- **Budowa drogi S19 Międzyrzec Podlaski – Lubartów (z wyłączeniem obw. Kocka i Woli Skromowskiej)**

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

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

Mapa 3. Mapa orientacyjna inwestycji na odcinku Międzyrzec Podlaski – Kock



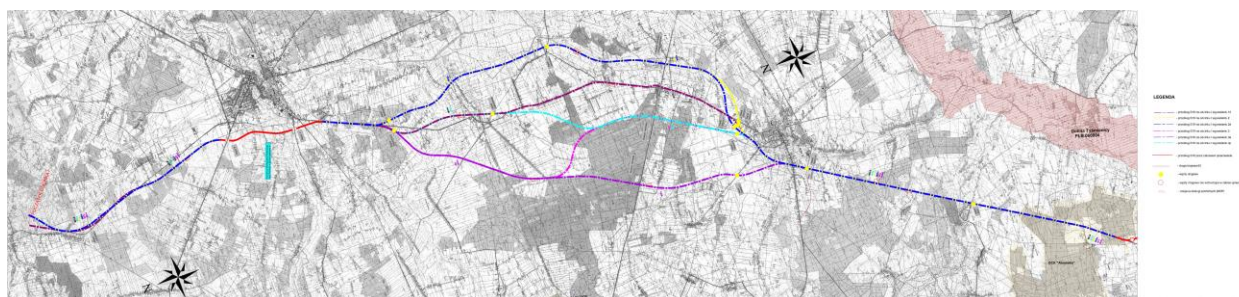
Źródło: GDDKiA

- **S19 Białystok (do granicy woj. lubelskiego)– Międzyrzec Podlaski**

Droga ekspresowa S19 stanowi kontynuację przebiegu trasy wg wariantów VII i VIII rozpatrywanych w ramach Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego przebiegu drogi ekspresowej S19 na terenie województwa mazowieckiego. Początek trasy zlokalizowany jest na granicy województw mazowieckiego i lubelskiego, koniec – przed węzłem drogowym Międzyrzec Podlaski na przecięciu drogi S19 z istniejącą drogą krajową nr 2 w Międzyrzeczu Podlaskim. Odcinek w całości położony jest w północnej części województwa lubelskiego, w powiecie bialskim, w gminie Międzyrzec Podlaski.

Przyszła droga ekspresowa przecina się z planowaną autostradą A2. Lokalizacja węzła na przecięciu się tych tras zależna jest od wariantowego przebiegu autostrady (analiza wariantów autostrady A2 w ramach opracowywanego STEŚ II autostrady A2). Budowa tego węzła przewidziana jest w ramach realizacji autostrady A2 na odcinku przejścia przez gminę Międzyrzec Podlaski.

Mapa 4. Mapa orientacyjna inwestycji



Źródło: GDDKiA

3.2. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ

W poniższej tabeli przedstawiono szczegółowe dane na temat sieci komunikacyjnej przewoźników autobusowych działających na obszarze powiatu. Analizie poddano te zezwolenia, które wydał Starosta Bialski, ponieważ dotyczą one połączeń nie wykraczających poza obszar powiatu. Dodatkowo przeanalizowano zezwolenia wydane przez Prezydenta Miasta Biała Podlaska, Marszałka Województwa Lubelskiego oraz Burmistrzów i Wójtów poszczególnych gmin wchodzących w skład Powiatu. Obecna siatka połączeń jest dobrym odzwierciedleniem aktualnych potrzeb komunikacyjnych mieszkańców powiatu, co nie znaczy, że zaspokaja absolutnie wszystkie te potrzeby.

W mieście Biała Podlaska funkcjonuje Zakład Komunikacji Miejskiej będący jednostką budżetową Gminy Miejskiej Biała Podlaska w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 249, poz. 2104 z późn. zm.). Siedzibą Zakładu jest miasto Biała Podlaska, Plac Wolności 12. Obszar działania Zakładu obejmuje teren miasta Biała Podlaska. Przedmiotem działania Zakładu jest wykonywanie zadań własnych Gminy Miejskiej Biała Podlaska w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

Tabela 6. Wykaz zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Lubelskiego

Nr zezwolenia	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik	Podmiot wydający
	Biała Podlaska	Biała Podlaska- Sławacinek Nowy- Sitnik- Łukowice- Worgule- Bardziłówka Stara- Leśna Podlaska- Nosów- Zakaliniki Kolonia- Konstantynów	Konstantynów	31,3	2	00:43	"Garden Service" Jacek Przybyśz Świdnik	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Włodawa	Włodawa- Korolówka- Żuków- Krasówka- Lack- Zaświatycze- Dołhobrody- Hanna- Kuzawaka- Sławatycze	Sławatycze	38	1	00:55	PKS Włodawa Sp. z o.o.	Marszałek Województwa Lubelskiego

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU BIALSKIEGO

Nr zezwolenia	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik	Podmiot wydający
	Włodawa	Włodawa- Susznica- Różanka- Stawki- Pawłuki- Dołhobrody- Hanka- Janówka- Sajówka- Krzywówółka- Zańków- Liszna- Sławatycze- Kuzawaka- Sławatycze- Sajówka- Krzywówółka- Zańków- Liszna- Sławatycze	Sławatycze	46	3	01:10	PKS Włodawa Sp. z o.o.	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Włodawa	Włodawa- Korolówka- Żuków- Krasówka- Lack- Zaświatycze- Nowy Holeszów- Holeszów- Dębów- Pogorzelec- Motwica- Sosnówka- Romanów- Wyganka- Lipinki- Sapiechów- Żeszczynka- Małgorzacin- Wisznice	Wisznice	71	1	01:35	PKS Włodawa Sp. z o.o.	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Włodawa	Włodawa- Korolówka- Żuków- Krasówka- Lack- Zaświatycze- Holeszów- Nowy Holeszów- Holeszów- Dębów- Pogorzelec- Motwica- Sosnówka- Rozwadówka- Wisznice	Wisznice	55	5	01:20	PKS Włodawa Sp. z o.o.	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Włodawa	Włodawa- Korolówka- Żuków- Krasówka- Lack- Zaświatycze- Nowy Holeszów- Dańce- Hanna- Dańce- Romanów- Czepotka- Romanów- Sosnówka- Sapiechów- Żeszczynka- Małgorzacin- Wisznice	Wisznice	66	2	01:40	PKS Włodawa Sp. z o.o.	Marszałek Województwa Lubelskiego

Nr zezwolenia	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik	Podmiot wydający
	Włodawa	Włodawa- Korolówka- Żuków- Krasówka- Lack- Zaświatycze- Nowy Holeszów- Dańce- Wynanka- Lipinki- Kalichowszczyzna- Lipinki- Sapiechów- Sosnówka- Rozwadówka- Wisznice	Wisznice	60	1	01:25	PKS Włodawa Sp. z o.o.	Marszałek Województwa Lubelskiego
OP.H.DP.54310/149/2/1	Biała Podlaska	Wólka Plebańska, Lisy Kolonia, Dubów, Bielany, Cegielnia, Łomazy, Szelest, Rossosz, Korzanówka, Mokre, Romaszki, Woroniec, Brzozowy Kąt, Wiski	Komarówka Podlaska	44	8	00:59	"Szwagry"	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Lublin	Niemce, Lubartów, Szczekarków, Pałecznicza, Tarło, Niedźwiada, Pałecznicza, Tarło, Niedźwiada, Brzeźnica Leśna, Julipol, Działyń, Siemień, Augustówka, Glinny Stok, Parczew, Przewłoka, Zaniówka, Kolano SKR, Kolonia Jabłoń, Jabłoń, Paszenki, Horodyszcze, Wisznice, Dubica, Korzanówka, Rossosz, Szelest, Łomazy, Białany, Dubów, Lisy Kolonia, Wólka Plebańska	Biała Podlaska	129	7	02:32	"BP Tour"	Marszałek Województwa Lubelskiego

Nr zezwolenia	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik	Podmiot wydający
	Lublin	Niemce, Lubartów, Czerwonka, Firlej, Łukówiec, Wola Skromowska, Kocki, Borki, Radzyń Podlaski, Biała, Turów, Żakówola Podlaska, Kąkolewnica, Grabowiec, Międzyrzec Podlaski, Rogóżnica, Rogóżniczka, Woroniec	Biała Podlaska	125	27	02:28	"BP Tour"	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Biała Podlaska	Cicibór, Roskosz, Hrud, Kolonia Hrud, Klonownica, Janów Podlaski, Stare Buczyce, Bubel Granna, Bubel Łukowska, Bubel Stary, Antolin, Gnojno, Borsuki	Sierpielice		2	01:04	Garden Service Jacek Przybysz	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Biała Podlaska	Sławacinek Nowy, Woroniec, Rogóżnica, Międzyrzec Podlaski, Tłuściec, Krzewica, Krzesk, Zbuczyn, Nowe Iłganie, Bojmie, Mińsk Mazowiecki	Warszawa	162	40	03:00	Garden Service Jacek Przybysz	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Biała Podlaska	Sławacinek Nowy, Sitnik, Łukowce, Worgule, Bardziłówka Stara, Bardziłówka Nowa, Leśna Podlaska, Nosów, Zkalinki Kolonia	Konstantynów	33	2	00:43	Garden Service Jacek Przybysz	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Biała Podlaska	Międzyrzec Podlaski, Kąkolewnica, Radzyń Podlaski, Borki, Kock, Firlej, Lubartów, Niemce	Lublin	124	4	02:19	Garden Service Jacek Przybysz	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Lublin	Niemce, Lubartów, Firlej, Kock, Biała, Radzyń Podlaski, Turów, Kąkolewnica, Międzyrzec Podlaski, Rogóżniczka, Woroniec	Biała Podlaska	125	9	02:06	Kazimierz Chabros	Marszałek Województwa Lubelskiego

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU BIALSKIEGO

Nr zezwolenia	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik	Podmiot wydający
	Biała Podlaska	Międzyrzec Podlaski, Kąkolewnica, Turów, Radzyń Podlaski, Borki, Kock, Firlej, Niemce	Lublin	124	10	02:09	Krzysztof Jurewicz	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Biała Podlaska	Międzyrzec Podlaski	Warszawa	161	8	02:42	Krzysztof Jurewicz	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Włodawa	Suszno, Szuminka, Różanka, Stawki, Pawłuki, Dołhobrody, Hanna, Kuzawka, Sławatycze, Liszna, Zańków, Krzywówółka, Matiaszówka, Międzyłęś, Ogrodniki, Tuczna, Dąbrowica Duża, Piszczac, Chotyłów, Łachówka, Zalesie, Horbów, Woskrzenice	Biała Podlaska	82	2	02:05	PKS Włodawa Spółka z o.o.	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Chełm	Horodyszcze, Jagodnie, Czułczyce, Sajczyce, Sawin, Malinówka, Średni Łan, Łowcza, Podpakule, Macoszyn, Stulno, Osowa wieś, Luta, Okuninka, Włodawa, Korolówka, Żuków, Kaplony, Mosty, Nowe Mosty, Grabówka, Ratajewicze, Dołholiska, Marylin, Wisznice, Dubica, Korzanówka, Rossosz, Szeleś, Łomazy, Cegielnia, Bielany, Dubów, Lisy, Wólka Plebańska	Biała Podlaska	128	2	03:05	PKS Włodawa Spółka z o.o.	Marszałek Województwa Lubelskiego

Nr zezwolenia	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik	Podmiot wydający
	Lublin	Niemce, Lubartów, Szczekarków, Pałecznicza, Tarło, Niedźwiada, Brzeźnica Leśna, Antoniówka, Julipol, Działyń, Koloniasiemień, Siemień, Augustówka, Glinny Stok, Królewski Dwór, Parczew, Przewłoka, Zaniówka, Kolano, Koloniasjabłon, Jabłon, Paszenki, Kudry, Horodyszcze Wisznice, Dubica, Korzanówka, Rossosz, Szelest, Łomazy, Cegielnia, Bielany, Dubów, Lisy Kolonias, Wólka Plebańska	Biała Podlaska	130	2	02:22	"TRANS-BUS" Marian Gąsik	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Biała Podlaska	Wólka Plebańska, Lisy Kolonia, Dubów, Bielany, Cegielnia, Łomazy, Szelest, Rossosz, Korzanówka, Dubica, Dubica Kolonias, Wisznice, Horodyszcze, Kudry, Paszenki, Jabłon, Kolonia Jabłon, Kolano, Zaniówka, Przewłoka, Birce	Parczew	71,3	10	01:13	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Komarówka Podlaska	Wiski, Walinna, Kolembrody, Kozły, Korczówka, Krasówka, Bielany, Dubów, Lisy Kolonia, Wólka Plebańska	Biała Podlaska	42,2	4	00:58	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Komarówka Podlaska	Wiski, Brzozowy Kąt, Woroniec, Romaszki, Rossosz, Szelest, Łomazy, Cegielnia, Bielany, Dubów, Lisy Kolonias, Wólka Plebańska	Biała Podlaska	42	2	01:03	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Marszałek Województwa Lubelskiego

Nr zezwolenia	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik	Podmiot wydający
	Lublin	Niemce, Lubartów, Szczekarków, Palecznica, Tarło, Niedźwiada, Brzeźnica Leśna, Antoniówka, Julipol, Działyń, Kolonia Siemień, Siemień, Augustówka, Glinny Stok, Królewski Dwór, Parczew, Birce, Przewłoka, Zaniówka, Kolano, Jabłoń, Paszenki, Kudry, Horodyszcze, Wisznice, Dubica, Rossosz, Szelest, Łomazy, Cegielnia, Bielany, Dubów, Lisy Kolonia, Wólka Plebańska	Biała Podlaska	133,3	5	02:22	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Biała Podlaska	Wólka Plebańska, Lisy Kolonia, Dubów, Bielany, Cegielnia, Łomazy, Szelest, Rossosz, Korzanówka, Dubica, Wisznice, Polubicze, Dubica Górna, Polubicze, Brzozowy Kąt, Radcze, Rudzieniec, Rudno, Kostry, Milanów, Kostry, Parczew, Brudno, Milków, Siemień, Kolonia Siemień, Działyń, Julipol, Antoniówka, Brzeźnica Leśna, Niedźwiada, Tarło, Palecznica, Szczekarków, Lubartów, Niemce	Lublin	128	2	02:25	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Lublin	Niemce, Lubartów, Czerwonka, Firlej, Łukówiec, Wola Skromowska, Kocki, Borki, Radzyń Podlaski, Białka, Bedlno Radzyńskie, Turów, Żakowola Radzyńska, Kąkolewnica, Grabowiec, Międzyrzec Podlaski, Rogóżnica, Rogóżniczka, Woroniec	Biała Podlaska	123	28	02:11	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Marszałek Województwa Lubelskiego

Nr zezwolenia	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik	Podmiot wydający
	Łuków	Karwacz, Dębowica, Karwów, Trzebieszów, Dębowierzchy, Strzakły, Jelnica	Międzyrzec Podlaski	37	4	00:57	PKS w Łukowie Sp z o.o.	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Międzyrzec Podlaski	Zahajki, Drelów, Pereszcówka, Kwasówka Kolonia, Kwasówka, Żelizna, Żulinki, Komarówka, Rudno, Kostry, Parczew, Brudno, Miłków, Siemień, Działyn, Juliopol, Brzeźnica, Niedźwiada, Tarło, Pałecznicza, Szczekarków, Lubartów, Łucka, Trzciniec, Wandzin, Zalesie, Niemce, Ciecierzyn, Elizówka	Lublin	109	2	02:24	PKS Międzyrzec Podlaski Sp z o.o.	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Międzyrzec Podlaski	Jelnica Kolonia, Misie, Przychody, Brzozowica, Polskowola, Olszewnica	Lipniaki	22	5	00:35	PKS Międzyrzec Podlaski Sp z o.o.	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Komarówka Podlaska	Żulinki, Żelizna, Kwasówka, Pereszcówka, Drelów, Łózki, Drelów, Zahajki	Międzyrzec Podlaski	39	2	00:55	PKS Międzyrzec Podlaski Sp z o.o.	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Radzyń Podlaski	Białka, Bedlno, Turów, Żakowola, Jurki, Żakowola, Worsy, Szóstka, Stare Gościńce, Augustówka, Łózki, Drelów, Zahajki	Międzyrzec Podlaski	42	1	01:11	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.	Marszałek Województwa Lubelskiego
	Włodawa	Suszno, Szuminka, Różanka, Stawki, Pawluk, Dołhobrody, Hanna, Kuzawka, Sławatycze, Liszna, Nowosiółki, Mościce Dolne, Jabłeczna, Szostaki, Zabłocie, Szostaki, Kodeń, Okczyn, Kostomłoty, Dobratycze, Lebiechów, Polatycze	Terespol	70	7	01:40	PKS Włodawa Spółka z o.o.	Marszałek Województwa Lubelskiego

Nr zezwolenia	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu dobry	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik	Podmiot wydający
	Terespol	Polatycze, Lebiedziew, Dobratycze, Kostomłoty, Okczyn, Kodeń, Szostaki, Liszna, Sławatycze, Kuzawka, Hanna, Dołhobrody, Pawłuki, Stawki, Różanka, Szuminka Wieś, Suszn, Włodawa, Adampol, Smolarnia, Kołacze, Dominiczyn, Wytyczno, Urszulin, Zabrodzie, Świeraszczów, Cyców, Głębokie, Łączna	Lublin	159	2	02:45	PKS Włodawa Spółka z o.o.	Marszałek Województwa Lubelskiego
41	Janów Podlaski	Werchliś, Błonie, Cieleśnica, Derło, Zaczopki, Pratulín, Bohukały, Krzyżew, Neple, Kuzawka, Samowicze, Lechuty Małe, Łobaczew Duży	Terespol	39	2	00:47	Garden Service Jacek Przybysz	Marszałek Województwa Lubelskiego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego

Tabela 7. Wykaz zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Biała Podlaska

Lp.	Operator	Nr Zwolenia		Rodzaj zezwolenia
1	Garden Service Jacek Przybysz	887001	Biała Podlaska – Terebela przez Zalesie	Linia regularna
2	Garden Service Jacek Przybysz	887002	Biała Podlaska – Biała Podlaska przez Janów Podlaski	Linia regularna
2	Garden Service Jacek Przybysz	887003	Biała Podlaska –Horodyszcze przez Wisznice	Linia regularna
4	Garden Service Jacek Przybysz	887004	Biała podlaska - Kodeń	Linia regularna
5	Garden Service Jacek Przybysz	887005	Biała Podlaska – Piszczac – Sławatycze	Linia regularna
6	Garden Service Jacek Przybysz	88706	Biała Podlaska – Lesna Podlaska prze Rakowiska	Linia regularna
7	Garden Service Jacek Przybysz	887007	Biała Podlaska – Leśna Podlaska przez Worgóle	Linia regularna
8	Garden Service Jacek Przybysz	887008	Biała Podlaska – Terespol przez Dobryń Duży	Linia regularna

Lp.	Operator	Nr Zwolenia		Rodzaj zezwolenia
9	Garden Service Jacek Przybysz	887009	Biała Podlaska – Rokitno - - Michałki	Linia regularna
10	Garden Service Jacek Przybysz	887010	Biała Podlaska –Terespol przez Kijowiec	Linia regularna
11	Garden Service Jacek Przybysz	887011	Biała Podlaska – Małaszewicze – Terespol	Linia regularna
12	Garden Service Jacek Przybysz	887012	Biała Podlaska – Dukudów – Ortel Książęcy – Biała Podlaska	Linia regularna
13	Garden Service Jacek Przybysz	887017	Biała Podlaska – Piszczac – Tucznia 3	Linia regularna
14	Garden Service Jacek Przybysz	887018	Janówka – Wólka Plebańska – Cicibór Duży	Linia regularna
15	Garden Service Jacek Przybysz	887019	Zaberbecze – Nowy Sławacinek – Cicibór Duży	Linia regularna
16	Garden Service Jacek Przybysz	887020	Biała Podlaska – Biała Podlaska przez Zabłocie	Linia regularna
17	Garden Service Jacek Przybysz	887021	Biała Podlaska / Terebelska 2 szpital/ Terespol	Linia regularna
18	„Szwagry” Wiesław Zbigniew Sp. J. Knyszewski Knyszewski	831001	Biała Podlaska – Łomazy – Wisznice	Linia regularna
19	„Szwagry” Wiesław Zbigniew Sp. J. Knyszewski Knyszewski	831001	Biała Podlaska – Łomazy – Huszcza – Wiski – Kopytnik – Łomazy	Linia regularna
20	Bus – Tur	011/2013	Międzyrzec Podlaski – Biała Podlaska – Międzyrzec Podlaski	Linia regularna
21	Miejski Zakład Komunikacji w Białej Podlaskiej Sp. z o.o.	003/2015	„B” Grzybowa – Grabanów ODR	Linia regularna
22	Miejski Zakład Komunikacji w Białej Podlaskiej Sp. z o.o.	005/2013	„D” Al. Solidarności – Terebelska – Rakowiska	Linia regularna
23	Miejski Zakład Komunikacji w Białej Podlaskiej Sp. z o.o.	007/2013	„G” Czosnówka – Sidorska – Terebelska	Linia regularna
24	Miejski Zakład Komunikacji w Białej Podlaskiej Sp. z o.o.	008/2013	„H” Czosnówka –Sidorska – Terebelska	Linia regularna
25	PHU ‘GRZEŃ’	005-2014	Międzyrzec podlaski – Biała Podlaska – Międzyrzec Podlaski	Linia regularna
26	PKS w Łosicach Sp. z o.o.		Biała podlaska – Hrud – Janów Podlaski	Linia regularna
27	PKS w Międzyrzecu Podlaskim Sp. z o.o.	013/2013	Biała -Podlaska – Kolonia Witulin	Linia regularna
28	PKS w Międzyrzecu Podlaskim Sp. z o.o.	83006/2015	Międzyrzec Podlaski – Biała Podlaska	Linia regularna
29	Miejski Zakład Komunikacji w Białej Podlaskiej Sp. z o.o.	002/2013	Styrzynieć – Sławacinek – Biała Podlaska	Linia regularna

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Starostwo Powiatowe w Białej Podlaskiej

Tabela 8. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Bialskiego

Nr zezw.	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik	Podmiot wydający
84	Kodeń	Kodeń- Okczyn- Kostomłoty- Dobratycze- Lebiedziew- Polatycze- Terespol	Terespol	20,9	4	00:25	"Garden Service" Jacek Przybysz Świdnik	Starosta Powiatu Bialskiego
82	Wólka Zabłocka	Wólka Zabłocka- Zabłocie- Szostki- Kodeń	Kodeń	14,8	3	00:19	"Garden Service" Jacek Przybysz Świdnik	Starosta Powiatu Bialskiego
37	Sławacinek Nowy	Sitnik, Łukowce, Zaberbecze, Worgule, Bordziłówka Stara, Droblin, Bordziłówka	Leśna Podlaska	32	8	00:42	PKS Międzyrzec Podlaski Sp z o.o.	Starosta Powiatu Bialskiego
33	Dołha	Szachy, Żerocin, Strzyżówka, Witoroż, Danówka	Leszczanka	31	2	00:47	PKS Międzyrzec Podlaski Sp z o.o.	Starosta Powiatu Bialskiego
60	Polatycze	Michałków, Murawiec, Żuki, Dobratycze, Lebiedziew Kolonia, Zastawek, Podolanka, Zastawek, Kobylany	Małaszewicze	31	5	00:55	PKS Włodawa Spółka z o.o.	Starosta Powiatu Bialskiego
	Połoski	Trojanów, Olszanki, Dobromyśl, Kodeń Las, Kodeń, Okczyn, Kostomłoty, Dobratycze, Lebiedziew, Zastawek	Małaszewicze				PKS Włodawa Spółka z o.o.	Starosta Powiatu Bialskiego
58	Łęgi	Pratulín, Bohukały, Krzyczew, Mokraný Nowe, Mokraný Stare, Mokraný Nowe, Krzyczew, Neple, Kuzawka, Kuzawka Wieś, Samowicze, Samowicze Wieś, Kukuryki Wieś, Samowicze Wieś, Lechuty Małe, Łobaczew, Terespol	Kobylany	25	3	00:47	PKS Włodawa Spółka z o.o.	Starosta Powiatu Bialskiego
	Łęgi	Pratulín, Bohukały, Krzyczew, Mokraný Nowe, Mokraný Stare, Mokraný Nowe, Krzyczew, Neple, Kuzawka, Kuzawka Wieś, Samowicze, Samowicze Wieś, Kukuryki Wieś, Samowicze Wieś, Lechuty Małe, Łobaczew, Terespol	Kobylany	36	3	00:47	PKS Włodawa Spółka z o.o.	Starosta Powiatu Bialskiego

Nr zezw.	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik	Podmiot wydający
	Łęgi	Pratulín, Bohukały, Krzyczew, Mokrany Nowe, Mokrany Stare, Mokrany Nowe, Krzyczew, Neple, Kuzawka, Kuzawka Wieś, Samowicze, Samowicze Wieś, Kukuryki Wieś, Samowicze Wieś, Lechuty Małe, Łobaczew, Terespol	Kobylany	25	7		PKS Włodawa Spółka z o.o.	Starosta Powiatu Bialskiego
57	Mokrany Stare	Mokrany Nowe, Krzyczew	Neple	8	2	00:15	PKS Włodawa Spółka z o.o.	Starosta Powiatu Bialskiego
56	Wisznice	Małgorzacin, Żeszczynka, Sapiehów, Przechód, Sapiehów, Sosnówka, Romanów, Czeputka, Romanów, Wygnanka, Lipinki, Kalichowszczyzna, Lipinki, Omszana, Lipinki, Sapiehów, Przechód, Sapiehów, Sosnówka, Motwica, Pogorzelec, Motwica, Rozwadówka, Sosnówka, Rozwadówka	Wisznice	99	5	01:35	PKS Włodawa Spółka z o.o.	Starosta Powiatu Bialskiego
55	Międzyrzec Podlaski	Jelnica Kolonia, Misie, Przychody, Brzozowica, Polskowola, Olszewnica	Strzakły	12	3	00:18	PKS Międzyrzec Podlaski Sp z o.o.	Starosta Powiatu Bialskiego
53	Ossówka	Hrud	Cicibór	6	6	00:12	Garden Service Jacek Przybysz	Starosta Powiatu Bialskiego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Starostwo Powiatowe w Białej Podlaskiej

Tabela 9. Wykaz zezwoleń wydanych przez Wójtów Poszczególnych Gmin wchodzących w skład Powiatu

Nr zezw.	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik	Podmiot wydający
4	Dołha	Dołha- Szachy- Dołha- Sokule- Danówka- Witroz- Leszczanka- Witroz- Strzyżówka- Witroz- Kwasówka- Witroz	Witroz	39	8	01:00	PKS w Międzyrzeczu Podlaskim Sp. z o.o.	Wójt Gminy Drelów

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU BIALSKIEGO

Nr zezw.	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik	Podmiot wydający
3	Drelów	Drelów- Łuzki- Augustówka- Koloniaszóstka- Szóstka- Wólka Łuzecka- Szóstka- Worsy- Aleksandrówka- Worsy- Szóstka- Wólka Łuzecka- Łózki- Drelów	Drelów	40,3	6	01:05	PKS w Międzyrzeczu Podlaskim Sp. z o.o.	Wójt Gminy Drelów
2	Zahajki	Zahajki- Drelów- Pereszczówka- Kwasówka Kolonias- Kwasówka- Pereszczówka- Drelów Kolonias- Drelów- Przechodzisko- Drelów	Drelów	38,8	7	00:59	PKS w Międzyrzeczu Podlaskim Sp. z o.o.	Wójt Gminy Drelów
1	Kwasówka	Kwasówka Kolonias- Kwasówka- Łózki- Augustówka- Koloniaszóstka- Augustówka- Łózki- Drelów	Drelów	27,1	4	00:47	PKS w Międzyrzeczu Podlaskim Sp. z o.o.	Wójt Gminy Drelów
1/2011	Janów Podlaski	Janów Podlaski- Stare Buczyce- Bubel Granna- Bubel Łukowiska- Stary Bubel II	Stary Bubel II	14	8	00:22	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.	Wójt Gminy Janów Podlaski
2/2011	Janów Podlaski	Janów Podlaski- Werchliś- Ostrów wieś- Werchliś- Błonie Kolonias- Błonie- Woroblin Las- Woroblin	Woroblin	20	8	00:32	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.	Wójt Gminy Janów Podlaski
2	Okoczyn	Okoczyn- Kostomłoty- Okoczyn- Kodeń	Kodeń	18,4	3	00:25	"Garden Service" Jacek Przybyś Świdnik	Wójt Gminy Kodeń
1	Olszanki	Olszanki- Dbomyśl- Kodeń	Kodeń	9	3	00:13	"Garden Service" Jacek Przybyś Świdnik	Wójt Gminy Kodeń
3	Okoczyn	Okoczyn- Kostomłoty- Kolonias Kopytów- Kopytów- Zahacie- Kąty- Zahacie- Kodeń	Kodeń	20.9	3	00:27	"Garden Service" Jacek Przybyś Świdnik	Wójt Gminy Kodeń
1/2014	Klukowszczyzna	Bukowice- Nosów	Leśna Podlaska	13	9	00:18	PKS w Łosicach Sp. z o.o.	Wójt Gminy Leśna Podlaska
2/2014	Droblin Kolonia	Droblin I- Bordziłówka Stara- Bordziłówka Nowa	Leśna Podlaska	9	7	00:14	PKS w Łosicach Sp. z o.o.	Wójt Gminy Leśna Podlaska
3/2014	Leśna Podlaska	Bukowice Kolonias- Mariampol- Witulin Kolonias- Jagodnica- Witulin	Leśna Podlaska	21	4	00:37	PKS w Łosicach Sp. z o.o.	Wójt Gminy Leśna Podlaska

Nr zezw.	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik	Podmiot wydający
4/2014	Worgule	Zabebce- Worgule- Bordziłówka Stara- Ludwinów- Bordziłówka Nowa	Leśna Podlaska	15	6	00:25	PKS w Łosicach Sp. z o.o.	Wójt Gminy Leśna Podlaska
1/2015	Zaścianki	Zaścianki- Manie- Rogoźnica- Koszeliki- Zasiadki- Koszeliki- Rogoźnica- Zawadki- Rogoźnica- Rogoźniczka Kolonja- Rogoźnica	Rogoźnica	40	3	00:55	PKS w Międzyrzecu Podlaskim Sp. z o.o.	Wójt Gminy Międzyrzec Podlaski
7/2014	Łukowisko	Łukowisko- Dołhołęka- Hałasy- Żabce- Krzewica- Łuniew- Kozuski- Łuby- Kozuski- Łuniew- Krzewica	Krzewica	31	7	00:48	PKS w Międzyrzecu Podlaskim Sp. z o.o.	Wójt Gminy Międzyrzec Podlaski
6/2014	Tuliń	Tuliń- Pościsz- Krzymoszyce- Wólka Krzymowska- Krzewica- Wólka Krzymowska- Krzymoszyce- Wólka Krzymowska- Krzewica- Tłuszc- Żabce- Tłuszc- Krzewica- Wólka Krzymowska- Krzymoszyce- Pościsz- Tuliń	Tuliń	63	9	01:48	PKS w Międzyrzecu Podlaskim Sp. z o.o.	Wójt Gminy Międzyrzec Podlaski
5/2014	Przychody	Przychody- Misie- Jelenica- Misie- Strzakły- Misie- Jelenica- Sawki- Jelenica- Misie- Przychody- Misie- Jelenica- Misia	Misie	38,8	4	01:16	PKS w Międzyrzecu Podlaskim Sp. z o.o.	Wójt Gminy Międzyrzec Podlaski
4/2014	Bereza	Bereza- Rzeczyc- Jelenica- Misie- Jelenica- Sawki- Jelenica- Misie	Misie	32	3	01:05	PKS w Międzyrzecu Podlaskim Sp. z o.o.	Wójt Gminy Międzyrzec Podlaski
3/2014	Zaścianki	Zaścianki- Manie- Zasiadki- Koszelki- Rogoźnica- Rogoźniczka- Rogoźnica	Rogoźnica	29	3	00:40	PKS w Międzyrzecu Podlaskim Sp. z o.o.	Wójt Gminy Międzyrzec Podlaski
2/2014	Wysokie	Wysokie- Rudniki- Utrówka- Sitno- Puchacz- Rogoźnica- Rogoźniczka- Rogoźnica	Rogoźnica	22	3	00:37	PKS w Międzyrzecu Podlaskim Sp. z o.o.	Wójt Gminy Międzyrzec Podlaski
1/2014	Wysokie	Wysokie- Rudniki- Sitno- Utrówka- Sitno- Puchacz	Puchacz	7	10	00:22	PKS w Międzyrzecu Podlaskim Sp. z o.o.	Wójt Gminy Międzyrzec Podlaski

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU BIALSKIEGO

Nr zezw.	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik	Podmiot wydający
4/2015	Piszczac	Piszczac- Popiel PKP- Dobryńka- Brzeziny- Nowy Dwór- Brzeziny- Dobryńka- Popiel PKP- Piszczac- Piszczac Kolonia- Chotyłów	Chotyłów	33	4	00:53	PKS w Łosicach Sp. z o.o.	Wójt Gminy Piszczac
1/2015	Ortel Królewski	Ortel Królewski- Ortel Królewski II- Ortel Królewski I- Kościeniewicz- Wólka Kościeniewicka- Kościeniewicz- Wyczółki- Piszczac	Piszczac	27	2	00:45	PKS w Łosicach Sp. z o.o.	Wójt Gminy Piszczac
2/2015	Dąbrowica Duża	Dąbrowica Duża- Dąbrowica Mała- Wyczółki- Piszczac	Piszczac	16	2	00:28	PKS w Łosicach Sp. z o.o.	Wójt Gminy Piszczac
3/2015	Zahorów	Zahorów wieś- Zahorów wieś I- Zahorów- Połoski- Trojanów wieś- Połoski- Piszczac- Piszczac Kolonia	Piszczac	14	7	00:26	PKS w Łosicach Sp. z o.o.	Wójt Gminy Piszczac
14	Kołczyn	Kołczyn- Olsztyn- Pokiniana- Kolonia Rokitno- Rokitno	Rokitno	11	4	00:15	"Garden Service" Jacek Przybysz Świdnik	Wójt Gminy Rokitno
12	Klonowica Duża	Klonowica Duża- Hołodnica- Rokitno	Rokitno	11	3	00:14	"Garden Service" Jacek Przybysz Świdnik	Wójt Gminy Rokitno
13	Michałki Kolonia	Michałki Kolonia- Michałki- Lipnica- Rokitno	Rokitno	10,6	3	00:14	"Garden Service" Jacek Przybysz Świdnik	Wójt Gminy Rokitno
1/2015	Wisznice	Wisznice- Dubica Górna II- Dubica Dolna- Połubicze Wiejskie- Wisznica centrum	Wisznice	25	2	00:53	"Garden Service" Jacek Przybysz Świdnik	Wójt Gminy Wisznice
2/2015	Wisznice	Wisznice centrum- Curyń- Rowiny- Curyń- Wisznice	Wisznice	16	2	00:40	"Garden Service" Jacek Przybysz Świdnik	Wójt Gminy Wisznice
3/2015	Ratajewicze	Ratajewicze- Dołholiska- Marylin- Łyniew- Wisznice	Wisznice	13,5	2	00:23	"Garden Service" Jacek Przybysz Świdnik	Wójt Gminy Wisznice
4/2015	Koczukówka	Koczukówka- Kijowiec Kolonia- Kijowiec- Zalesie	Zalesie	18,2	3	00:23	"Garden Service" Jacek Przybysz Świdnik	Wójt Gminy Zalesie
3/2015	Łachówka		Zalesie	5	2	00:08	"Garden Service" Jacek Przybysz Świdnik	Wójt Gminy Zalesie
2/2015	Mokrany Nowe	Mokrany Nowe- Mokrany Stare- Małowa Góra- Berezówka- Nowosiółki- Dereczanka- Kijowiec Kolonia- Zalesie		18	3	00:32	"Garden Service" Jacek Przybysz Świdnik	Wójt Gminy Zalesie

Nr zezw.	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik	Podmiot wydający
1/2015	Zalesie	Zalesie- Horbów- Horbów Kolonia- Kłoda- Kłoda Duża- Kłoda Mała- Zalesie		18,7	5	00:35	"Garden Service" Jacek Przybysz Świdnik	Wójt Gminy Zalesie
1/2013	Tuczna	Tuczna- Tuczna Kolonia- Mozanówka- Żuki- Kaliczowszczyzna- Mazanówka- Tuczna- Mazanówka- Bokinka Pańska- Mazanówka- Tuczna- Wiski- Tuczna	Tuczna	51	8	01:17	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.	Wójt Gminy Tuczna

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Starostwo Powiatowe w Białej Podlaskiej

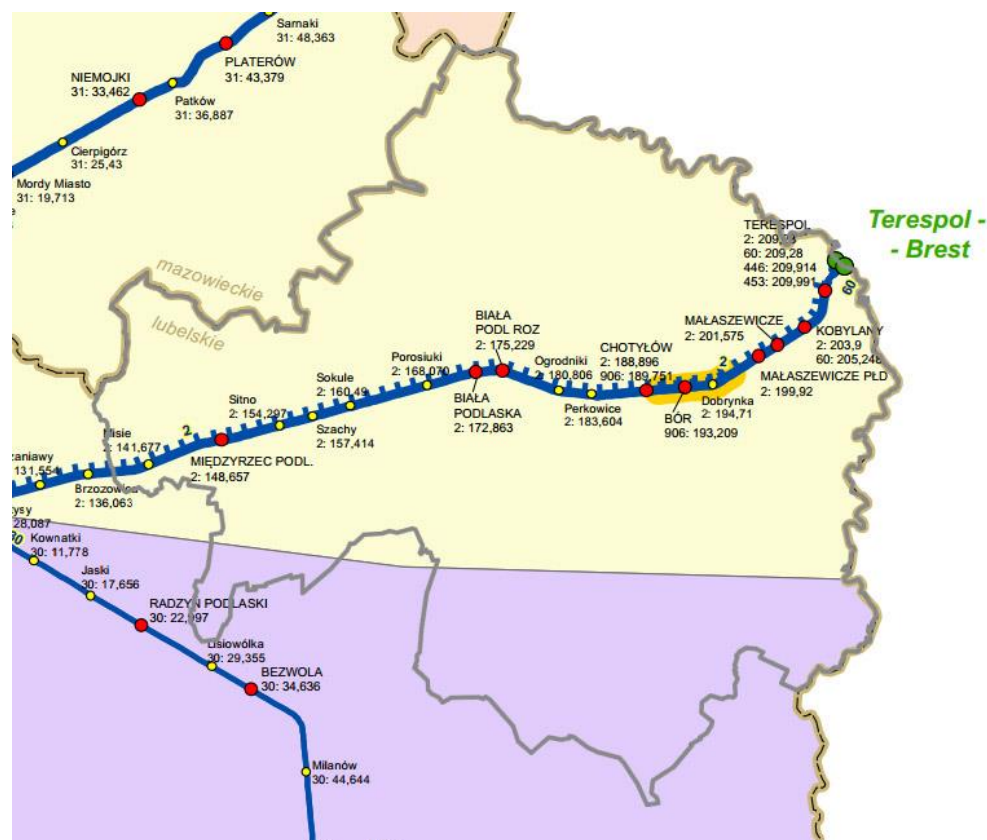
3.3. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE

Województwo Lubelskie charakteryzuje się średnią gęstością sieci linii kolejowej, wynoszącą 5,6 km linii/100 km² powierzchni.

Przez powiat przechodzi:

Linia kolejowa nr 2 Warszawa Centralna – Terespol- zelektryfikowana, dwutorowa linia kolejowa o długości 211,312 km. Fragment międzynarodowej linii E20, która jest częścią II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Zachód – Wschód łączącego Berlin z Moskwą. Obecnie linia jest dostosowana do parametrów 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych na odcinku Warszawa Rembertów – Siedlce (praktycznie na połowie trasy).

Mapa 5. Sieć kolejowa w Powiecie Bialskim



Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe

Tabela 10. Stacje oraz przystanki kolejowe w Powiecie Bialskim

Miejscowość	Rodzaj przystanku	Ogólna liczba zatrzymań pociągów	Liczba połączeń regionalnych	Liczba połączeń dalekobieżnych międzynarodowych	Liczba połączeń dalekobieżnych krajowych
Chotyłów	stacja kolejowa	27	17	0	7
Dobryńka	przystanek kolejowy	20	20	0	0
Kobylany	stacja kolejowa	20	20	0	0
Małaszewicze	stacja kolejowa	34	21	2	11
Międzyrzec Podlaski	stacja kolejowa	38	24	2	12
Misie	przystanek kolejowy	22	22	0	0
Ogrodniki	przystanek kolejowy	20	20	0	0
Perkowice	przystanek kolejowy	20	20	0	0
Porosiuki	przystanek kolejowy	24	24	0	0
Sitno	przystanek kolejowy	23	23	0	0
Sokule	stacja kolejowa	24	24	0	0
Szachy	przystanek kolejowy	24	24	0	0
Terespol	stacja kolejowa	32	9	16	7

Tabela 10. Pociągi dalekobieżne przebiegające przez obszar powiatu

Kurs	Z	Przez	Do
TLK11018	Terespol	Małaszewicze, Biała Podlaska, Międzyrzec Podlaski, Łuków, Siedlce, Mińsk Mazowiecki, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna	Warszawa Zachodnia
TLK11012 POLONEZ	Terespol	Małaszewicze, Biała Podlaska, Międzyrzec Podlaski, Łuków, Siedlce, Mińsk Mazowiecki, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna	Warszawa Zachodnia
TLK11100 PODLASIE	Warszawa Zachodnia	Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Mińsk Mazowiecki, Siedlce, Łuków, Międzyrzec Podlaski, Biała Podlaska, Chotyłów, Małaszewicze	Terespol
TLK18106 KUJAWIAK	Terespol	Małaszewicze, Chotyłów, Biała Podlaska, Międzyrzec Podlaski, Łuków, Siedlce, Mińsk Mazowiecki, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Sochaczew, Łowicz Główny, Żychlin, Kutno, Babiak, Piotrków Kujawski, Inowrocław, Bydgoszcz Główna, Nakło n. Notecią, Wyrzysk Osiek	Piła Główna
TLK11151 PODLASIE	Terespol	Małaszewicze, Chotyłów, Biała Podlaska, Międzyrzec Podlaski, Łuków, Siedlce, Mińsk Mazowiecki, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna	Warszawa Zachodnia
TLK17152 NIEMCEWICZ	Terespol	Małaszewicze, Chotyłów, Biała Podlaska, Międzyrzec Podlaski, Łuków, Siedlce, Mińsk Mazowiecki, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Sochaczew, Łowicz Główny, Kutno, Koło, Konin, Słupca, Wrześnica, Poznań Garbary	Poznań Główny
D 10 POLONEZ	Warszawa Zachodnia	Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Mińsk Mazowiecki, Siedlce, Łuków, Międzyrzec Podlaski, Biała Podlaska, Chotyłów, Małaszewicze, Terespol, Brest(Gr), Brest Central, Minsk, Orscha Central, Smolensk, Wjasma	Moskwa Belorusskaja
TLK11011 POLONEZ	Warszawa Zachodnia	Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Mińsk Mazowiecki, Siedlce, Łuków, Międzyrzec Podlaski, Biała Podlaska, Chotyłów, Małaszewicze	Terespol
TLK11103 KRASZEWSKI	Warszawa Zachodnia	Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Mińsk Mazowiecki, Siedlce, Łuków, Międzyrzec Podlaski, Biała Podlaska, Chotyłów, Małaszewicze	Terespol
TLK11112 KRASZEWSKI	Terespol	Małaszewicze, Biała Podlaska, Międzyrzec Podlaski, Łuków, Siedlce, Mińsk Mazowiecki, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna	Warszawa Zachodnia
D 116	Warszawa Zachodnia	Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Mińsk Mazowiecki, Siedlce, Łuków, Międzyrzec Podlaski, Biała Podlaska, Chotyłów, Małaszewicze, Terespol, Brest(Gr), Brest Central, Baranowitschi C	Minsk
TLK11017	Warszawa Zachodnia	Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Mińsk Mazowiecki, Siedlce, Łuków, Międzyrzec Podlaski, Biała Podlaska, Chotyłów, Małaszewicze	Terespol
EN 409	Moskwa Belorusskaja	Wjasma, Smolensk, Orscha Central, Minsk, Brest Central, Brest(Gr), Terespol, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Katowice, Zebrzydowice, Bohumin, Breclav, Wien Hbf, Bolzano/Bozen, Verona Porta Nuova, Milano Rogoredo, Genova P.P, San Remo, Bordighera, Ventimiglia, Menton, Monaco Monte Carlo	Nice Ville
EN 408	Nice Ville	Monaco Monte-Carlo, Menton, Ventimiglia, Bordighera, San Remo, Genova P.P, Milano Rogoredo, Verona Porta Nuova, Bolzano/Bozen, Innsbruck Hbf, Wien Hbf, Breclav, Bohumin, Zebrzydowice(Gr), Zebrzydowice, Katowice, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Terespol, Brest(Gr), Brest Central, Baranowitschi C, Minsk, Orscha Central, Smolensk, Wjasma	Moskwa Belorusskaja

D 405	Wien Westbahnhof	Wien Meidling, Wien Hbf, Breclav(Gr), Breclav, Hodonin, Stare Mesto, Otrokovice, Prerov, Hranice na Morave, Ostrava-Svinov, Ostrava, Bohumin, Zebrzydowice, Katowice, Warszawa Centralna, Warszawa Wchodnia, Terespol, Brest(Gr), Brest Central, Baranowitschi C, Minsk, Orscha Central, Vitebsk, Ezerisce, Newel 2, Nowosokolniki, Dno, Solzi	St Petersburg Witeb
D 404 VLTAVA	Moskva Belorusskaja	Wjasma, Smolensk, Orscha Central, Minsk, Brest Central, Brest(Gr), Terespol, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Katowice, Zebrzydowice, Bohumin, Ostrava, Olomouc	Praha

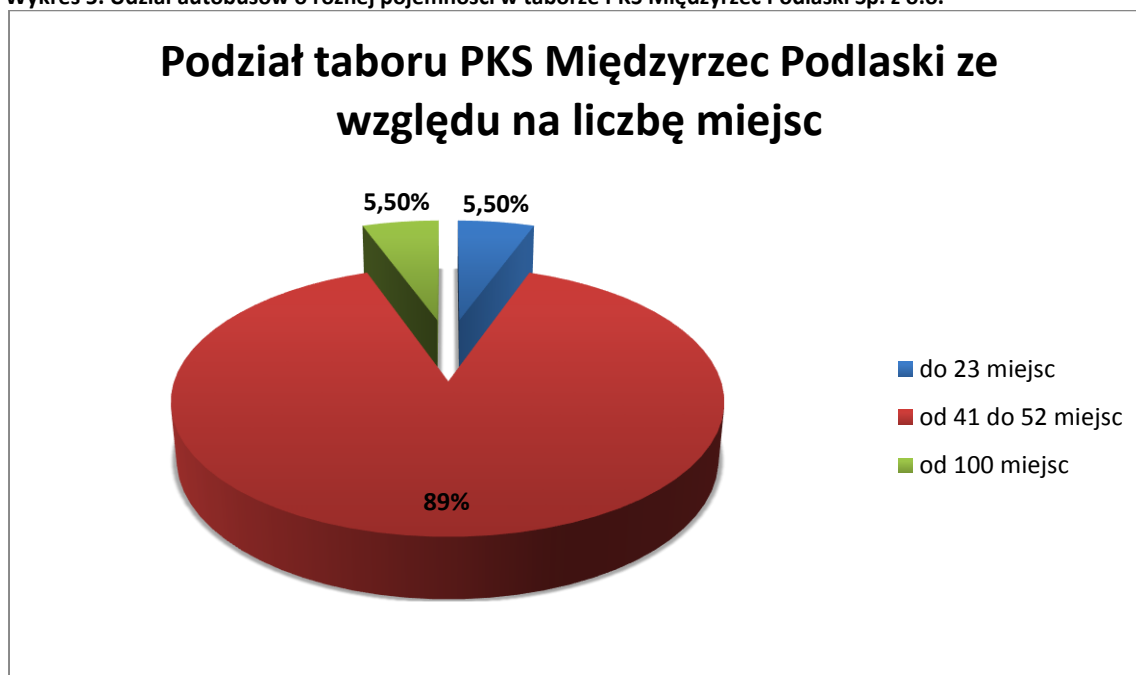
3.4. CHARAKTERYSTYKA TABORU POSZCZEGÓLNYCH PRZEWOŹNIKÓW OPERUJĄCYCH NA OBSZARZE POWIATU

Charakterystyka taboru wykorzystywanego przez przewoźników wykonujących regularne przewozy drogowe osób na terenie Powiatu Bialskiego pozwala wskazać aktualną podaż usług transportu publicznego, ilość miejsc siedzących i stojących oraz wiek pojazdu w rozbiu na każdą jednostkę taborową. Wymienione informacje należy uwzględnić przy procedurze/procedurach wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.

Tabela 11. Wykaz taboru PKS Międzyrzec Podlaski Sp. z o.o. wg stanu na dzień 9.10.2015

L.p.	Rok produkcji	Liczba miejsc	Marka	L.p.	Rok produkcji	Liczba miejsc	Marka
1	1993	40+12	Autosan	18	1992	40+12	Autosan
2	1999	41	Autosan	19	1992	40+12	Autosan
3	2000	40+12	Autosan	20	1992	40+12	Autosan
4	2000	42	Autosan	21	1987	40+12	Autosan
5	2000	40+12	Autosan	22	1999	44	Autosan
6	1993	40+12	Autosan	23	2001	43	Autosan
7	2000	40+12	Autosan	24	1997	49+2	Jelcz
8	1999	40+12	Autosan	25	1998	50+50	Jelcz
9	1990	40+12	Autosan	26	1985	51+51	Jelcz
10	1995	40+12	Autosan	27	1998	49	Jelcz
11	1995	40+12	Autosan	28	1999	50	Jelcz
12	1994	40+12	Autosan	29	2000	51	Jelcz
13	1995	40+12	Autosan	30	2004	43+1	Autosan
14	1996	40+12	Autosan	31	2004	43+1	Autosan
15	1996	40+12	Autosan	32	2007	20+3	Irisbus
16	1996	40+12	Autosan	33	2007	20+3	Irisbus
17	1998	40+12	Autosan	34	1997	41	Autosan
18	1992	40+12	Autosan	35	1997	42	Autosan

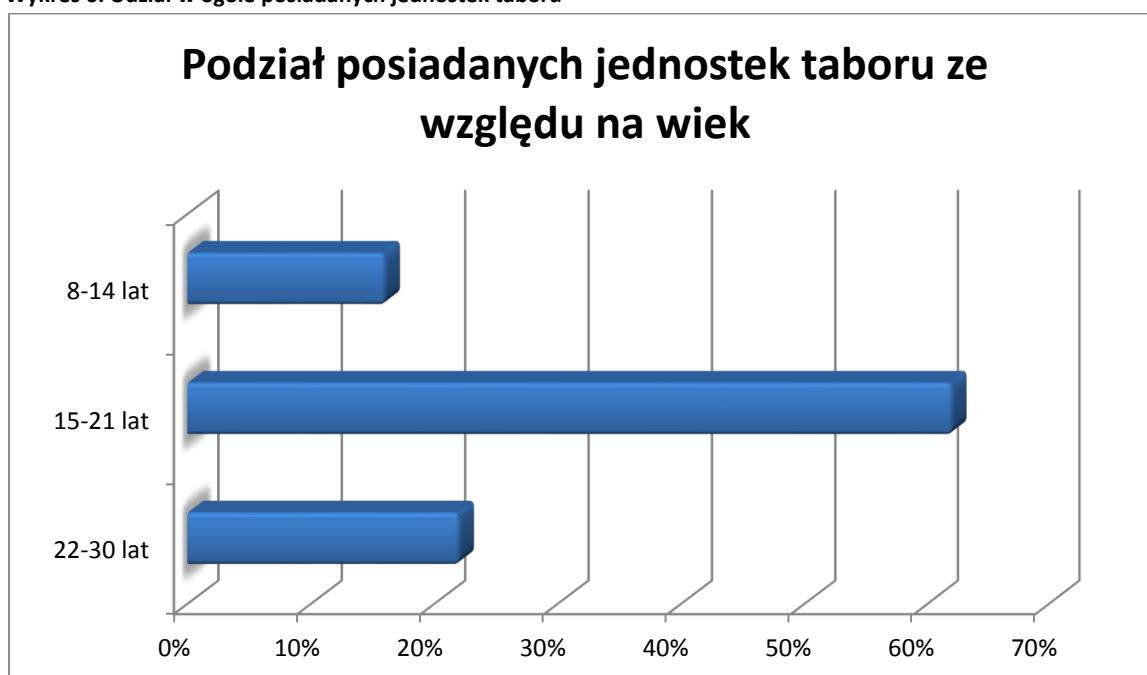
Wykres 5. Udział autobusów o różnej pojemności w taborze PKS Międzyrzec Podlaski Sp. z o.o.



Źródło: Opracowanie własne

Analiza taboru Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Międzyrzec Podlaskim Sp. z o.o. pokazuje, że przewoźnik posiada głównie tabor o pojemności średniej tj. liczący od 41 do 52 miejsc. Ich udział względem wszystkich posiadanych pojazdów osiąga aż 89%. Tabor klasy mini (do 23 miejsc) oraz tabor klasy maxi (od 100 miejsc) stanowią zaledwie 11% wszystkich autobusów. Przy tak dużej dysproporcji w specyfikacji taboru należało by zwiększyć udział taboru klasy mini oraz taboru klasy maxi w celu optymalizacji opłacalności kursów.

Wykres 6. Udział w ogóle posiadanych jednostek taboru



Źródło: Opracowanie własne

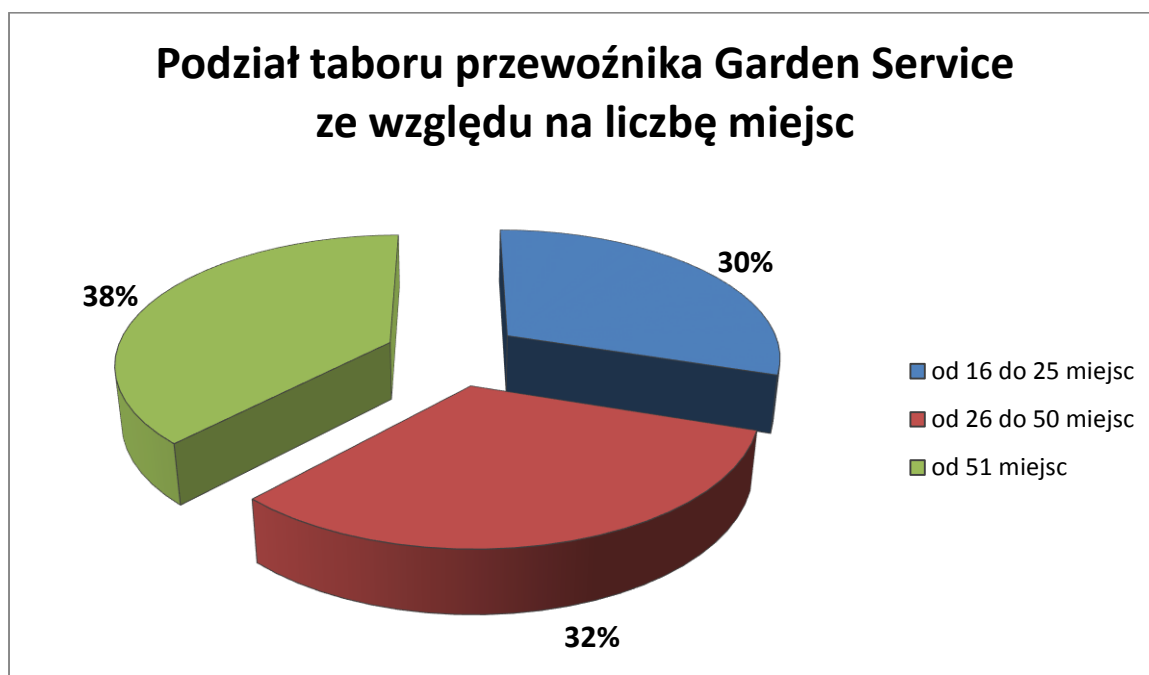
Analiza taboru przewoźnika PKS Międzyrzec Podlaski Sp. z o.o. pokazuje, że przewoźnik posiada w zdecydowanej mierze tabor ponad 15- letni. Zgodnie z danymi zawartymi na powyższym wykresie wśród taboru przewoźnika przeważają autobusy w wieku od 15 do 21 lat, stanowią one 62% całości. Warto zauważyć że aż 22% autobusów jest w wieku od 22 do 30 lat. Najmniej jest autobusów z przedziału wiekowego 9-14 lat.

Tabela 12. Wykaz taboru przewoźnika "Garden Service" Jacek Przybysz, Świdnik wg stanu na dzień 9.10.2015

Lp.	Marka/typ	Ilość miejsc siedzących i stojących	Rok produkcji	Struktura właścicielska
1	Mercedes-Benz Sprinter	24/6	2004	Własny
2	Mercedes-Benz	54/51	1998	Wynajęty
3	Mercedes-Benz Sprinter	18/0	2003	Wynajęty
4	Mercedes Benz/Automet Sprinter	21/5	2014	Leasing
5	Mercedes Benz/Automet Sprinter	21/5	2014	Leasing
6	Mercedes Benz/Automet Sprinter	21/5	2014	Leasing
7	Mercedes Benz/Automet Sprinter	21/5	2014	Leasing
8	Mercedes Benz/Automet Sprinter	21/5	2014	Leasing
9	Mercedes Benz/Automet Sprinter	21/5	2014	Leasing
10	Mercedes Benz/Automet Sprinter	21/5	2014	Leasing
11	Mercedes Benz/Automet Sprinter	21/5	2014	Leasing
12	Mercedes Benz/Automet Sprinter	21/5	2014	Leasing
13	Mercedes Benz/Automet Sprinter	21/5	2014	Leasing
14	Mercedes Benz Vario	23/13	1998	Wynajęty
15	VW LT 35	18/0	2002	Wynajęty
16	Mercedes-Benz	25/0	1997	Wynajęty
17	Mercedes-Benz Sprinter	19/0	2004	Wynajęty
18	Mercedes Benz Sprinter	24/0	2006	Wynajęty
19	Mercedes-Benz Sprinter	20/0	2004	Wynajęty
20	VW LT 46	22/0	2003	Wynajęty
21	Mercedes-Benz Sprinter	20/8	2004	Wynajęty
22	Mercedes-Benz	20/8	2004	Wynajęty
23	Mercedes - Benz	45/54	1990	Własny
24	Peugeot Boxer	12/11	2001	Własny
25	Mercedes-Benz	50/85	1992	Własny
26	Mercedes-Benz	58/35	1994	Własny

27	MAN	49/15	1997	Własny
28	MAN	49/15	1996	Własny
29	IVECO	54/28	1998	Własny
30	IVECO	54/28	1998	Własny
31	IVECO	54/28	1998	Własny
32	NEOPLAN	57/0	2002	Własny
33	Mercedes-Benz	50/49	1992	Własny
34	Mercedes-Benz	20/0	2010	Leasing
35	Mercedes-Benz	20/0	2010	Leasing
36	Mercedes-Benz	20/0	2010	Leasing
37	Mercedes-Benz	20/0	2010	Leasing
38	Mercedes-Benz	20/0	2010	Leasing
39	Mercedes-Benz	20/0	2010	Leasing
40	Mercedes-Benz	20/0	2010	Leasing
41	Mercedes-Benz	20/0	2010	Leasing
42	Mercedes-Benz	20/0	2010	Leasing
43	Mercedes-Benz	20/0	2010	Leasing
44	Mercedes-Benz	20/0	2010	Leasing
45	Renault Master	16/0	2004	Własny
46	Renault Master	16/0	2004	Własny
47	Mercedes Sprinter	18/0	2001	Własny
48	VW LT 35	18/0	2004	Własny
49	VW LT 46	25/0	1999	Własny
50	Mercedes-Benz Sprinter	21/0	1998	Własny
51	Mercedes-Benz Sprinter	20/8	2002	Własny
52	Mercedes-Benz	20/8	1998	Własny
53	Mercedes-Benz	24/8	2000	Własny
54	Mercedes-Benz	24/8	1998	Własny
55	Mercedes-Benz Sprinter	21/8	2005	Własny
56	Mercedes-Benz Sprinter	21/8	2005	Własny
57	Mercedes-Benz Sprinter	21/8	2005	Własny
58	Mercedes-Benz Sprinter	21/8	2004	Własny
59	Mercedes-Benz Sprinter	21/8	2004	Własny
60	Mercedes-Benz Sprinter	21/8	2004	Własny

Wykres 3. Podział taboru przewoźnika "Garden Service" Jacek Przybysz, Świdnik ze względu na liczbę miejsc

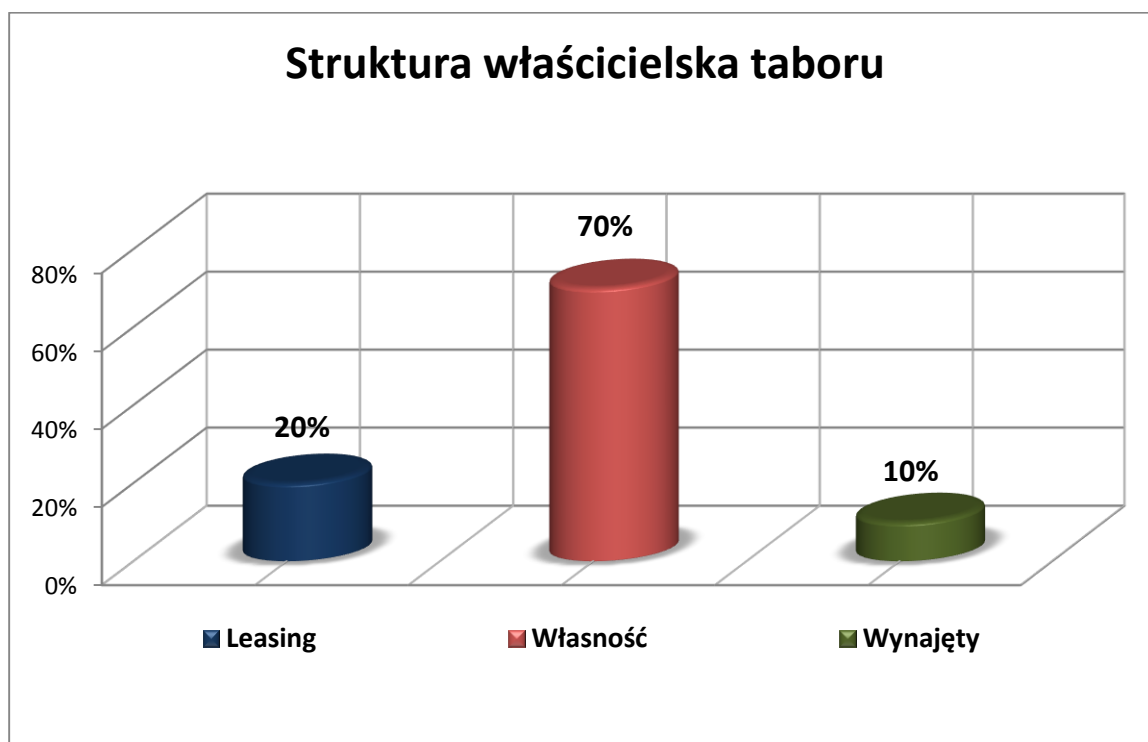


Źródło: Opracowanie własne

Poniższy wykres przedstawia podział taboru według liczby miejsc. Tabor klasy mini (od 16 do 25 miejsc) stanowi 30% wszystkich autobusów, natomiast tabor klasy midi (od 26 do 50 miejsc) to 32%. Największą grupę stanowią autobusy klasy maxi (od 51 miejsc). Biorąc pod uwagę liczbę pojazdów oraz równomierne proporcje w specyfikacji przewoźnik może obsługiwać linie zarówno o małym jak i dużym natężeniu.

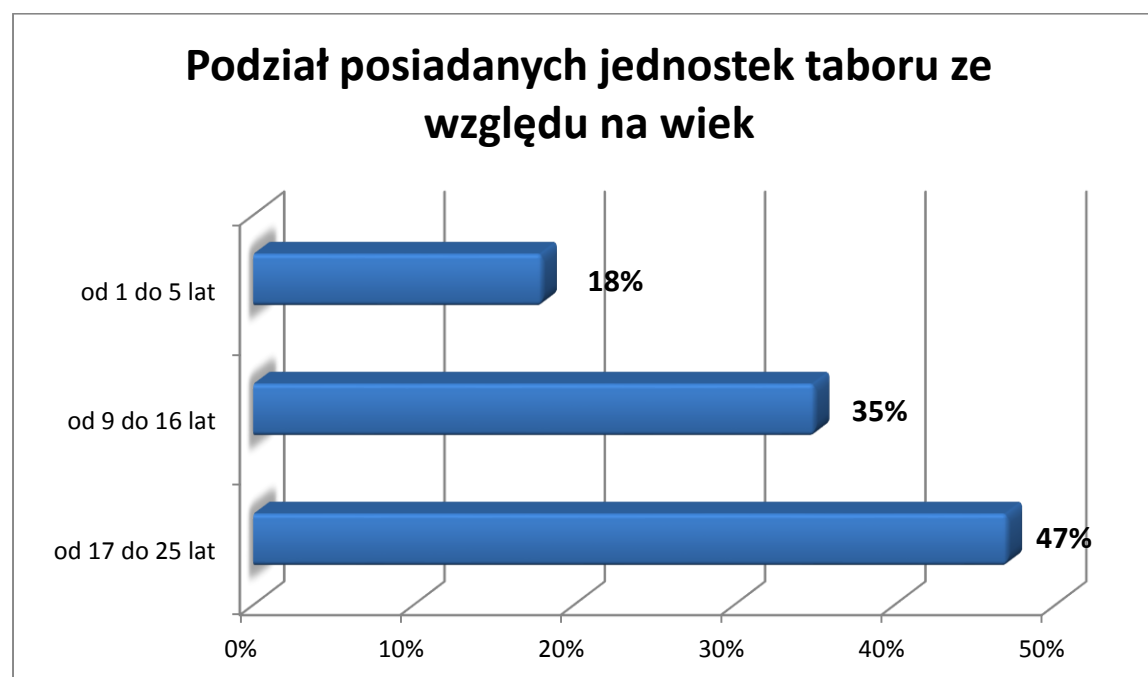
Największą grupą w strukturze właścicielskiej taboru są jednostki które przewoźnik posiada na własność, stanowią one 70% całości. Drugą pod względem wielkości grupą są pojazdy w leasingu, co piąty autobus w strukturze przewoźnika został nabyty w ten sposób. Najmniejszą grupę stanowią pojazdy wynajęte (10%).

Wykres 4. Struktura właścicielska taboru



Źródło: Opracowanie własne

Wykres 5. Podział taboru ze względu na wiek



Źródło: Opracowanie własne

Zgodnie z danymi zawartymi na powyższym wykresie wśród taboru przewoźnika przeważają autobusy mające od 17 do 25 lat, stanowią one niemal połowę ogółu posiadanych jednostek. Ponad co trzeci pojazd znajduje się w przedziale od 9 do 16 lat. Stosunkowo niewielką grupę stanowią autobusy nowe tj. wyprodukowane pomiędzy 2010 a 2014 rokiem.

4. ANALIZA BADAŃ MARKETINGOWYCH

4.1. ANALIZA BADAŃ PREFERENCJI I ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU BIALSKIEGO

▪ Obszar badania

Badania ankietowe przeprowadzane były na terenie Powiatu Bialskiego w miesiącu wrześniu 2015 roku. Wykonawca w porozumieniu z Zamawiającym wykonał badania w następujących miejscach:

- Zakłady pracy
- Komunikacja zbiorowa
- Szkoły gimnazjalne i ponadgimnazjalne

A. NARZĘDZIE BADAWCZE

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

- Jaka jest Pana/Pani dzisiejsza podróż(skąd/dokąd)?
- Czy podróżuje Pan z przesiadką? (jeśli tak, to proszę o jego podanie)
- Jakimi środkami transportu najczęściej Pan/Pani podróżuje?
- Dlaczego najczęściej wybiera Pan/Pani ten środek transportu do podróży?
- Jaki jest najczęstszy powód Pana/Pani podróży komunikacją zbiorową ?
- Jak jest Pana/Pani źródło i cel podróży?
- Iloma środkami komunikacji publicznej musi Pan/Pani dojeżdżać z domu do pracy/szkoły?

Charakterystyka badanych

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

▪ Płeć respondentów

Profil płci respondentów nie do końca odpowiada profilowi płci mieszkańców powiatu. (kobiety - 50,44%, mężczyźni - 49,56%, stan na koniec 2014 r.).

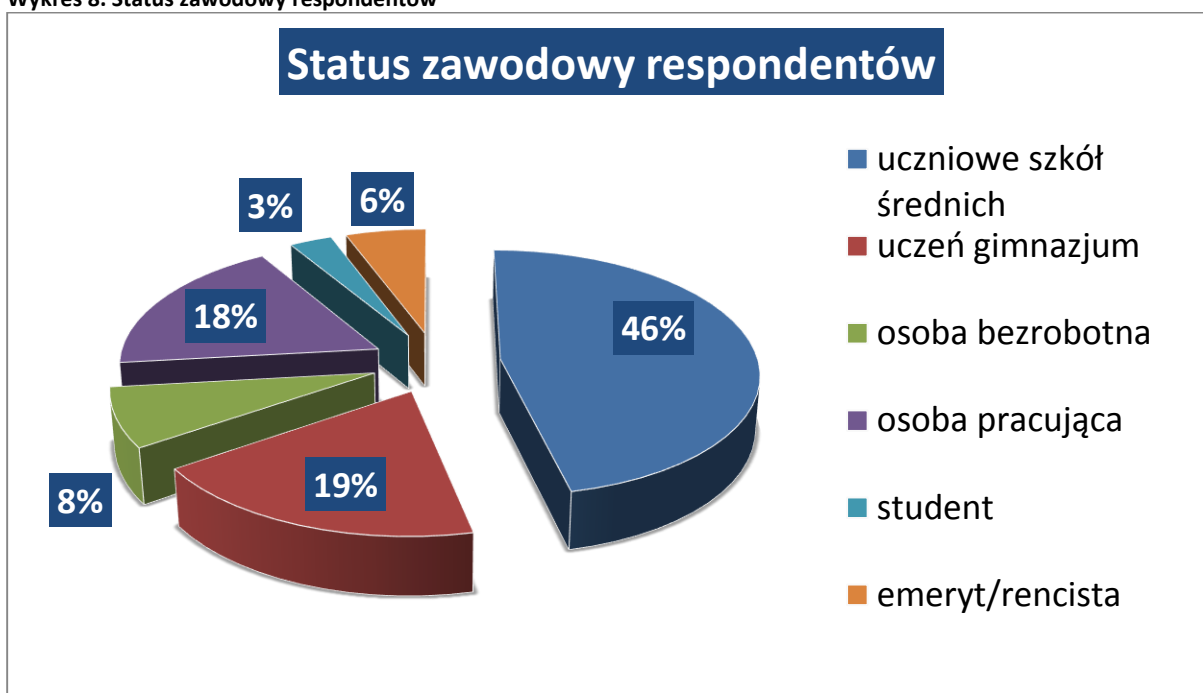
Wykres 7. Płeć respondentów



▪ **Status zawodowy respondentów**

Wśród badanych dominują uczniowie szkół średnich (46%) oraz uczniowie gimnazjum i osoby pracujące, które stanowią odpowiednio 19% i 18% badanych. Osoby bezrobotne stanowią 9 proc. ogółu respondentów. Z kolei odsetek emerytów/rencistów (6%) oraz studentów (3%) jest marginalny i nie przekracza łącznie 9 proc.

Wykres 8. Status zawodowy respondentów

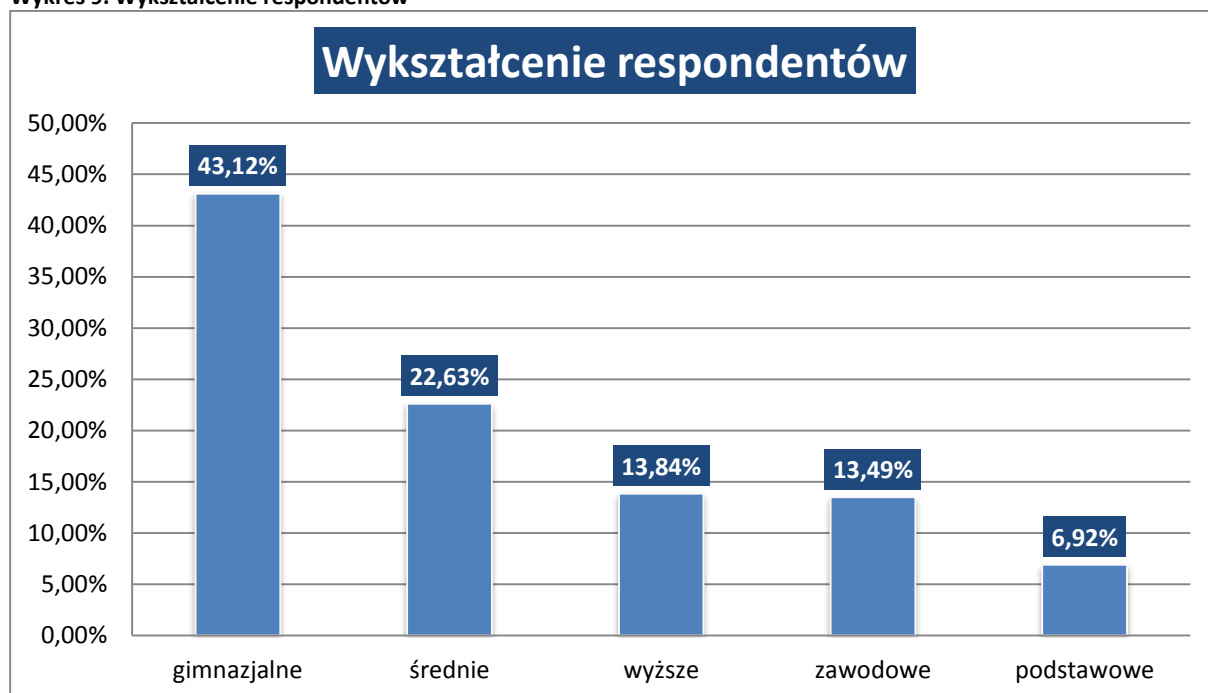


▪ **Wykształcenie respondentów**

Struktura wykształcenia respondentów powiatu charakteryzuje się wysokim poziomem osób z wykształceniem gimnazjalnym (43,12%), co spowodowane jest dużym napływem kwestionariuszy ze szkół. Więcej niż, co piąta osoba deklaruje średnie wykształcenie (22,63%).

13,84% deklaruje wykształcenie wyższe. Osoby z wykształceniem zawodowym i podstawowym stanowią odpowiednio 13,49% oraz 6,92%.

Wykres 9. Wykształcenie respondentów



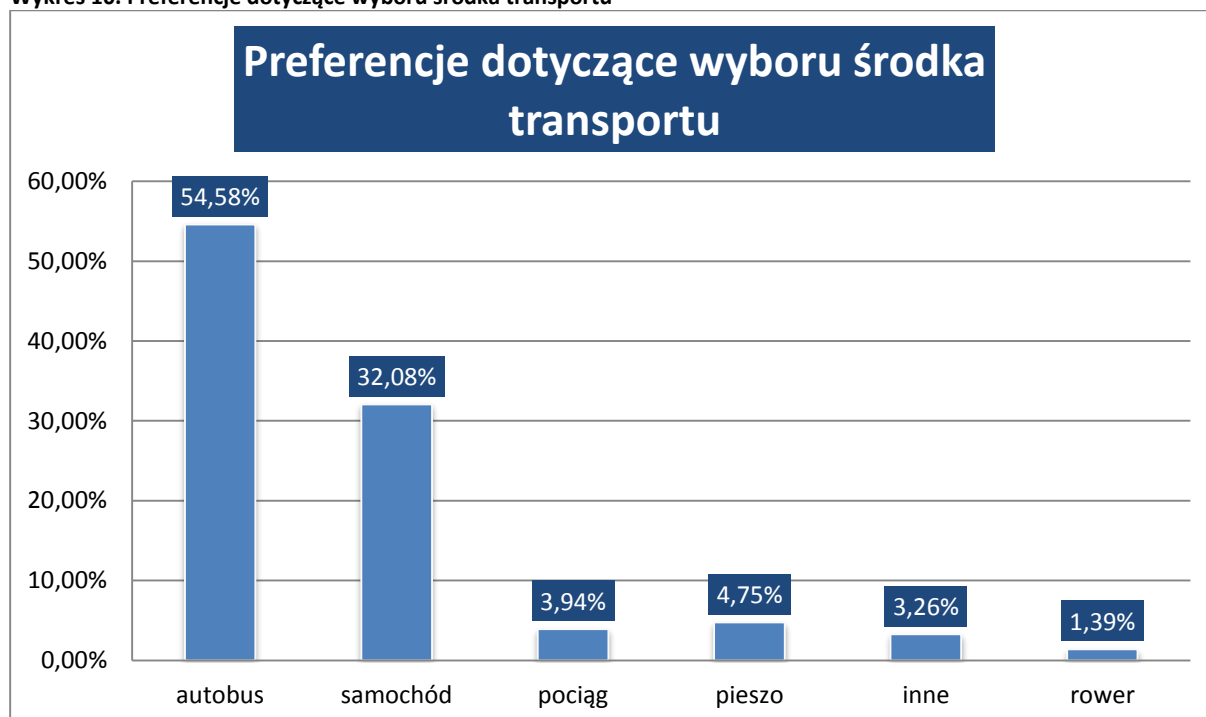
▪ Wybór środka transportu

Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez respondentów okazał się autobus. Wskaźnik ten osiąga wysoki poziom (54,58 proc.), przy 32,08 proc. wskazań dla samochodu.

Pozostałe wskazania (pociąg, podróż piesza, inne, rower) nie cieszyły się zbyt dużą popularnością i łącznie stanowią niespełna 15 proc.

Warto zwrócić uwagę, że większość ankietowanych, które wskazały autobus, jako główny środek transportu, jednocześnie decydowało się na niego, ze względu na brak alternatywy w postaci pociągu, bądź ze względów finansowych.

Wykres 10. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



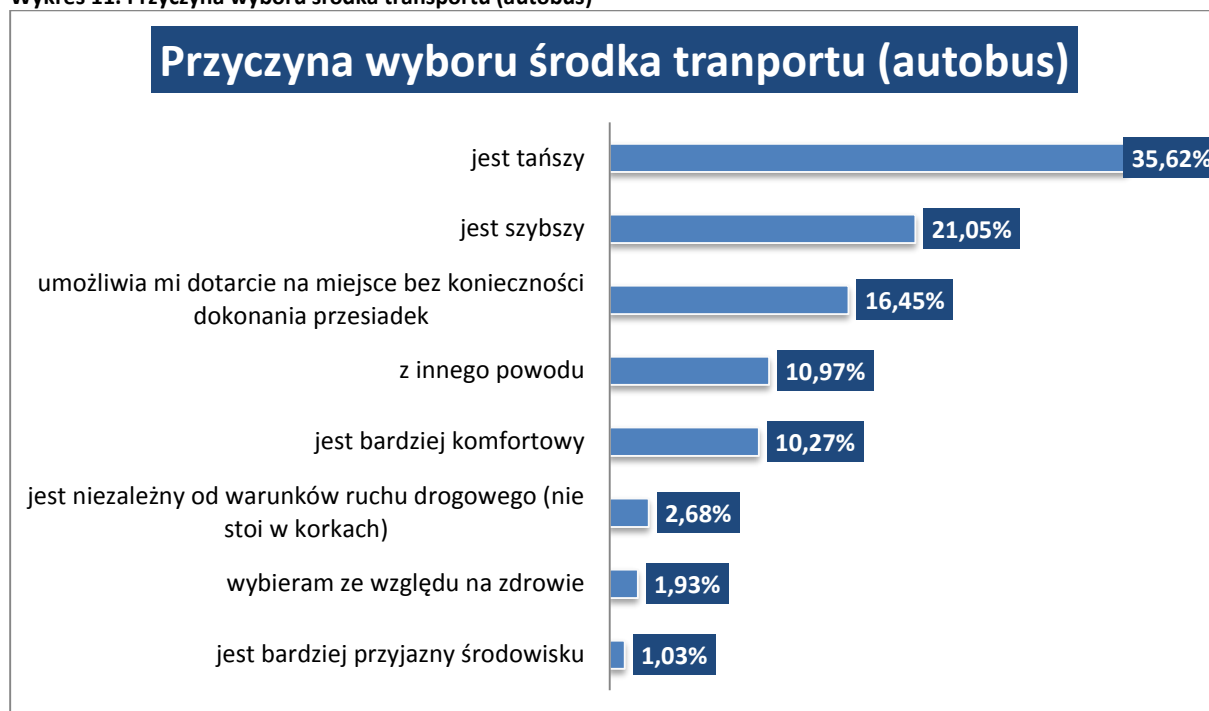
▪ Przyczyna wyboru środka transportu (autobus)

Respondenci wskazujący autobus, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że jest szybszy i tańszy w stosunku do alternatywnych rozwiązań. (odpowiednio 35,62 proc. oraz 21,05 proc. wskazań).

16,45 proc. ankietowanych decydując się na autobus, wybierało go ze względu na brak konieczności dokonywania przesiadek. Z kolei co dziesiąty respondentów uważa autobus za bardziej komfortowy środek transportu na trasie swojego przejazdu. Zbliżona liczba osób biorących udział w badaniu podawało, że wybiera autobus z „innych” powodów. Najczęściej wskazywali oni na brak posiadania prawa jazdy, bądź brak posiadania samochodu w gospodarstwie domowym. Było to również bezpośrednim powodem dla wskazań, że autobus stanowi jedyny środek transportu, z którego dany respondent może skorzystać w drodze do pracy lub szkoły.

Pozostałe odpowiedzi cieszyły się marginalnym zainteresowaniem ankietowanych.

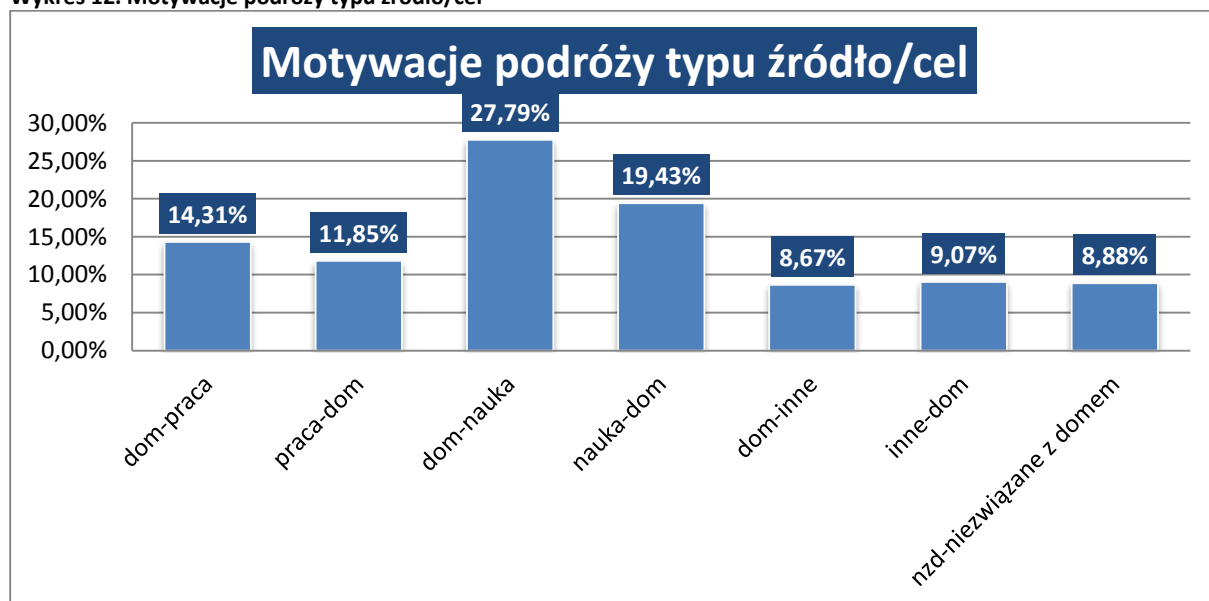
Wykres 11. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus)



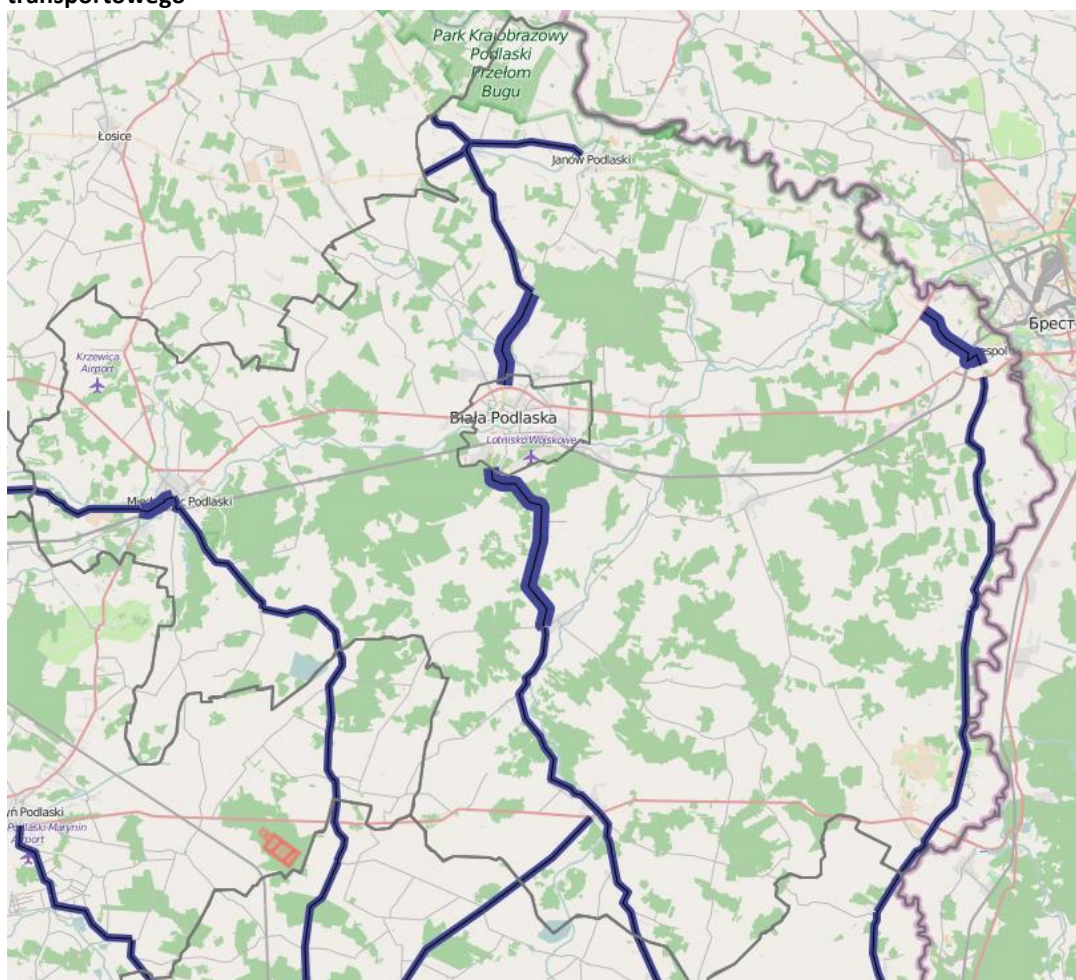
▪ Źródło/cel podróży

Respondenci zostali poproszeni o wskazanie swoich motywacji podróży na trasie odbywanej podróży. Blisko połowa podróży (47,22%) motywowana jest przesłankami związanymi z nauką. Co czwarta podróż (26,16%) związana jest z czynnikami związanymi z pracą, a 17,74 podróży stanowią te, które odbywane są w ramach motywacji „dom-inne” oraz „inne-dom”. 8,88% wszystkich wskazań wskazują na brak korelacji motywacji odbywanej podróży na czynniki związane z domem.

Wykres 12. Motywacje podróży typu źródło/cel



Wykres 13. Natężenie ruchu drogowego na drogach wojewódzkich w powiecie bialskim - wyciąg z modelu transportowego



źródło: Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego (projekt)

4.2. ANALIZA BADAŃ PREFERENCJI I ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU BIALSKIEGO

▪ Obszar badania

Badania ankietowe przeprowadzane były na terenie Powiatu Bialskiego w miesiącu wrześniu 2015 roku. Zamawiający wykonał badania ankietowe w Urzędach poszczególnych Gmin wchodzących w skład Powiatu.

A. Narzędzie badawcze

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

Tabela 13. Ankieta wzór kwestionariusza

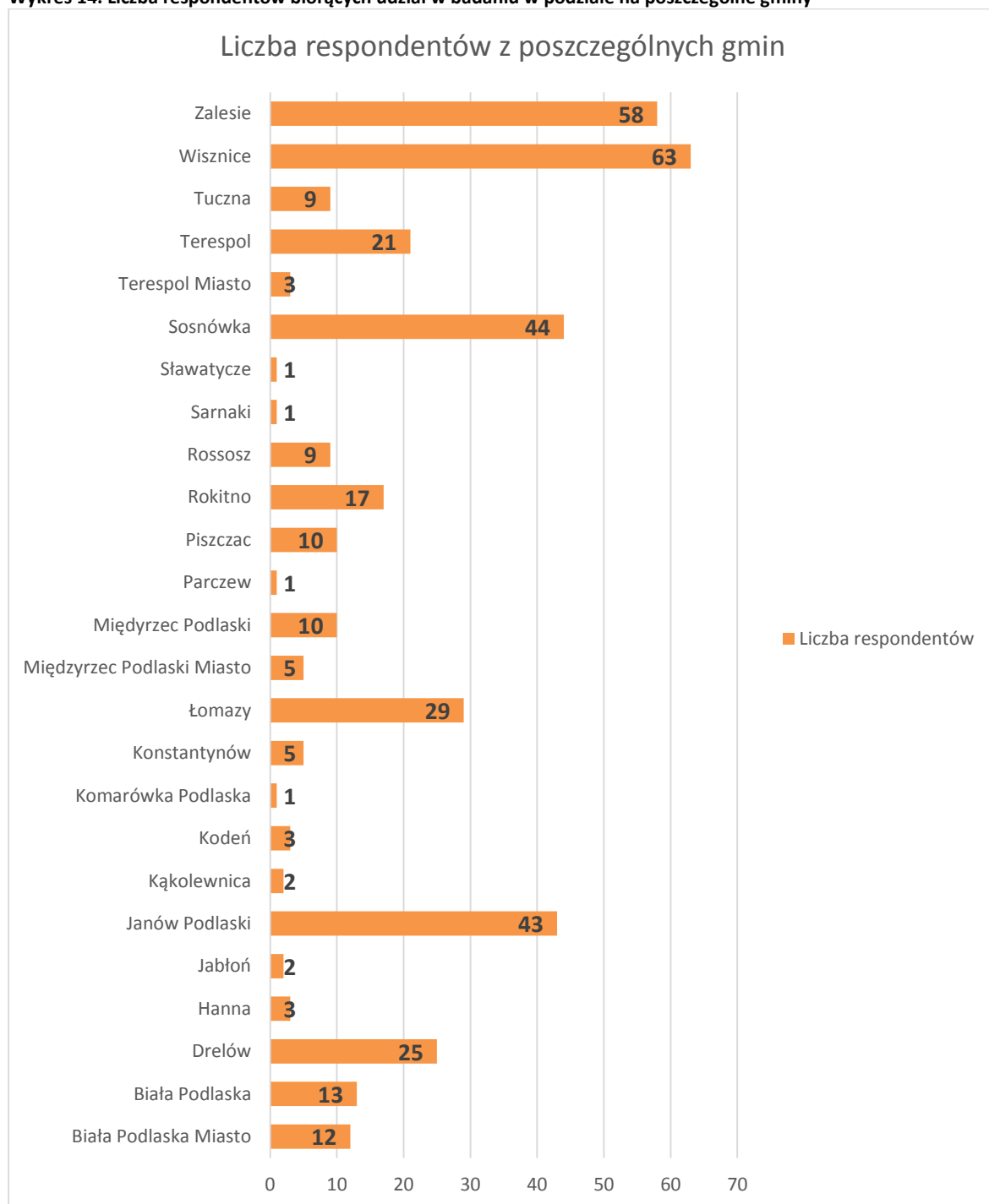
ANKIETA		Prosimy wypełnić i dostarczyć najpóźniej do dnia 25 września 2015 r.					
I. Dane osoby wypełniającej ankietę:							
Miejsce zamieszkania:						Gmina:	
Wiek:							
Status zawodowy:	uczeń / pracujący / emeryt /	student / bezrobotny / rencista					
II. Cel podróży:	szkoła / zdrowie / urząd /	praca / sport / inny:	zakupy / kultura				
III. Trasa i oczekiwane godziny podróży:							
	Przystanek wsiadania	godzina wyjazdu	Przystanek docelowy	godzina wyjazdu			
Poniedziałek							
Wtorek							
Środa							
Czwartek							
Piątek							
Sobota							
Niedziela							
IV. Częstotliwość podróży:							
codziennie w dni robocze	raz tygodniu	w	inna: - - -				
w dni wolne od pracy	raz miesiącu	w	- - -				
Byłbym/abym zainteresowany/a zakupem biletu miesięcznego lub 3- 6- miesięcznego: tak / nie							
V. Preferencje wyboru środka komunikacji							
1. Dysponuję samochodem osobowym	tak / nie	2. Zamierzam kupić samochód	tak / nie				
3. Jakim środkiem transportu dojeżdżam obecnie: samochód osobowy / autobus / inny:							
zapewnia szybszy dojazd / jest tańszy / jest bardziej dlaczego: komfortowy							
umożliwia dojazd na miejsce bez przesiadek / jest bardziej przyjazny środowisku /							
z innego powodu (jakiego?) :							
4. Jestem skłonny/a zrezygnować z dojazdu samochodem własnym na rzecz komunikacji publicznej :							

Tak , pod następującymi warunkami:	Nie , dlaczego :		
5. Czy zrezygnuję z zakupu samochodu (lub sprzedam posiadany), jeżeli komunikacja publiczna zapewni dojazd : Nie/ tak, pod następującymi warunkami : Tak / nie			
6. Jakie są Pana/Pani oczekiwania względem jakości usług przewozowych (od 1: niski, do 5: wysoki)			
	Cecha usługi przewozu	Ocena jakości usług	Poziom oczekiwań
1	Bezpośredniość połączenia		
2	Punktualność kursowania pojazdów		
3	Cena biletu		
4	Komfort podróżowania		
5	Warunki oczekiwania na przystankach		
VI. Uwagi, wnioski i propozycje: 			
Objaśnienia: <u>właściwe odpowiedzi zakreślić lub wpisać.</u>			
<u>Ankiety należy dostarczyć do Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatowego Białej Podlaskiej,</u>			
<u>21- 500 Biała Podlaska, ul. Brzeska 41 , do najbliższego urzędu gminy lub przesać drogą</u>			
<u>elektroniczną na adres: przewozy@powiatbialski.pl</u>			
<u>Dodatkowe informacje można uzyskać w Wydziale Komunikacji, tel. 83 35-11-321</u>			

▪ **Miejsce zamieszkania respondentów**

Miejsce zamieszkania respondentów wskazywane w formularzach ankietowych nie do końca odpowiada rzeczywistemu rozmieszczeniu ludności. Taki obraz jest wynikiem doboru próby losowej.

Wykres 14. Liczba respondentów biorących udział w badaniu w podziale na poszczególne gminy



▪ Wiek respondentów

Wyniki badań ankietowych odpowiadają profilowi wiekowemu mieszkańców Powiatu. Największą grupę stanowią osoby w wieku 27-60 lat (65%). Najmniejszą natomiast osoby w wieku 20-26 lat-zaledwie 7%.

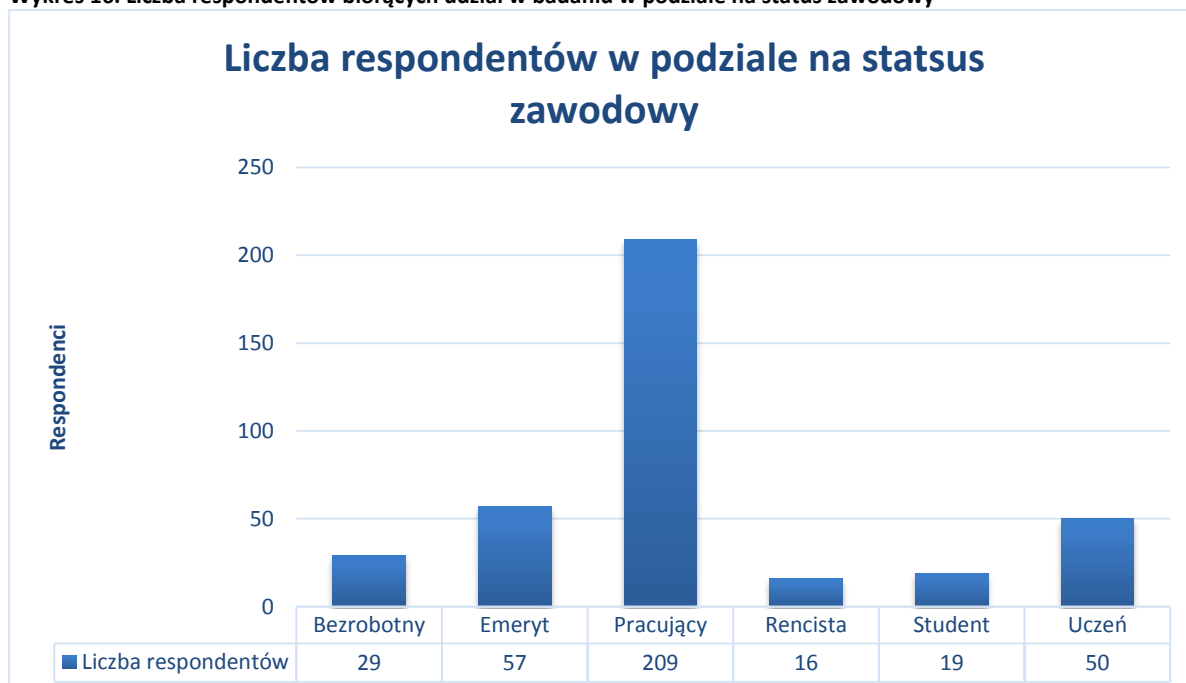
Wykres 15. Liczba respondentów biorących udział w badaniu w podziale na grupy wiekowe



▪ **Status zawodowy respondentów**

Badanie ankietowe wykazało, że najwięcej w powiecie jest osób pracujących, natomiast najmniejszą grupę stanowią studenci.

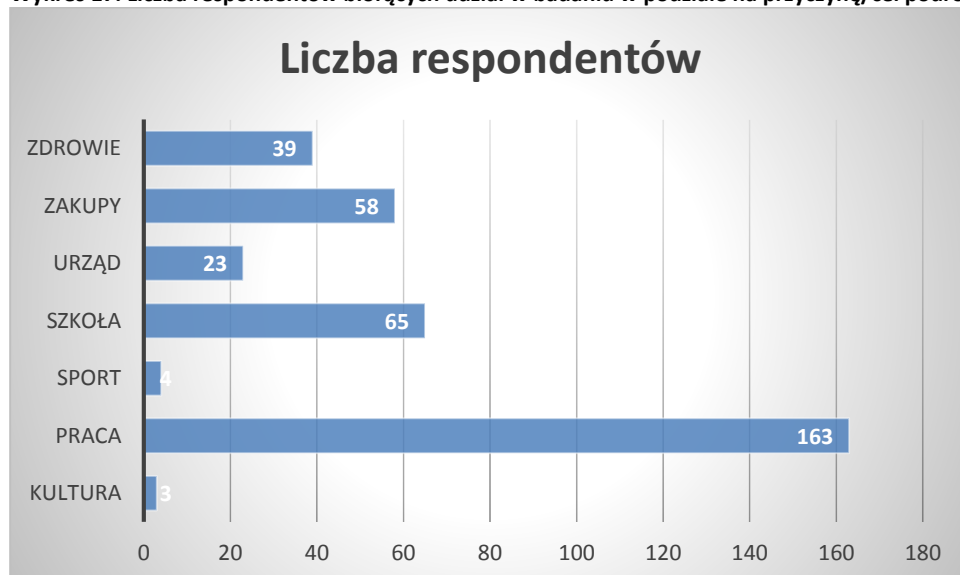
Wykres 16. Liczba respondentów biorących udział w badaniu w podziale na status zawodowy



▪ Przyczyna/cel podróży

Główną przyczyną podróży osób biorących udział w badaniu jest praca. Najrzadziej wskazywanym celem podróży była kultura i sport.

Wykres 17. Liczba respondentów biorących udział w badaniu w podziale na przyczynę/cel podróży



▪ Najczęściej wybierane kierunki podróży

Dwie poniższe tabele prezentują kierunki przejazdów respondentów od poniedziałku do piątku.

Poniższa tabela zawiera najczęściej wskazywane miejscowości z których respondenci przemieszczają się w inne części Powiatu.

Tabela 14. Przejazdy od poniedziałku do piątku z miejscowości

Przejazdy tydzień od	Liczba respondentów
Polubicze	36
Kłoda Duża	20
Kłoda Mała	14
Małaszewicze	14
Horodyszcze	11
Biała Podlaska	9
Stare Buczyce	9
Wisznice	9
Sosnówka	8
Łomazy	7
Ostrów	6
Rossosz	6

Poniższa tabela prezentuje kierunek powrotny z poszczególnych miejscowości. Największa liczba respondentów wskazała miasto Biała Podlaska i miejscowość gminną Wisznice.

Tabela 15. Przejazdy od poniedziałku do piątku do miejscowości

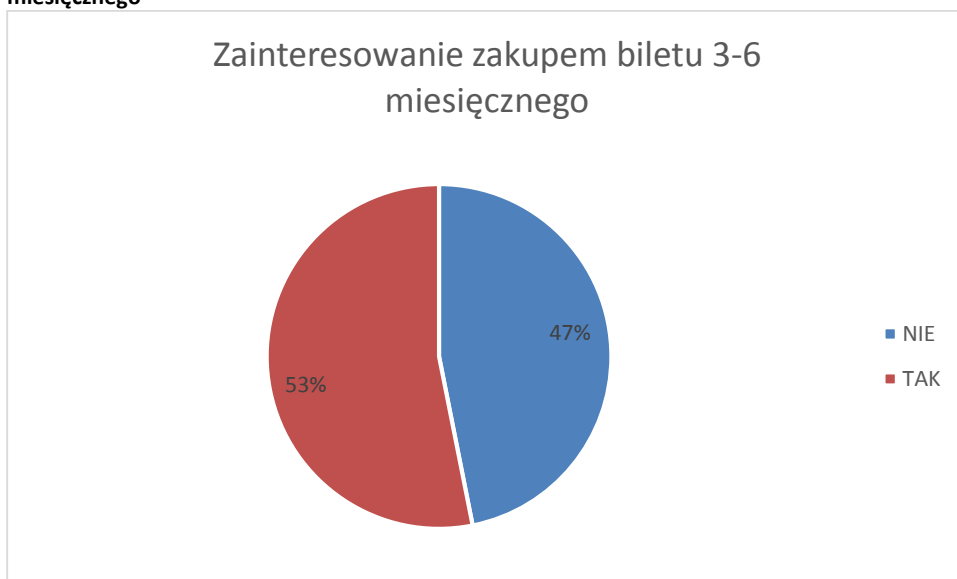
Przejazdy do	Liczba respondentów
Biała Podlaska	153
Wisznice	72
Janów Podlaski	18
Międzyrzec	10
Koroszczyn Terminal	9
Lublin	9
Międzyrzec Podlaski	7
Łomazy	6
Piszczac	6
Sosnówka	6

W weekendy najczęstszym celem podróży wskazywanym przez respondentów jest miasto Biała Podlaska. Co do punktu początkowego podróży liczb wskazań jest nadto rozproszona aby można było wskazać kilka miejscowości.

▪ **Zainteresowanie zakupem biletu 3-6 miesięcznego**

58% respondentów biorących udział w badaniu którzy udzielili odpowiedzi na pytanie- „Byłbym/abym zainteresowany/a zakupem biletu miesięcznego lub 3- 6- miesięcznego”: odpowiedziało twierdząco. Pomysłem tym nie jest zainteresowane 47% respondentów, którzy udzielili odpowiedzi na powyższe pytanie.

Wykres 18. Liczba respondentów biorących udział w badaniu którzy są lub nie są zainteresowani zakupem biletu na 3-6 miesięcznego



▪ **Częstotliwość podróżowania**

76% respondentów wskazało, że podróżuje codziennie. 15% respondentów odbywa podróż raz w tygodniu.

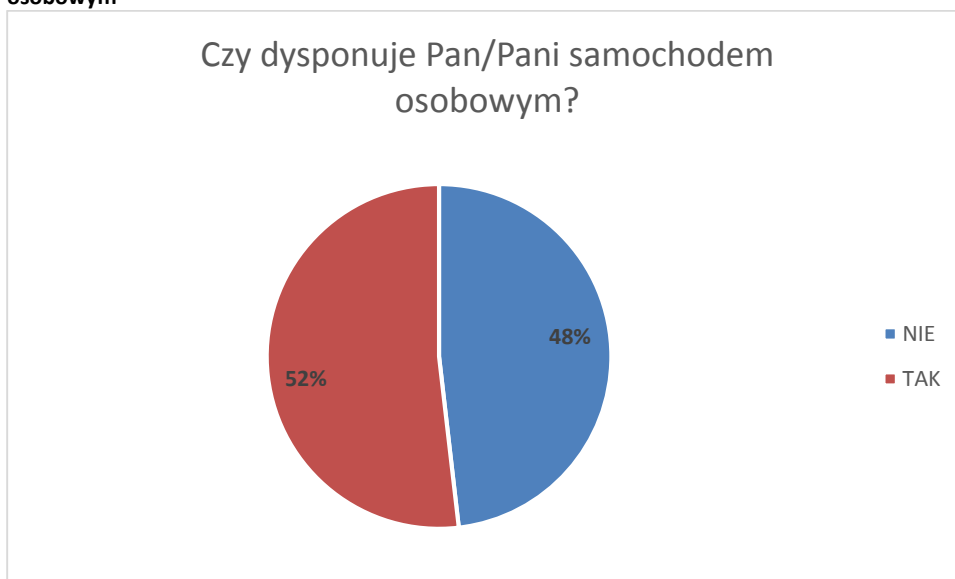
Wykres 19. Liczba respondentów biorących udział w badaniu w podziale na częstotliwość podróżowania



▪ **Czy dysponuje Pan/Pani samochodem osobowym?**

48% respondentów którzy udzielili odpowiedzi na powyższe pytanie wskazało, że nie dysponuje samochodem osobowym. Wynik badania nie do końca odpowiada realnej liczbie zarejestrowanych samochodów osobowych w Powiecie. Taki obraz może być wynikiem doboru próby badawczej.

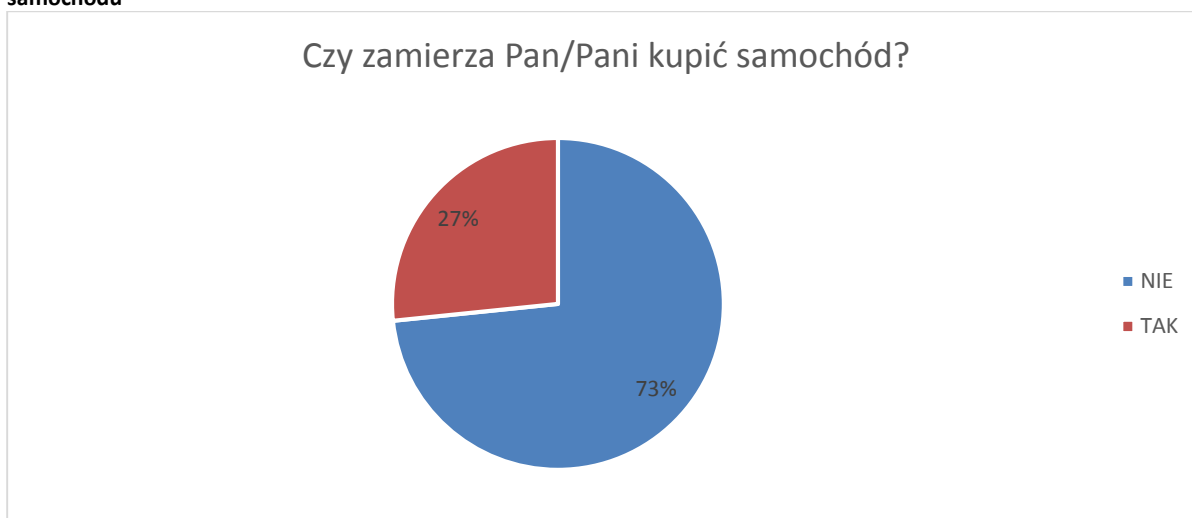
Wykres 20. Liczba respondentów biorących udział w badaniu którzy dysponują lub nie dysponują samochodem osobowym



▪ **Czy zamierza Pan/Pani kupić samochód?**

73% respondentów którzy odpowiedzieli na powyższe pytanie nie zamierza kupić nowego samochodu.

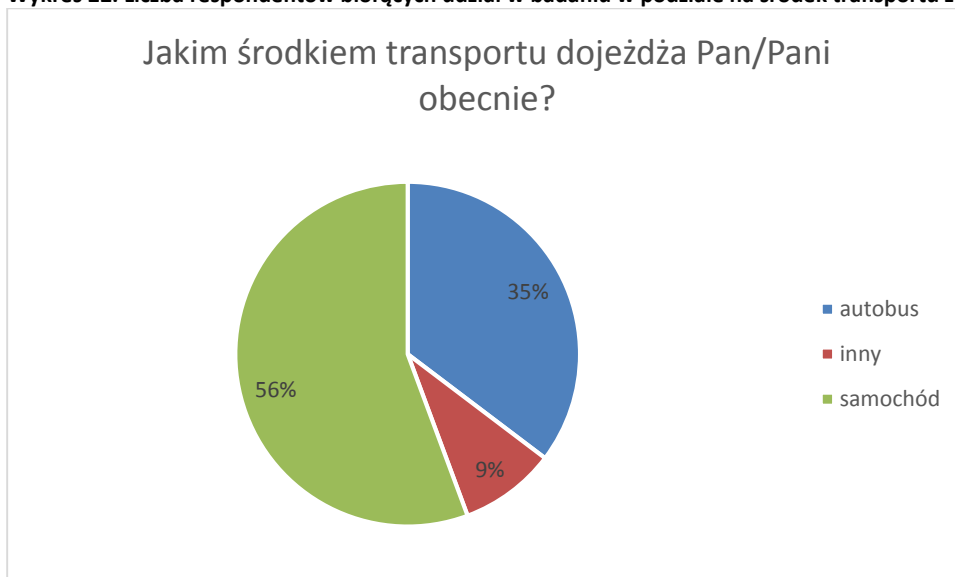
Wykres 21. Liczba respondentów biorących udział w badaniu którzy zamierzają lub nie zamierzają dokonać zakupu samochodu



▪ **Jakim środkiem transportu dojeżdża Pan/Pani obecnie?**

Z badań ankietowych wynika, że najpopularniejszym środkiem transportu w Powiecie jest samochód osobowy, wskazało go 56% respondentów. Ma on przewagę w stosunku do autobusu aż o 21%.

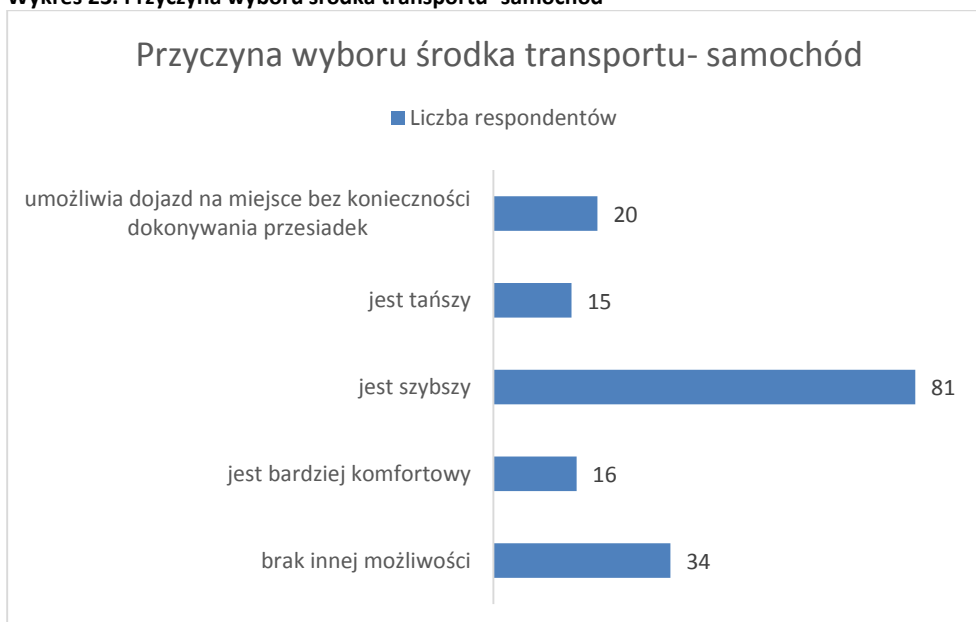
Wykres 22. Liczba respondentów biorących udział w badaniu w podziale na środek transportu z którego korzystają



▪ **Przyczyna wyboru środka transportu- samochód**

Prawie połowa badanych wskazała, że główną przyczyną wyboru samochodu jako głównego środka transportu jest szybkość. Kolejną pod względem liczby wskazań odpowiedzią było brak innej możliwości. Taka odpowiedź może wynikać z braku kursowania autobusów do niektórych mniejszych miejscowości lub niedostosowania ich rozkładów jazdy do potrzeb mieszkańców.

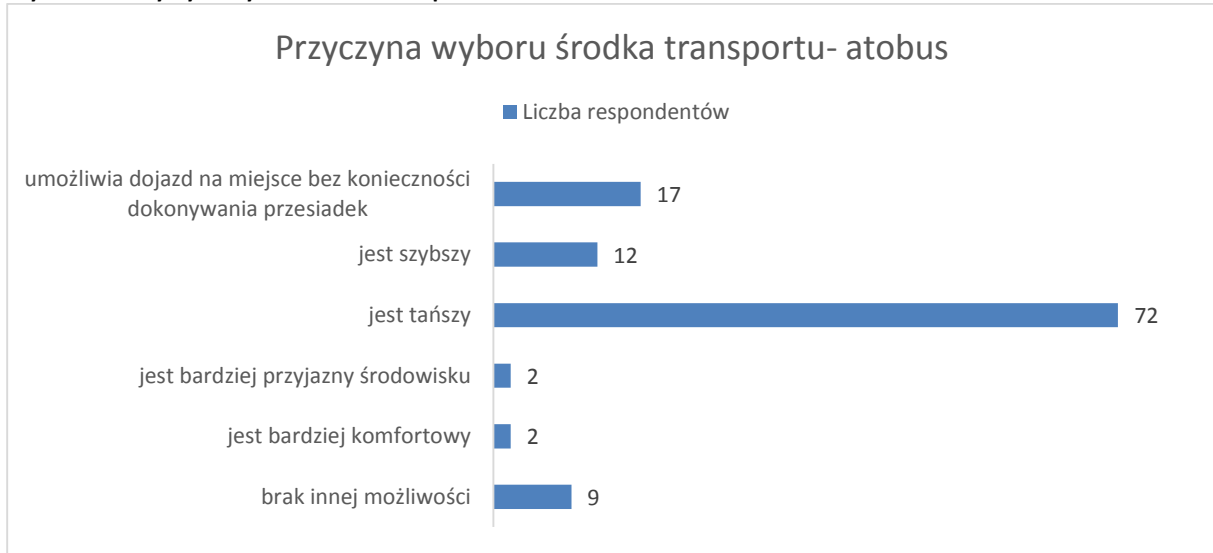
Wykres 23. Przyczyna wyboru środka transportu- samochód



▪ **Przyczyna wyboru środka transportu- autobus**

Ponad połowa badanych wskazała, że przyczyną wyboru autobusu jako głównego środka transportu jest to iż jest on tańszy. Warto zwrócić uwagę, że autobus nie jest dla respondentów komfortowym środkiem podróży.

Wykres 24. Przyczyna wyboru środka transportu- autobus



▪ **Jestem skłonny/a zrezygnować z dojazdu samochodem własnym na rzecz komunikacji publicznej?**

Prawie ¾ wszystkich respondentów którzy udzielili odpowiedzi na powyższe pytanie jest skłonnych zrezygnować z dojazdu samochodem na rzecz komunikacji miejskiej.

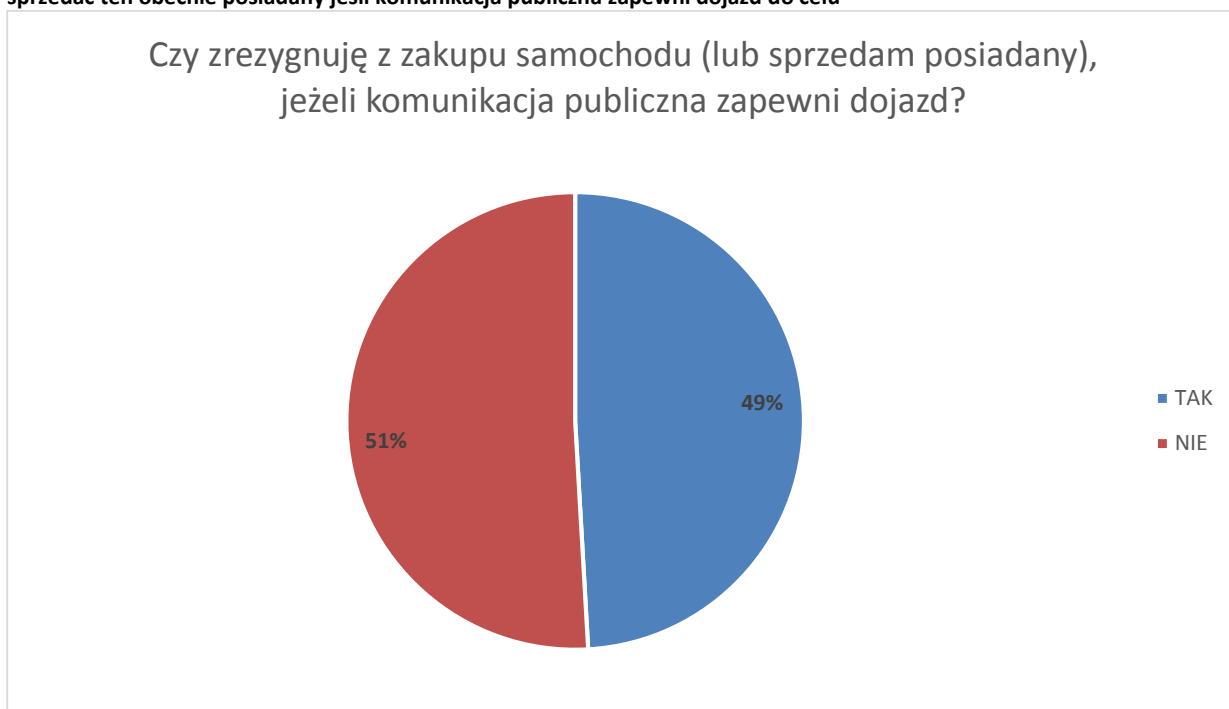
Wykres 25. Liczba respondentów biorących udział w badaniu którzy są skłonni zrezygnować z dojazdu samochodem na rzecz komunikacji publicznej



- Czy zrezygnuję z zakupu samochodu (lub sprzedam posiadany), jeżeli komunikacja publiczna zapewni dojazd?

Prawie połowa osób biorących udział w badaniu która udzieliła odpowiedzi na powyższe pytanie deklaruje chęć rezygnacji z zakupu samochodu lub sprzedaży obecnego w przypadku gdy komunikacja publiczna zapewni dojazd do celu podróży.

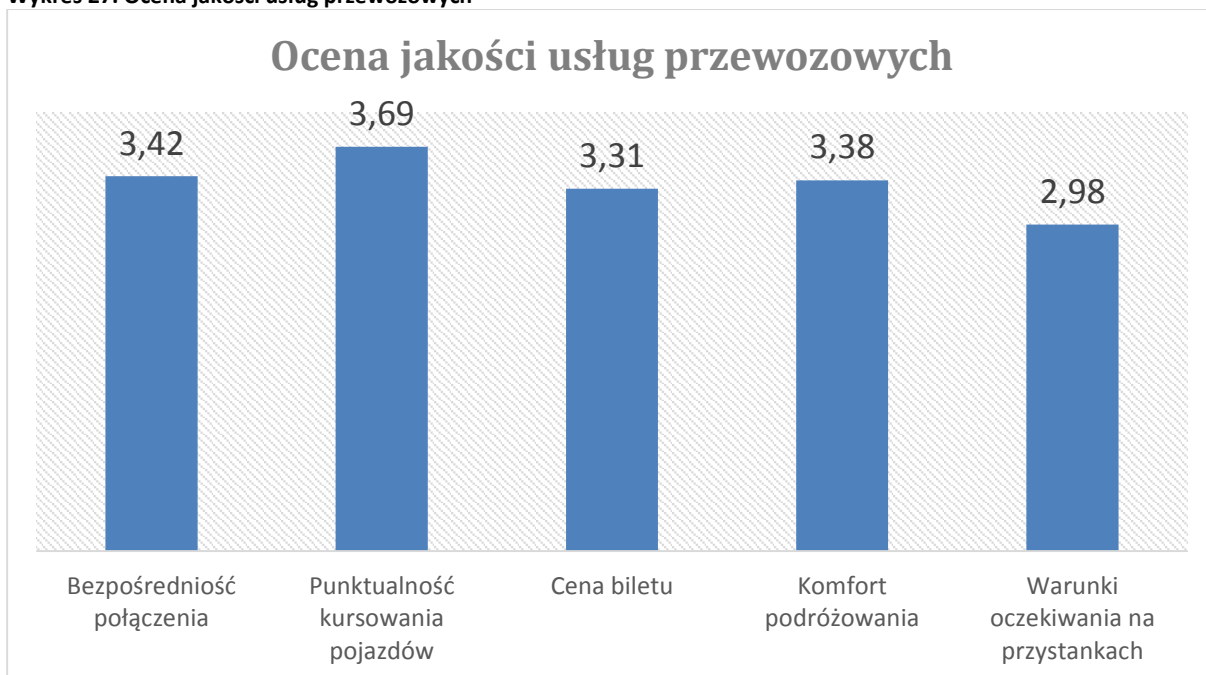
Wykres 26. Liczba respondentów biorących udział w badaniu którzy są skłonni zrezygnować z zakupu samochodu lub sprzedać ten obecnie posiadany jeśli komunikacja publiczna zapewni dojazd do celu



▪ Ocena jakości usług przewozowych

Respondenci biorący udział w badaniu którzy dokonali oceny jakości usług świadczonych przez komunikację publiczną najwyżej ocenili punktualność kursowania pojazdów. Najniżej natomiast została oceniona warunki oczekiwania na przystankach.

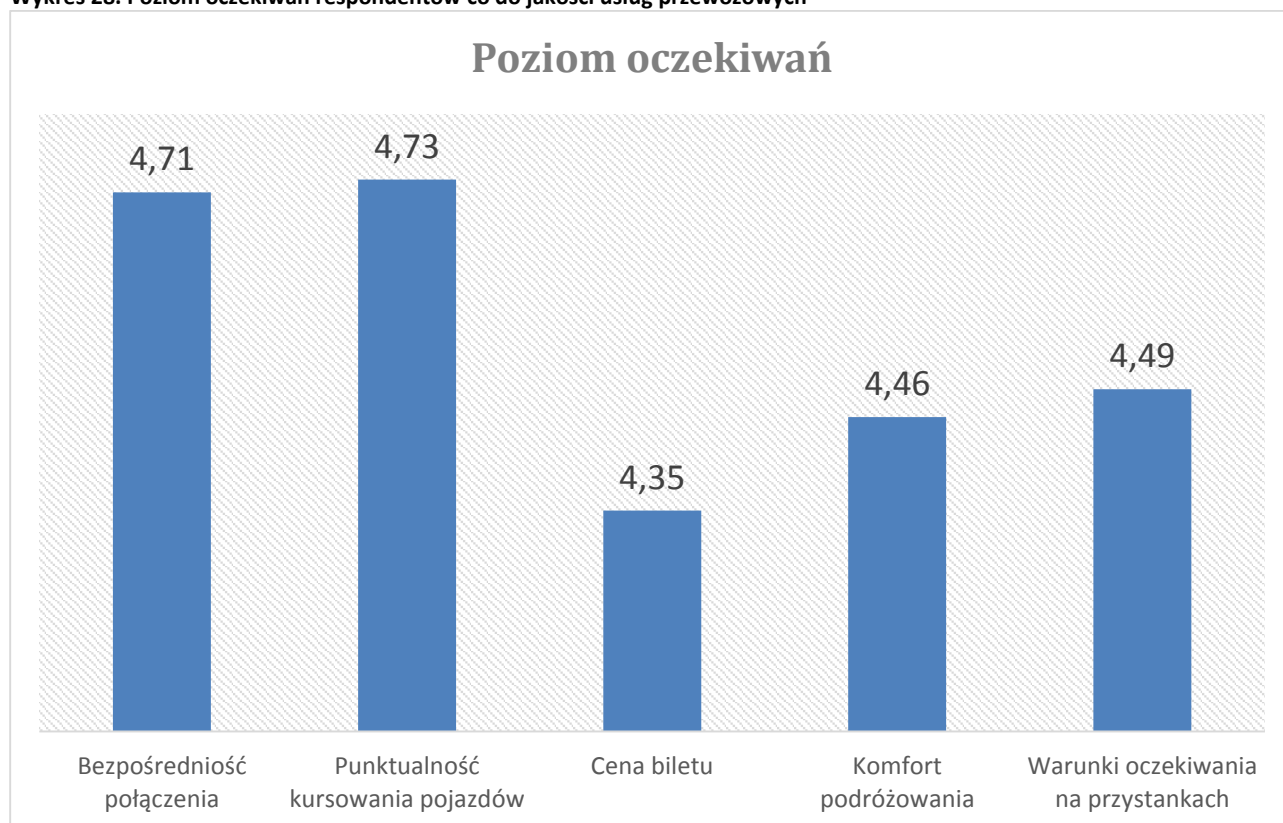
Wykres 27. Ocena jakości usług przewozowych



▪ **Poziom oczekiwań respondentów co do jakości usług przewozowych**

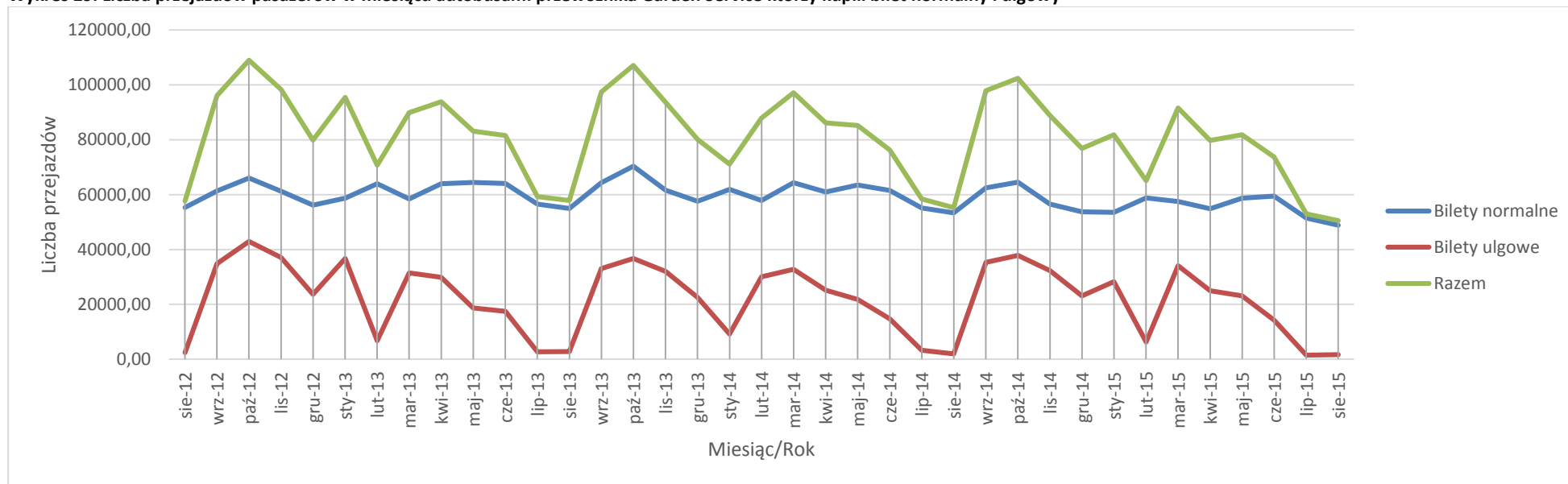
Respondenci biorący udział w badaniu którzy wskazali swoje oczekiwania co do usług świadczonych przez komunikację publiczną wskazali że najbardziej cenią sobie punktualność kursowania pojazdów oraz bezpośredniość połączenia. Jako cechę najmniej ważną ankietowani wskazali cenę biletu.

Wykres 28. Poziom oczekiwań respondentów co do jakości usług przewozowych



5. NATĘŻENIE RUCHU W POWIECIE

Wykres 29. Liczba przejazdów pasażerów w miesiącu autobusami przewoźnika Garden Service którzy kupili bilet normalny i ulgowy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Starostwo Powiatowe w Białej Podlaskiej

Największą liczbę przejazdów pasażerów w miesiącu, którzy kupili bilet normalny odnotowano w październiku 2013 roku- 70385. Z kolei w sierpniu 2015 roku odnotowano najmniejszą liczbę przejazdów pasażerów w miesiącu, którzy kupili bilet normalny- 33 032.

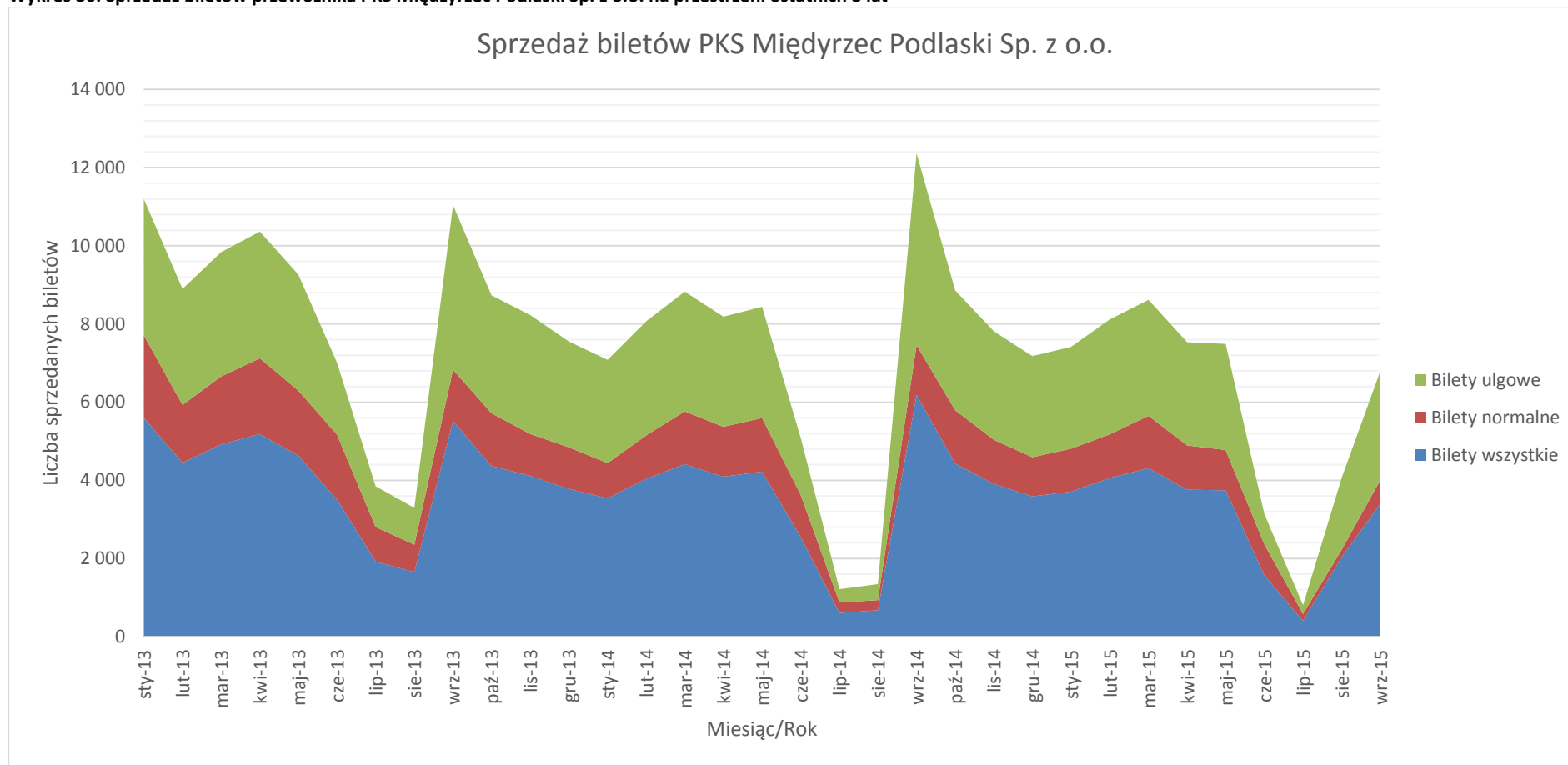
Dla porównania łączna liczba przejazdów pasażerów, którzy kupili bilet normalny od sierpnia 2012 roku do sierpnia 2013 roku wyniosła 785384. Natomiast od sierpnia 2013 roku do sierpnia 2014 roku wyniosła 787595. Między tymi okresami można zaobserwować niewielki wzrost w liczbie przejazdów tj. 0,3%. Od sierpnia 2014 roku do sierpnia 2015 roku łączna liczba przejazdów pasażerów, którzy kupili bilet normalny wyniosła 733953. Między tymi okresami można zaobserwować 6,5% spadek. Reasumując spadek na przestrzeni sierpień 2012-sierpień 2015 wyniósł 7%.

Największą liczbę przejazdów pasażerów w miesiącu, którzy kupili bilet ulgowy odnotowano w październiku 2012 roku- 42941. Z kolei w lipcu 2015 roku odnotowano najmniejszą liczbę przejazdów pasażerów w miesiącu, którzy kupili bilet ulgowy- 1477.

Dla porównania łączna liczba przejazdów pasażerów w miesiącu, którzy kupili bilet ulgowy od sierpnia 2012 roku do sierpnia 2013 roku wyniosła 287543. Natomiast od sierpnia 2013 roku do sierpnia 2014 roku wyniosła 266203. Między tymi okresami można zaobserwować spadek w liczbie przejazdów o 7,4%. Od sierpnia 2014 roku do sierpnia 2015 roku łączna liczba pasażerów którzy kupili bilet ulgowy wyniosła 264767. Między tymi okresami można zaobserwować spadek o 0,54%. Reasumując spadek na przestrzeni sierpień 2012-sierpień 2015 wyniósł 7,9%.

Na podstawie powyższych danych oraz wykresu można zaobserwować tendencję spadkową popytu na publiczny transport zbiorowy. Przyczynia się do tego niski przyrost naturalny, emigracja ludności z obszaru powiatu oraz rosnąca liczba samochodów przypadająca na jednego mieszkańca powiatu.

Wykres 30. Sprzedaż biletów przewoźnika PKS Międzyrzec Podlaski Sp. z o.o. na przestrzeni ostatnich 3 lat

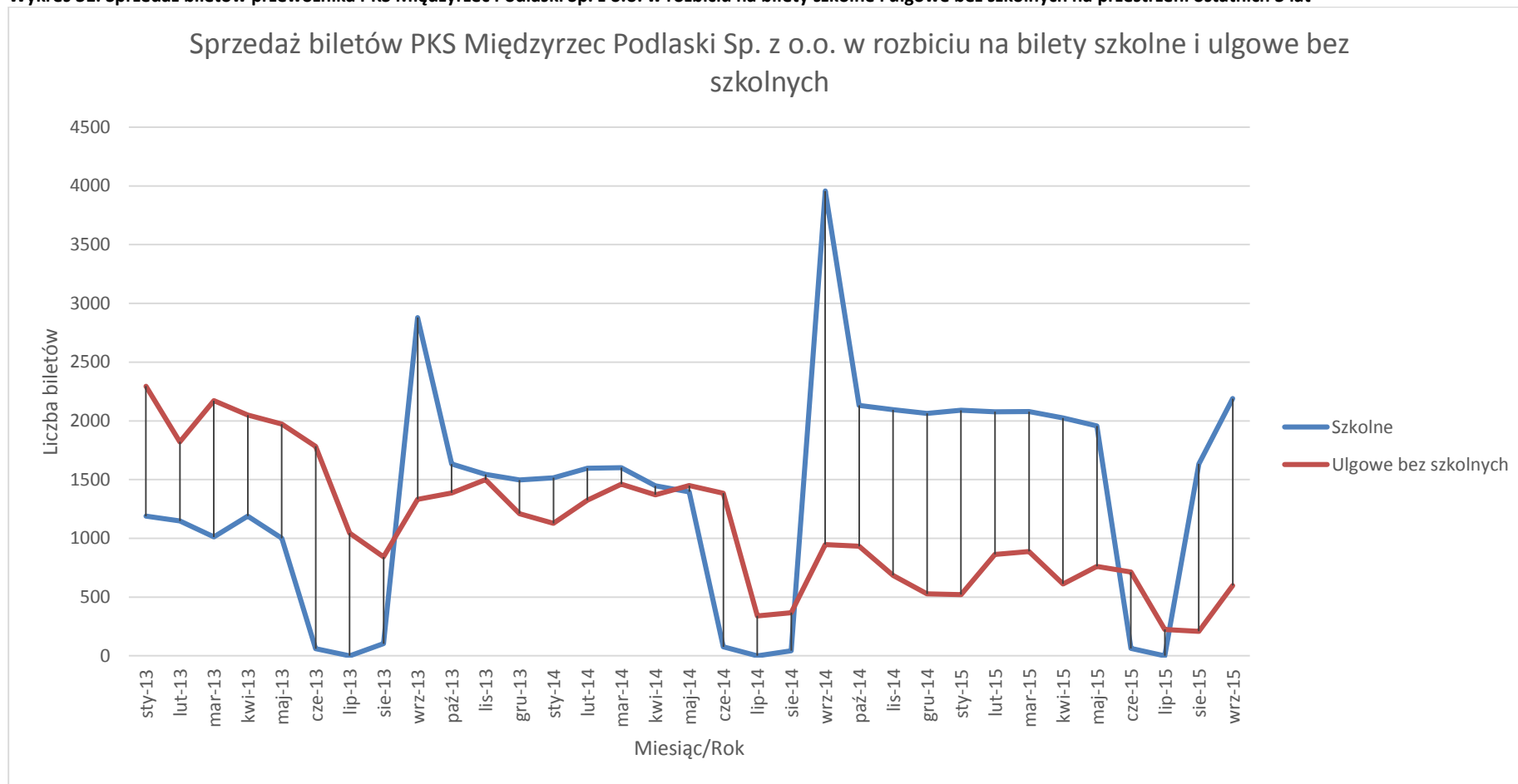


Największą liczbę sprzedanych biletów łącznie odnotowano we wrześniu 2014 roku- 6182 sztuk. Z kolei w lipcu 2015 roku odnotowano najmniejszą liczbę sprzedanych biletów łącznie- 400 sztuk.

Dla porównania największa łączna liczba sprzedanych biletów normalnych- 2115 sztuk została odnotowana w styczniu 2013 roku. Najmniej biletów normalnych sprzedano w lipcu 2015 roku- 175 sztuk.

Największa łączna liczba biletów ulgowych została odnotowana we wrześniu 2014 roku- 4904 sztuki. Warto zauważyć, że podobnie jak w przypadku biletów normalnych najniższy wynik sprzedażowy biletów ulgowych zanotowano w lipcu 2015 roku- 225 sztuk.

Na podstawie danych i wykresu można zaobserwować niewielką tendencję spadkową popytu na publiczny transport zbiorowy. Najlepiej można zaobserwować to zjawisko biorąc pod uwagę pierwszy kwartał 2013, 2014 i 2015 roku- łączna liczba biletów sprzedanych zmniejsza się. Spadek popytu na publiczny transport zbiorowy w miesiącach wakacyjnych powtarza się cyklicznie- jest to uwarunkowane brakiem konieczności przejazdów uczniów i studentów do placówek oświatowych.

Wykres 31. Sprzedaż biletów przewoźnika PKS Międzyrzec Podlaski Sp. z o.o. w rozbiciu na bilety szkolne i ulgowe bez szkolnych na przestrzeni ostatnich 3 lat

Największą liczbę sprzedanych biletów szkolnych odnotowano we wrześniu 2014 roku- 3957 sztuk. Brak sprzedaży biletów szkolnych odnotowano w lipcu 2013, 2014 i 2015 roku. W tym przypadku można zaobserwować tendencję wzrostową popytu na przejazdy szkolne. Najwięcej biletów ulgowych (bez szkolnych) sprzedano w styczniu 2013 roku- 2295 sztuk, natomiast najmniej- 209 sztuk w sierpniu 2015 roku. Na podstawie wykresu można zaobserwować tendencję spadkową w popycie na pozostałe bilety ulgowe.

6. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH

6.1. ZAGADNIENIA WPROWADZAJĄCE

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

Pierwszym wnioskiem, jaki można wyciągnąć analizując stan systemu transportowego w powiecie bialskim jest fakt, że obecna gęsta siatka połączeń realizowania na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Bialskiego i Prezydenta Miasta Biała Podlaska odpowiada potrzebom komunikacyjnym mieszkańców.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.2. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

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

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

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

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

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:

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

Tabela 16. Liczba osób niepełnosprawnych w Powiecie Bialskim

L.P.	Miejscowość/Gmina	Łączna liczba osób niepełnosprawnych
1.	Łomazy	107
2.	Zalesie	94
3.	Piszczac	210
4.	Drelów	267
5.	Rokitno	45
6.	Rossosz	87
7.	Sławatycze	88
8.	Konstantynów	92
9.	Janów Podlaski	432
10.	Leśna Podlaska	91
11.	Gmina Międzyrzec Podlaski	196
12.	Tuczna	172
13.	Miasto Międzyrzec Podlaski	564
14.	Sosnówka	228
15.	Biała Podlaska	67
16.	Miasto Terespol	66
17.	Gmina Terespol	1504
Suma	Wszystkie miejscowości i gminy	4310

6.3. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA (SIP)

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

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

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

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

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

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

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

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

Punkty obsługi pasażera powinny być zlokalizowane w kluczowych rejonach powiatu, przede wszystkim na Dworcu Autobusowym w Białej Podlaskiej oraz Dworcu Autobusowym w Międzyrzecu Podlaskim.

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

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

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

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

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

6.4. UDOSTĘPNIANIE OPERATOROM LUB OPERATOROM I PRZEWOŹNIKOM INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

Każdy organizator powinien zapewnić odpowiednie warunki do funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze, a do tych warunków bez wątpienia należy infrastruktura przystankowa, w zakresie między innymi ustanowienia możliwości korzystania (dostępności) z poszczególnych obiektów przystankowych, mając na uwadze oczekiwania podróżnych, przewoźników i operatorów.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 6 i 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm.) organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega między innymi na określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów oraz których

właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów.

W świetle tej samej ustawy (art. 15 ust. 2) określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania jeśli właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki, w tym wypadku Radę Powiatu.

Przepisy ustawy nie określają terminu w jakim należałoby podjąć daną uchwałę, nie oznacza to jednak, że organizator ma w zakresie jej podjęcia lub nie podjęcia pełną swobodę. Należy zwrócić uwagę na art. 46 ust. 1 w/w ustawy, w którym określono zasady funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z jedną z zasad, w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora, czyli te, w stosunku do których dany organ powinien podjąć uchwałę, o której powyżej. Brak takiej uchwały będzie oznaczał, że operator lub przewoźnik ubiegający się o uzyskanie odpowiedniego uprawnienia do wykonywania regularnych przewozów osób, od dnia wejścia w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, nie może uwzględnić w rozkładzie jazdy tych przystanków komunikacyjnych, w stosunku do których właściwy organ nie podjął uchwały.

Mając powyższe na względzie należy wyraźnie podkreślić, że z dniem 1 marca 2011 r. organizatorzy uzyskali nie tyle prawo co obowiązek podjęcia uchwały w przedmiocie wskazanym w art. 15 ust. 2 w/w ustawy.

Zgodnie zaś z art. 16 ust. 4 w/w ustawy za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego mogą być pobierane opłaty. Stawka opłaty jest uchwalana w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ jednostki samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad.

Sformułowanie zawarte w w/w artykule „mogą być” sugeruje, że opłaty nie muszą być pobierane przez organizatora. Nie mniej jednak warto przeanalizować możliwość pobierania opłat zwłaszcza, że dochód z tych opłat ma być przeznaczany m.in. na utrzymanie (w tym na sprzątanie) przystanków komunikacyjnych.

Należy też zwrócić uwagę, że zróżnicowanie w zakresie poboru opłat w wypadku przewoźnika i operatora poprzez zwolnienie tego drugiego z obowiązku uiszczania stosownej opłaty może zostać uznane za dyskryminujące traktowanie przewoźnika, oba podmioty są bowiem przedsiębiorcami realizującymi przewozy pasażerskie i korzystającymi na równych zasadach z określonych obiektów przystankowych. Przywoływana powyżej ustawa daje możliwość zróżnicowania opłat ze względu np. na lokalizację przystanku jednak nie może prowadzić do dyskryminacji operatorów bądź przewoźników korzystających z danego obiektu na takich samych zasadach.

Podsumowując więc należy podkreślić, że o ile ustanowienie opłaty ma charakter fakultatywny dla jednostki samorządu terytorialnego o tyle uchwała określająca warunki i zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest ta jednostka jest obligatoryjna i powinna określać w szczególności:

- a) kwestie związane z udostępnianiem infrastruktury przystankowej,
- b) obowiązek uiszczania opłaty określonej na podstawie art. 16 ust. 4 tj. sposób pobierania/uiszczania opłaty, jej wysokości wynikającej z pomnożenia opłaty przez liczbę

zatrzymań wynikających z rozkładu jazdy oraz terminy, w jakich przewoźnik czy operator powinien wywiązywać się z obowiązku uiszczenia opłaty.

Nie ma przeciwwskazań, aby jednostka samorządu terytorialnego wydała jedną uchwałę regulującą wszystkie w/w kwestie.

6.5. PRZYSTANKI, DWORCE AUTOBUSOWE ORAZ PLANOWANE WĘZŁY PRZESIADKOWE W POWIECIE BIALSKIM

Na terenie Powiatu Bialskiego najistotniejszym węzłem komunikacyjnym niewątpliwie jest miasto Biała Podlaska (powiat grodzki), w którym krzyżują się różnego rodzaju drogi m. in. jedna droga krajowa, dwie wojewódzkie i jedna linia kolejowa. Natomiast planowaną inwestycją przebiegającą w odległości kilku kilometrów od granic miasta, będzie budowa autostrady A2.

Miasto Biała Podlaska (powiat grodzki) od 1978 roku posiada własną komunikację autobusową. Miejski Zakład Komunikacyjny w Białej Podlaskiej dysponuje flotą autobusów obsługujących 8 stałych linii oznaczonych literami alfabetu od „A” do „H”. Linie weekendową tzw. cmentarną – „P” oraz linię zwykłą „I” obsługuje prywatna firma PKM Wiczuk.

Zgodnie z Uchwałą Rady Powiatu w Białej Podlaskiej nr XXV/155/2013, przystankami komunikacyjnymi, których właścicielem lub zarządcą jest powiat bialski, są:

Tabela 17. Przystanki komunikacyjne których właścicielem lub zarządcą jest Powiat Bialski

1.Lp.	2.Nr przyst.	3.Nazwa przyst. - lokalizacja	4.Nr drogi	5.Gmina
1	1.	Jelnica Kolonia	1001L	Międzyrzec Podlaski
2	2.	Misie skrzyżowanie		
3	3.	Misie		
4	4.	Przychody 1		
5	5.	Przychody 2		
6	378.	Przychody 3		
7	6.	Tuliłów	1004L	Międzyrzec Podlaski
8	7.	Tuliłów szkoła		
9	8.	Krzymoszyce		
10	9.	Krzewica 1	1005L	Międzyrzec Podlaski
11	10.	Wólka Krzymowska		
12	11.	Kożuszki 1	1006L	Międzyrzec Podlaski
13	379.	Łuniew 3		
14	12.	Łuniew 1		
15	13.	Łuniew 2		
16	14.	Krzewica 2		
17	15.	Łuby	1007L	Międzyrzec Podlaski
18	16.	Łukowisko	1008L	Międzyrzec Podlaski
19	380.	Manie 1		
20	17.	Manie 2		

21	18.	Rogoźnica 1		
22	19.	Rogoźnica 2		
23	20.	Hałasy	1009L	Międzyrzec Podlaski
24	381.	Żabce		
25	21.	Zasiadki 1	1010L	Międzyrzec Podlaski
26	382.	Zasiadki 2		
27	383.	Zasiadki 3		
28	384.	Rogoźnica 3	1012L	Międzyrzec Podlaski
29	22.	Szachy	1013L	Międzyrzec Podlaski
30	23.	Żerocin leśniczówka		
31	24.	Woroniec 1	1015L	Biała Podlaska
32	25.	Woroniec 2		
33	26.	Zabłocie		
34	27.	Swory		
35	28.	Pólko 1		
36	29.	Pólko 2		
37	30.	Cetujki 1		
38	31.	Cetujki 2		
39	32.	Sławacinek Nowy 1	1018L	Biała Podlaska
40	385.	Sławacinek Nowy 2		
41	33.	Sitnik Kolonia		
42	34.	Sitnik 1		
43	35.	Sitnik 2		
44	36.	Łukowce		
45	37.	Worgule 1	1018L	Leśna Podlaska
46	386.	Worgule 3		
47	38.	Worgule 2		
48	39.	Bordziłówka Stara 1		
49	40.	Bordziłówka Stara 2		
50	41.	Bordziłówka Nowa 1		
51	42.	Bordziłówka Nowa 2		
52	43.	Droblin 1	1019L	Leśna Podlaska
53	44.	Droblin 2		
54	45.	Droblin 3		
55	387.	Droblin 4		
56	388.	Rakowiska 1	1020L	Biała Podlaska
57	389.	Rakowiska 2		
58	46.	Terebela 1		
59	47.	Terebela 2		
60	390.	Jagodnica 1		

61	391.	Jagodnica 2	1020L	Leśna Podlaska
62	48.	Zaberbecze	1021L	Leśna Podlaska
63	49.	Cicibór Mały	1022L	Biała Podlaska
64	392.	Witulin 1	1022L	Leśna Podlaska
65	393.	Witulin 2		
66	50.	Witulin 3		
67	51.	Leśna Podlaska 1		
68	52.	Leśna Podlaska 2		
69	53.	Bukowice		
70	54.	Klukowszczyzna		
71	55.	Kolonia Witulin 1	1023L	Leśna Podlaska
72	56.	Kolonia Witulin 2		
73	394.	Kolonia Witulin 3		
74	57.	Mariampol		
75	58.	Bukowice Kolonia 1		
76	395.	Bukowice Kolonia 2		
77	59.	Leśna Podlaska 3		
78	396.	Leśna Podlaska 4		
79	60.	Nosów 1	1024L	Leśna Podlaska
80	61.	Nosów 2		
81	62.	Nosów 3	1025L	Leśna Podlaska
82	63.	Konstantynów las	1026L	Konstantynów
83	64.	Gnojno 3		
84	65.	Gnojno 2	1027L	Konstantynów
85	397.	Gnojno 4		
86	66.	Gnojno 1		
87	67.	Antolin		
88	68.	Bubel Stary 2	1027L	Janów Podlaski
89	69.	Bubel Stary 1		
90	70.	Bubel Łukowiska 2		
91	71.	Bubel Łukowiska 1		
92	72.	Bubel Granna 1		
93	73.	Stare Buczyce		
94	74.	Bubel Granna 2	1028L	Janów Podlaski
95	398.	Bubel Granna 3		
96	75.	Bubel Granna 4		
97	76.	Wólka Polinowska	1029L	Konstantynów
98	77.	Romanów		

99	78.	Pawłów Nowy	1029L	Janów Podlaski
100	79.	Klonownica Plac 1	1031L	Janów Podlaski
101	80.	Klonownica Plac 2		
102	81.	Polinów		
103	82.	Klonownica Mała		
104	83.	Zaborek		
105	84.	Janów Podlaski (ul. Bialska)		
106	85.	Ostrów 1	1033L	Janów Podlaski
107	86.	Ostrów 2		
108	87.	Hołodnica 2	1034L	Rokitno
109	88.	Hołodnica 3		
110	89.	Klonownica Duża 2	1035L	Rokitno
111	90.	Klonownica Duża 1		
112	91.	Hołodnica 1		
113	92.	Rokitno 2		
114	93.	Rokitno 1		
115	399.	Kolonia Rokitno 2		
116	94.	Kolonia Rokitno 1		
117	95.	Pokinianka 1		
118	400.	Pokinianka 2		
119	96.	Olszyn 3		
120	97.	Olszyn 2		
121	98.	Olszyn 1		
122	99.	Kołczyn 2		
123	100.	Kołczyn 1		
124	101.	Berezówka 2	1035L	Zalesie
125	102.	Kozuła	1036L	Biała Podlaska
126	103.	Grabanów 1		
127	104.	Grabanów 2		
128	105.	Grabanów 3		
129	401.	Grabanów 5		
130	106.	Julków 1		
131	107.	Kaliłów 1		
132	108.	Nadleśnictwo		
133	109.	Rokitno 3	1036L	Rokitno
134	110.	Rokitno 4		
135	111.	Kolonia Rokitno 2		
136	112.	Cieleśnica		
137	113.	Błonie 1	1036L	Janów Podlaski
138	114.	Błonie 2		
139	402.	Grabanów - Kozuła	1037L	Biała Podlaska

140	403.	Grabanów 6		
141	404.	Grabanów 7		
142	115.	Grabanów 4		
143	405.	Grabanów 8		
144	116.	Wilczyn		
145	406.	Julków 3		
146	117.	Julków 2		
147	407.	Kalińów 2	1038L	Biała Podlaska
148	408.	Kalińów 3		
149	118.	Michałki Kolonia	1039L	Rokitno
150	119.	Michałki 4		
151	120.	Lipnica 1	1040L	Rokitno
152	409.	Lipnica 3		
153	121.	Lipnica 2		
154	410.	Michałki 1		
155	411.	Michałki 2		
156	412.	Michałki 3		
157	413.	Zalesie 2	1041L	Zalesie
158	122.	Lachówka Mała 1		
159	123.	Kijowiec 4		
160	124.	Kijowiec Kolonia 1		
161	125.	Kijowiec Kolonia 2		
162	126.	Dereczanka		
163	127.	Nowosiółki 1		
164	128.	Nowosiółki 2		
165	129.	Berezówka 1		
166	130.	Mokrany Stare 1		
167	131.	Mokrany Nowe		
168	132.	Husinka 1	1042L	Biała Podlaska
169	133.	Husinka 2		
170	134.	Koczukówka 1	1042L	Zalesie
171	135.	Koczukówka 2		
172	136.	Kijowiec 1		
173	137.	Kijowiec 2		
174	138.	Kijowiec 3		
175	414.	Kijowiec 5	1043L	Zalesie
176	139.	Kijowiec Kolonia 3		
177	140.	Łęgi	1044L	Terespol
178	415.	Horbów 1	1045L	Zalesie
179	141.	Horbów 2		

180	142.	Lachówka Mała 2		
181	143.	Dobryń Mały 1		
182	144.	Dobryń Mały 2		
183	145.	Dobryń Duży 1		
184	146.	Dobryń Duży 2		
185	147.	Dobryń Duży 3		
186	148.	Dobryń Duży 4		
187	149.	Malowa Góra 1	1046L	Zalesie
188	150.	Malowa Góra 2		
189	151.	Koroszczyn 1		
190	152.	Koroszczyn 2		
191	153.	Koroszczyn 3		
192	154.	Mokraný Stare 2	1048L	Zalesie
193	155.	Mokraný Stare 3		
194	416.	Michalków	1049L	Terespol
195	417.	Murawiec		
196	418.	Żuki		
197	419.	Kostomłoty Kolonia 1	1049L	Kodeń
198	420.	Kostomłoty Kolonia 2		
199	421.	Kostomłoty		
200	422.	Okczyn		
201	156.	Zalesie 1	1051L	Zalesie
202	157.	Zalesie 3		
203	158.	Chotyłów 1	1051L	Piszczac
204	159.	Chotyłów 2		
205	160.	Piszczac 4		
206	161.	Piszczac 5		
207	162.	Piszczac Kolonia 1		
208	163.	Dąbrowica Duża 1	1051L	Tuczna
209	164.	Dąbrowica Duża 2		
210	165.	Tuczna Kolonia 1		
211	166.	Tuczna 1		
212	423.	Tuczna przedszkole		
213	167.	Tuczna 2		
214	168.	Tuczna 3		
215	169.	Tuczna 4		
216	170.	Ogrodniki 1		
217	171.	Ogrodniki 2		
218	172.	Miedzyleś 2	1051L	Tuczna
219	173.	Miedzyleś 3		
220	174.	Kolonia Krzywówólka		

221	175.	Krzywowólka 1	1051L	Sławatycze
222	176.	Sajówka 1		
223	424.	Sławatycze		
224	425.	Piszczac Kolonia 4	1052L	Piszczac
225	426.	Podolanka		
226	427.	Zastawek 1	1052L	Terespol
227	177.	Zastawek 2		
228	178.	Lebiedziew		
229	428.	Kolonia Kopytów	1054L	Kodeń
230	179.	Piszczac 3	1055L	Piszczac
231	180.	Piszczac Kolonia 2		
232	181.	Połoski 1		
233	429.	Połoski 5		
234	182.	Połoski 2		
235	183.	Połoski 3		
236	184.	Połoski 4 (Trojanów)		
237	185.	Połoski PGR		
238	186.	Zahorów		
239	187.	Kodeń	1056L	Kodeń
240	188.	Dobromyśl 1		
241	189.	Dobromyśl 2		
242	430.	Choroszczyńska 1	1056L	Tuczna
243	431.	Tuczna 5		
244	190.	Tuczna Kolonia 2		
245	191.	Mazanówka 1		
246	192.	Bokinka Pańska 1		
247	193.	Bokinka Pańska 2	1056L	Łomazy
248	194.	Stasiówka		
249	195.	Kopytnik 1		
250	196.	Kopytnik 2		
251	197.	Zaścianek		
252	198.	Lubenka 1		
253	199.	Łomazy ul. Wisznicka		
254	432.	Choroszczyńska 2	1057L	Tuczna
255	433.	Leniuszki 1		
256	434.	Leniuszki 2	1059L	Tuczna
257	200.	Kolonia Wólka Zabłocka 1	1060L	Tuczna
258	435.	Kolonia Wólka Zabłocka 2		

259	436.	Kolonia Wólka Zabłocka 3		
260	201.	Wólka Zabłocka		
			1060L	Kodeń
261	202.	Zabłocie 1		
262	437.	Zabłocie 2		
263	438.	Zabłocie 3		
264	203.	Szostaki		
			1061L	Tuczna
265	204.	Rozbitówka 1		
266	205.	Rozbitówka 2		
			1062L	Sławatycze
267	206.	Krzywowólka 2		
268	207.	Zańków 1		
269	439.	Zańków 2		
			1064L	Sławatycze
270	208.	Jabłeczna 1		
271	209.	Jabłeczna 2		
			1065L	Sławatycze
272	210.	Mościce Dolne		
273	211.	Nowosiółki 1		
274	440.	Nowosiółki 2		
275	441.	Nowosiółki 3		
			1067L	Zalesie
276	442.	Kłoda Mała		
277	443.	Kłoda Duża 1		
278	444.	Kłoda Duża 2		
279	445.	Kłoda Duża 3		
			1067L	Biała Podlaska
280	446.	Perkowice 1		
281	212.	Perkowice 2		
			1068L	Biała Podlaska
282	213.	Czosnówka 1		
283	214.	Czosnówka 2		
284	215.	Czosnówka 3		
285	216.	Ogrodniki 1		
286	217.	Ortel Książęcy 2		
287	218.	Ortel Książęcy 3		
			1068L	Piszczac
288	219.	Ortel Królewski I 1		
289	220.	Kościeniewiczze 1		
290	447.	Kościeniewiczze 3		
291	221.	Kościeniewiczze 2		
292	222.	Wyczółki 1		
293	223.	Piszczac 1	1069L	Biała Podlaska
294	224.	Ortel Książęcy 4		
295	448.	Ortel Książęcy 5		
296	449.	Ortel Książęcy 6		
297	225.	Dokudów 1		
298	226.	Dokudów 2		

299	227.	Dokudów 3		
300	228.	Ortel Królewski I 2	1071L	Piszczac
301	229.	Ortel Królewski II 1		
302	230.	Ortel Królewski II 2		
303	231.	Studzianka 1	1071L	Łomazy
304	232.	Studzianka 2		
305	233.	Studzianka 3		
306	234.	Łomazy 1		
307	450.	Łomazy 2	1072L	Łomazy
308	235.	Łomazy Kolonia		
309	236.	Kolonia Kozły		
310	451.	Kozły 1		
311	237.	Kozły 2		
312	238.	Kozły 3		
313	452.	Kościeniewicze 4	1073L	Piszczac
314	453.	Kościeniewicze 5		
315	454.	Kościeniewicze 6		
316	239.	Wyczółki 2	1074L	Piszczac
317	240.	Wyczółki 3		
318	241.	Dąbrowica Mała 1		
319	242.	Dąbrowica Mała 2		
320	455.	Wyczółki 4	1075L	Piszczac
321	456.	Wyczółki 5		
322	457.	Wólka Kościeniewicka 1		
323	458.	Wólka Kościeniewicka 2		
324	243.	Wisznice	1075L	Wisznice
325	244.	Bokinka Królewska 1	1076L	Tuczna
326	245.	Bokinka Królewska 2		
327	459.	Tuczna 6		
328	460.	Koszoły 1	1077L	Łomazy
329	461.	Koszoły 2		
330	246.	Koszoły 3		
331	462.	Kolonia Huszcza II		
332	247.	Huszcza Druga 1	1078L	Łomazy
333	463.	Huszcza Druga 2		
334	248.	Huszcza Pierwsza 1		
335	249.	Huszcza Pierwsza 2		
336	250.	Wiski	1078L	Tuczna

337	251.	Lubenka 2	1079L	Łomazy
338	252.	Lubenka 3		
339	253.	Łomazy ul. Plac Jagielloński	1080L	Łomazy
340	254.	Łomazy ul. Lubelska		
341	255.	Jusaki Łomazy	1081L	Wisznice
342	464.	Kolonia Rowiny		
343	256.	Curyn 1		
344	257.	Curyn 2		
345	258.	Bordziłówka 3	1083L	Rossosz
346	259.	Bordziłówka 1		
347	260.	Bordziłówka 2		
348	261.	Rowiny		
349	262.	Rozwadówka 1	1084L	Sosnówka
350	263.	Rozwadówka 2		
351	264.	Rozwadówka 3		
352	265.	Motiwca 1		
353	465.	Przechód 1	1085L	Sosnówka
354	266.	Przechód 2		
355	267.	Sosnówka 1		
356	268.	Sosnówka 2		
357	269.	Sosnówka 3		
358	270.	Motwica 2		
359	271.	Pogorzelec 1		
360	466.	Pogorzelec 3		
361	272.	Pogorzelec 2		
362	273.	Dębów 1		
363	467.	Dębów 2		
364	274.	Mazanówka 2	1086L	Tuczna
365	275.	Kalichowszczyzna		
366	468.	Lipinki 1		
367	276.	Lipinki 2		
368	469.	Lipinki 3		
369	277.	Wygnanka 3		
370	278.	Wygnanka 1	1086L	Sosnówka
371	279.	Wygnanka 2		
372	280.	Żuki	1087L	Tuczna
373	281.	Ogrodniki 2	1088L	Tuczna
374	470.	Ogrodniki 3		
375	282.	Ogrodniki 4		

376	283.	Matiaszówka 2	1089L	Tuczna
377	284.	Matiaszówka 3		
378	285.	Sajówka 2	1090L	Sławatycze
379	286.	Sajówka 3		
380	287.	Rozwadówka 5	1091L	Sosnówka
381	288.	Rozwadówka 4		
382	289.	Sosnówka Kolonia 1		
383	471.	Sosnówka 4		
384	290.	Sosnówka Kolonia 2		
385	291.	Romanów 1		
386	292.	Romanów 2	1093L	Sosnówka
387	293.	Czeputka		
388	294.	Łyniew	1096L	Wisznice
389	295.	Rusiły		
390	297.	Polubicze Wiejskie 1	1098L	Wisznice
391	298.	Polubicze Wiejskie 2		
392	299.	Polubicze Wiejskie 3		
393	300.	Polubicze Wiejskie 4	1100L	Wisznice
394	301.	Dubica Dolna 1	1101L	Wisznice
395	302.	Dubica Dolna 2		
396	303.	Polubicze Wiejskie II		
397	304.	Rossosz 2 1102L Rossosz	1103L	Rossosz
398	305.	Rossosz 3		
399	306.	Rossosz 4		
400	472.	Rossosz 5		
401	307.	Mokre 4		
402	308.	Romaszki 1		
403	309.	Romaszki 2		
404	473.	Romaszki 3		
405	310.	Mokre 1		
406	311.	Mokre 2	1104L	Rossosz
407	312.	Rossosz 6	1105L	Rossosz
408	313.	Musiejówka 1		
409	314.	Musiejówka 2		
410	315.	Mokre 3	1106L	Rossosz
411	316.	Bielany 1	1107L	Łomazy

412	317.	Bielany 2		
413	318.	Krasówka 1		
414	474.	Krasówka 2		
415	319.	Korczówka 1		
416	320.	Korczówka 2		
417	321.	Kozły 1		
418	322.	Burwin	1109L	Łomazy
419	323.	Wola Dubowska	1110L	Łomazy
420	324.	Lisy	1111L	Biała Podlaska
421	325.	Michałówka		
422	326.	Janówka		
423	327.	Młyniec		
424	328.	Leszczanka 1	1111L	Drelów
425	329.	Leszczanka 2		
426	330.	Witoroż 1		
427	331.	Witoroż 2		
428	332.	Witoroż 3		
429	333.	Strzyżówka		
430	334.	Żerocin 4		
431	335.	Żerocin 1		
432	336.	Żerocin 2		
433	337.	Żerocin 3		
434	338.	Wółka Korczowska	1112L	Łomazy
435	339.	Korczówka 3		
436	340.	Łózki 1	1113L	Drelów
437	341.	Łózki 2		
438	342.	Łózki 3		
439	343.	Kwasówka 1		
440	344.	Kwasówka 2		
441	345.	Sławacinek Nowy 2		
442	346.	Porosiuki 1		
443	347.	Porosiuki 2		
444	475.	Jażwiny 1	1114L	Biała Podlaska
445	476.	Jażwiny 2		
446	477.	Sokule 1	1114L	Drelów
447	478.	Sokule 2		
448	479.	Dołha 1		
449	480.	Dołha 2		
450	348.	Danówka	1115L	Drelów

451	481.	Styrzyniec 1	1117L	Biała Podlaska
452	482.	Styrzyniec 2		
453	349.	Styrzyniec 3		
454	350.	Worsy 1	1123L	Drelów
455	351.	Worsy 2		
456	352.	Szóstka 1		
457	353.	Kolonia Szóstka		
458	354.	Augustówka 1		
459	355.	Augustówka 2		
460	356.	Łózki 6		
461	357.	Drelów		
462	358.	Łózki 5	1124L	Drelów
463	359.	Łózki 3		
464	360.	Łózki 4		
465	361.	Szóstka 2	1125L	Drelów
466	362.	Wólka Łóżecka 2		
467	363.	Wólka Łóżecka 3		
468	364.	ul. Berezowska 1	1126L	m. Międzyrzec Podl.
469	365.	ul. Berezowska 2		
470	366.	Bereza 1	1126L	Międzyrzec Podl.
471	367.	Bereza 2		
472	368.	Bereza 3		
473	483.	Bereza 4		
474	369.	Bereza Nowiny		
475	370.	Szóstka 3	1126L	Drelów
476	371.	Rzeczyca 1	1127L	Międzyrzec Podl.
477	484.	Rzeczyca 2		
478	485.	Kopytów		
479	486.	Zahacie 1		
480	487.	Zahacie 2		
481	488.	Elżbiecin	1130L	Kodeń
482	372.	ul. Wojska Polskiego 1	1136L	m. Terespol
483	489.	ul. Wojska Polskiego 2	1137L	m. Terespol
484	490.	ul. Wojska Polskiego 3		
485	491.	ul. 3-go Maja		
486	373.	ul. Sienkiewicza/ul. Zawadki	1141L	m. Międzyrzec Podl.
487	374.	ul. Niecała	1145L	m. Międzyrzec Podl.

488	375.	ul. Tuliłowska		
489	376.	PKS	1146L	m. Międzyrzec Podl.
490	377.	Pływalnia		

Dworce autobusowe na terenie Powiatu Bialskiego:

- Dworzec autobusowy w Białej Podlaskiej.
Dworzec autobusowy lokalizowany jest w centrum miasta. Aktualnie właścicielem jest prywatny przewoźnik Garden Service, który przejął z innymi firmami prywatnymi połączenia komunikacyjne.
- Dworzec autobusowy PKS w Międzyrzeczu Podlaskim umiejscowiony jest przy ul. Brzeskiej. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Międzyrzeczu Podlaskim powstało na mocy aktu komercjalizacji w dniu 26.02.2008 roku. Wewnątrz obiektu znajdują się kasy biletowe oraz toalety. Dworzec nie jest czynny całodobowo.

Oprócz wspomnianych powyżej dworcach autobusowych, przez teren Powiatu Bialskiego przebiega fragment linii kolejowej E20 (część II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Zachód – Wschód łączącego Berlin z Moskwą). Stacje kolejowe w Międzyrzeczu Podlaskim, Białej Podlaskiej, Małaszewiczach oraz Terespolu odgrywają istotną rolę w transporcie.

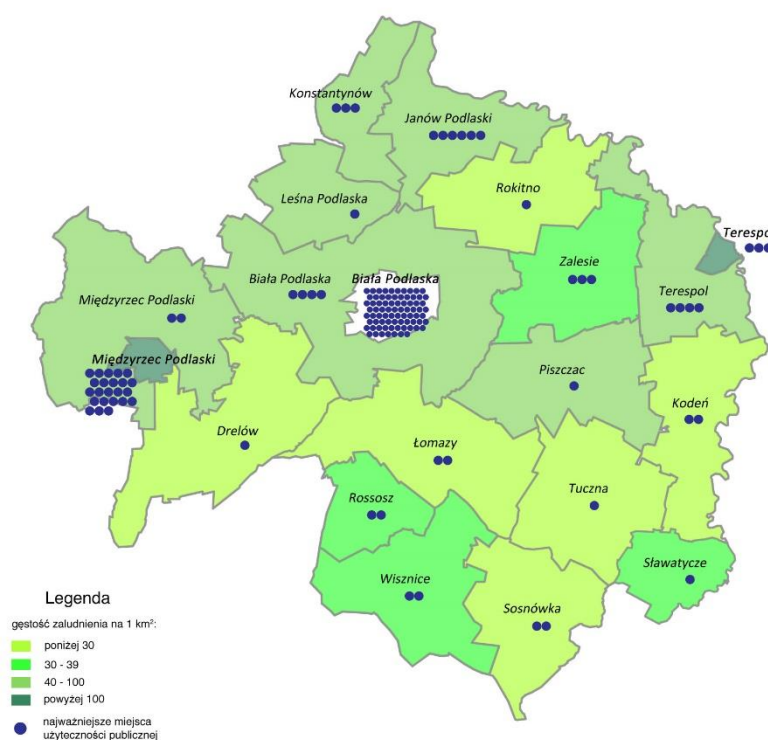
Planowane węzły przesiadkowe.

Węzeł przesiadkowy to miejsce w którym następuje intensywne przesiadanie się pasażerów komunikacji publicznej oraz komunikacji indywidualnej. Przesiadanie się pasażerów w węzłach komunikacyjnych dotyczą różnego rodzaju środków komunikacji im. in. autobus, bus, kolej. Na terenie Powiatu Bialskiego należałoby wskazać cztery węzły przesiadkowe, znajdujące się na terenie: miasta Biała Podlaska (powiat grodzki), miasta Międzyrzec Podlaski, miasta Terespol oraz siedziby gminy Wisznice. Stworzenie owych węzłów przesiadkowych w powiecie ma za zadanie ułatwić podróżowanie po terenie powiatu. Ważne jest również to aby wszystkie planowane węzły przesiadkowe utworzone były w centrach swoich miejscowości.

7. OKREŚLENIE OBSZARÓW O NAJWIĘKSZYM POTENCJALNYM ZAPOTRZEBOWANIU NA PRZEWOZY

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

Mapa 6. Najważniejsze obiekty użyteczności publicznej na tle gęstości zaludnienia w Powiecie Bialskim



Źródło: Opracowanie własne

Powiat bialski należy do grupy powiatów o niskiej gęstości zaludnienia na tle województwa lubelskiego (41 osób na km²). Największą gęstość zaludnienia posiada gmina miejska Międzyrzec Podlaski (860 osób na km²). Należy podkreślić że jednym z głównych celów komunikacyjnych mieszkańców powiatu jest miasto Biała Podlaska oraz miasto Międzyrzec Podlaski.

Tabela 18. Gęstość zaludnienia w gminach Powiatu Bialskiego

Jednostka samorządu terytorialnego	Gęstość zaludnienia	Liczba obiektów użyteczności publicznej i zakładów pracy
Biała Podlaska (miasto)	1167	50
Międzyrzec Podlaski (miasto)	860	23

Terespol (miasto)	578	3
Biała Podlaska (gmina wiejska)	42	3
Drelów	24	1
Janów Podlaski	41	6
Kodeń	25	2
Konstantynów	47	3
Leśna Podlaska	44	1
Łomazy	26	2
Międzyrzec Podlaski (gmina wiejska)	40	2
Piszczac	44	1
Rokitno	23	1
Rossosz	31	2
Sławatycze	35	1
Sosnówka	17	2
Terespol (gmina wiejska)	49	4
Tuczna	19	1
Wisznice	30	2
Zalesie	30	3

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

Najważniejszym generatorem ruchu jest miasto Biała Podlaska oraz Międzyrzec Podlaski, gdzie występuje największa liczba obiektów o charakterze użyteczności publicznej. W Międzyrzeczu Podlaskim zlokalizowanych jest wiele zakładów pracy o znaczeniu powiatowym.

Dodatkowo należy podkreślić, że zakłady pracy o znaczeniu powiatowym zlokalizowane są również na obszarze Gminy Janów Podlaski oraz na obszarze gminy wiejskiej Terespol.

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

Tabela 19. Najważniejsze zakłady pracy w poszczególnych gminach powiatu bialskiego

Jednostka administracyjna	Zakład pracy
	"SEDAR" S.A. w Międzyrzeczu Podlaskim
	"MEPROZRET" Fabryka Maszyn Rolniczych w Międzyrzeczu Podlaskim Sp. z o.o.

Gmina miejska Międzyrzec Podlaski	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Międzyrzecu Podlaskim
	Wipasz S.A. w Międzyrzecu Podlaskim
Gmina wiejska Biała Podlaska	Zakład w Terebeli, wytwarzający meble, należący do Przedsiębiorstwa Produkcyjnego „BIASOV-MEBLE” Sp. z o.o. w Białej Podlaskiej
Gmina Janów Podlaski	BAKALLAND S.A. w Janowie Podlaskim
Gmina wiejska Międzyrzec Podlaski	Zakłady Przetwórstwa Mięsnego „KAROL” w Strzакłach
Gmina wiejska Terespol	Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. z/s w Płocku Baza Paliw Nr 22 w Małaszewiczach
	Zakład Przewozów Towarowych i Przeładunku PKP CARGO S.A. w Małaszewiczach

Na obszarze Powiatu Bialskiego zlokalizowane są następujące szkoły ponadgimnazjalne:

- LICEUM OGÓLNOKSZTAŁCĄCE IM. GEN. WŁ. SIKORSKIEGO W MIĘDZYRZECU PODLASKIM
- ZESPÓŁ SZKÓŁ EKONOMICZNYCH IM. MARII DĄBROWSKIEJ W MIĘDZYRZECU PODLASKIM
- ZESPÓŁ SZKÓŁ OGÓLNOKSZTAŁCĄCYCH LICEUM OGÓLNOKSZTAŁCĄCE IM. BOHATERÓW WARSZAWY W TERESPOLU
- ZESPÓŁ SZKÓŁ PONADGIMNAZJALNYCH IM. UNITÓW PODLASKICH W MIĘDZYRZECU PODLASKIM
- ZESPÓŁ SZKÓŁ IM. ADAMA NARUSZEWICZA W JANOWIE PODLASKIM
- ZESPÓŁ SZKÓŁ IM. WŁ. ST. REYMONTA W MAŁASZEWICZACH
- LICEUM OGÓLNOKSZTAŁCĄCE IM. WŁ. ZAWADZKIEGO W WISZNICACH
- ZESPÓŁ SZKÓŁ CENTRUM KSZTAŁCENIA ROLNICZEGO IM WINCENTEGO WITOSA W LEŚNEJ PODLASKIEJ

W Białej Podlaskiej zlokalizowane są następujące szkoły ponadgimnazjalne i wyższe uczelnie :

Szkoły ponadgimnazjalne:

- I Liceum Ogólnokształcące im. Józefa Ignacego Kraszewskiego (dawna Akademia Bialska) w Zespole Szkół Ogólnokształcących
- Zespół Szkół Zawodowych nr 1 im. Komisji Edukacji Narodowej, obejmujący:
 - Technikum Nr 1
 - Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 1
- Zespół Szkół Zawodowych nr 2 im. Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury, obejmujący:
 - Technikum nr 2
 - Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 2
 - Szkoła Policealna Zawodowa

- Zespół szkół zawodowych ZSZ Zasadniczej Szkoły Zawodowej im. K. K. Baczyńskiego
- II Liceum Ogólnokształcące im. Emilii Plater w Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 3
- III Liceum Ogólnokształcące im. Adama Mickiewicza w Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 2
- IV Liceum Ogólnokształcące im. Stanisława Staszica
- Akademickie Liceum Ogólnokształcące Państwowej Szkoły Wyższej im. Papieża Jana Pawła II
- Katolickie Liceum Ogólnokształcące im. Cypriana Kamila Norwida

Szkoły wyższe

- Akademia Wychowania Fizycznego w Warszawie, Filia w Białej Podlaskiej[16]
- Państwowa Szkoła Wyższa im. Papieża Jana Pawła II
- Kolegium Licencjackie Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Białej Podlaskiej
- Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego im. Kazimierza Pułaskiego w Radomiu, Wydział Transportu i Elektrotechniki

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

- POWIATOWY URZĄD PRACY W BIAŁEJ PODLASKIEJ
- FILIA POWIATOWEGO URZĘDU PRACY W MIĘDZYRZECU PODLASKIM
- STAROSTWO POWIATOWE W BIAŁEJ PODLASKIEJ
- URZĄD GMINY BIAŁA PODLASKA
- URZĄD SKARBOWY W BIAŁEJ PODLASKIEJ
- PLACÓWKI ZUS I KRUS
- WOJEWÓDZKI SZPITAL SPECJALISTYCZNY W BIAŁEJ PODLASKIEJ
- SAMODZIELNY PUBLICZNY ZAKŁAD OPIEKI ZDROWOTNEJ W MIĘDZYRZECU PODLASKIM

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

Biorąc pod uwagę celowość- najistotniejsze jest połączenie wszystkich gmin wchodzących w skład powiatu z miastem Biała Podlaska. Dodatkowo powinny gminy sąsiadujące powinny posiadać połączenie autobusowe z Międzyrzecem Podlaskim (gminy Międzyrzec Podlaski i Drelów) z Terespołem (gminy Kodeń, Zalesie, Terespol) i Wisznicami (gminy Sosnówka i Sławatycze).

Na efektywność transportu publicznego wpływa wiele czynników. Jednym z najistotniejszych jest dostosowanie kursowania pojazdów do natężenia liczby podróżnych na poszczególnych trasach i poszczególnych godzinach. Dlatego też autobusy powinny kursować ze zwiększoną częstotliwością w godzinach szczytu porannego 7:00-9:00 oraz w godzinach szczytu popołudniowego 15:00-17:00. W pozostałych porach dnia pojemność autobusów powinna być dostosowana do mniejszej liczby podróżnych na poszczególnych liniach.

Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu bialskiego różnią się w zależności od dnia tygodnia. W okresie od poniedziałku do piątku (w dni robocze) dominują podróże mające charakter obligatoryjny związane z koniecznością przemieszczania się w relacji: miejsce zamieszkania - miejsce

nauki bądź miejsce pracy oraz w relacji odwrotnej, czyli miejsce nauki bądź miejsce pracy - miejsce zamieszkania.

W weekendy przewozy obligatoryjne związane z potrzebą dojazdu do miejsca nauki nie występują, a przewozy obligatoryjne związane z potrzebą dojazdu do miejsca pracy są znacznie mniejsze niż w okresie od poniedziałku do piątku. W weekendy dominują podróże fakultatywne. Popyt na te przewozy jest znacznie mniejszy niż na przewozy obligatoryjne.

Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia i związane z tym zmiany w popycie na usługi przewozowe mają odzwierciedlenie w zmianach podaży usług przewozowych w zależności od dnia tygodnia. Liczba kursów przewidzianych do realizacji w powiatowych przewozach pasażerskich w dni robocze jest znacznie większa niż liczba kursów przewidzianych do realizacji w weekendy. Z kolei liczba kursów przewidzianych w sobotę jest większa niż liczba kursów przewidzianych do realizacji w niedzielę.

Popyt jest również uzależniony od pory dnia. Autobusy powinny kursować ze zwiększoną częstotliwością w godzinach szczytu porannego 7:00-9:00 oraz w godzinach szczytu popołudniowego 15:00-17:00. W pozostałych porach dnia należy zachować regularną częstotliwość kursowania, jednak pojemność autobusów powinna być dostosowana do mniejszej liczby podróżnych na poszczególnych liniach.

Podsumowując:

- Głównym celem i generatorem ruchu na poziomie powiatu jest miasto Biała Podlaska, dlatego każda gmina powinna mieć zapewnione połączenia z siedzibą powiatu.
- Generatorami ruchu w mniejszym stopniu jest miasto Międzyrzec Podlaski.
- Rozkład sieci drogowej w powiecie bialskim zapewnia wszystkim gminom połączenie ze stolicą powiatu.
- Podstawowym zadaniem Powiatu Bialskiego jako organizatora publicznego transportu zbiorowego będzie zapewnienie siatki połączeń, odpowiadającej podstawowym potrzebom transportowym mieszkańców powiatu. Zgodnie z ogólnokrajowymi tendencjami liczba połączeń oraz kursów ulega systematycznym ograniczeniom, co jest związane ze zjawiskami demograficznymi i gospodarczymi. Stabilna siatka połączeń może wpłynąć na utrzymanie popytu na stałym poziomie.
- Miasto Biała Podlaska stanowi węzeł przesiadkowy na poziomie zarówno krajowym jak i wojewódzkim, dlatego istotne będzie zapewnienie integracji w czasie i przestrzeni połączeń powiatowych z połączeniami wojewódzkimi. Jest to istotne również z punktu widzenia mieszkańców powiatu, których potrzeby przewozowe są związane również z podróżami poza obszar powiatu.
- Organizowanie transportu publicznego na obszarze powiatu bialskiego i miasta Biała Podlaska będzie możliwe po zawarciu stosownego porozumienia pomiędzy Starostą Bialskim i Prezydentem Miasta Biała Podlaska.

Prognozy demograficzne oraz prognozy popytu na przewozy pasażerskie w latach 2016-2020 oraz 2021-2026.

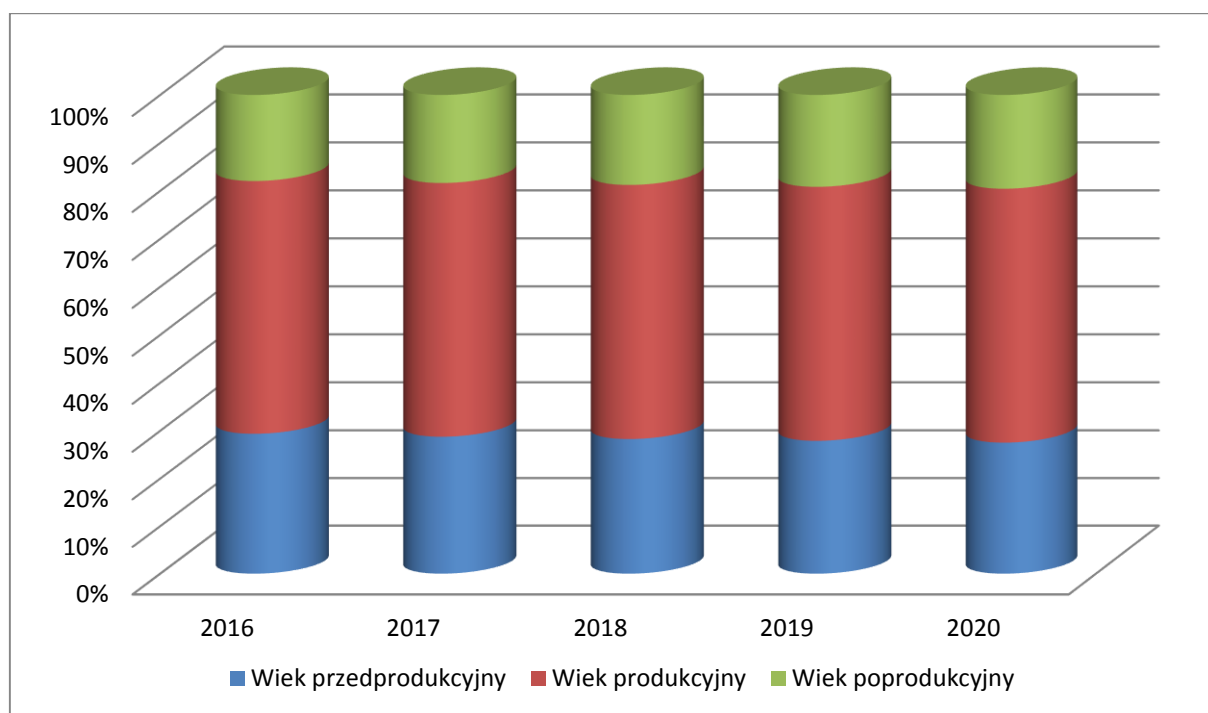
W związku z prognozami demograficznymi opracowanymi przez Główny Urząd Statystyczny należy oczekiwać, że gęstość zaludnienia w całym powiecie będzie malała. Nie przewiduje się natomiast znaczących zmian co do rozmieszczenia i natężenia zaludnienia.

Przyczyn malejącej liczby ludności powiatu należy upatrywać w pogłębieniu się negatywnych zjawisk demograficznych, w tym tych związanych z: ujemnym przyrostem naturalnym, utrzymującym się od kilku lat wysokim poziomem migracji międzyregionalnych i zagranicznych młodych osób, postępującymi procesami starzenia się społeczeństwa i wyludniania się obszarów wiejskich.

Na ujemne saldo migracji wpływ mają czynniki ekonomiczne, tj. chęć poprawy warunków bytowania, większe możliwości znalezienia pracy w miastach oraz emigracja osób młodych w celu podjęcia nauki w ośrodkach akademickich znajdujących się poza powiatem.

Warto podkreślić, że w strukturze wieku populacji powiatu od kilku lat regularnie maleje udział grupy ludności w wieku przedprodukcyjnym, co jest głównie związane z ujemnym przyrostem naturalnym i starzeniem się społeczeństwa. Towarzyszy temu wzrost udziału ludności w wieku poprodukcyjnym.

Wykres 32. Zmiany demograficzne w Powiecie Bialskim w latach 2016-2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na bazie czynników demograficznych i społecznych można wskazać tendencje do zmian w popycie na transport, które zajdą w powiecie w latach 2016-2023.

Tabela 20. Ludność w Powiecie Bialskim w latach 2016-2020

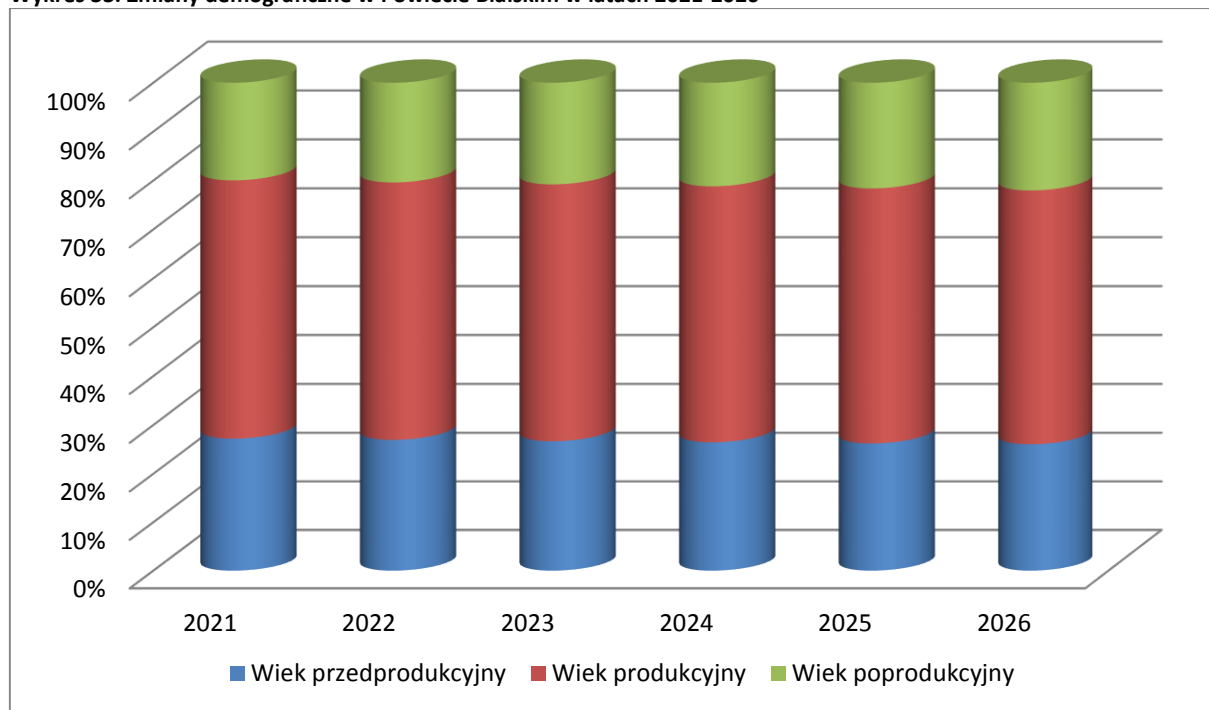
Rok	Łączna liczba mieszkańców	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny
2016	112259	32981	59136	20142
2017	111902	32183	59181	20538
2018	111557	31543	59087	20927
2019	111221	31040	58882	21299
2020	110891	30525	58690	21676

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Podsumowując:

- spадnie liczba osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym,
- liczba ludności w wieku poprodukcyjnym będzie wzrastać,
- ogólna liczba ludności w powiecie będzie się zmniejszać,
- przedstawione tendencje demograficzne wpłyną na spadek ogólnego popytu na publiczny transport zbiorowy,
- suma dopłat do biletów ulgowych dla dzieci i młodzieży będzie się zmniejszać,
- wzrastać będzie natomiast suma dopłat do biletów przysługujących emerytom,
- ogólna tendencja demograficzna będzie skutkowała koniecznością dostosowania pojemności autobusów do poszczególnych pór dnia i występujących natężeń na poszczególnych liniach.

Wykres 33. Zmiany demograficzne w Powiecie Bialskim w latach 2021-2026



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

W oparciu o czynniki demograficzne i społeczne można określić tendencje do zmian w popycie na transport, jakie nastąpią w powiecie w latach 2021-2026.

Tabela 21. Ludność w Powiecie Bialskim w latach 2021-2026

Rok	Łączna liczba mieszkańców	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny
2021	110565	30096	58401	22068
2022	110238	29726	58038	22474
2023	109908	29334	57737	22837
2024	109571	29004	57361	23206
2025	109225	28662	56960	23603
2026	108869	28378	56510	23981

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Podsumowując:

- tendencja spadkowa liczby ludności w Powiecie będzie się dalej utrzymywać,
- zmniejszająca się liczba dzieci i młodzieży przy jednoczesnym wzroście liczby osób starszych wpłynie na zmianę wielkości dopłat do biletów ulgowych na publiczny transport zbiorowy,
- spadek liczby ludności zamieszkującej Powiat wpłynie na spadek popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego,
- tak przedstawiająca się sytuacja demograficzna będzie skutkowała koniecznością dostosowania pojemności pojazdów do zmniejszających się potoków pasażerskich oraz koniecznością reorganizacji częstotliwości kursowania pojazdów.

7.1. WYZNACZENIE SIECI O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE BIALSKIM

Transport publiczny powinien nabierać coraz większego znaczenia, jako czynnik równowagi funkcjonowania różnych środków przewozowych. Wzmożony ruch na drogach i ulicach centrów miast powoduje zatory mające niepożądane skutki takie jak: wydłużanie czasu podróży, zanieczyszczanie powietrza, wzrost liczby wypadków drogowych, zmiany klimatu.

Zadaniem państwa powinno być zastosowanie wszelkich rozwiązań, które mogłyby przeciwdziałać zwiększającemu się zatłoczeniu dróg i miast (korki, brak miejsc parkingowych, itp.) oraz ograniczaniu emisji substancji szkodliwych. Jednym z rozwiązań jest zapewnienie dostępnego dla każdego podróznego transportu publicznego, będącego realną konkurencją dla komunikacji indywidualnej.

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

Sieć użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym to usługi:

- organizowane przez władze publiczne,
- mające znaczenie dla społeczeństwa, a w szczególności dla uboższych ekonomicznie warstw społecznych,
- dostępne dla wszystkich warstw społecznych,
- wykonywane przez wyłonionego w trybie przetargu operatora lub samorządowy zakład budżetowy, z którym organizator zawarł umowę.

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

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

Proponuje się objęcie funkcją użyteczności publicznej 16 linii, które w części obecnie funkcjonują, a których przebieg nie pokrywa się ze sobą na znacznej odległości.

- wariant możliwy do uruchomienia w przypadku wyboru operatora w trybie koncesyjnym z uwzględnieniem możliwości przyznawania operatorom rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług,
- przebieg linii zostanie wyznaczony w taki sposób, aby zaspokajać możliwie najwięcej potrzeb przewozowych mieszkańców (objąć możliwie największy obszar, najwięcej miejscowości), przy jednoczesnym zminimalizowaniu kosztów po stronie organizatora. Utrzymywanie linii o podobnym przebiegu na długim odcinku będzie rodziło potrzebę wypłacania podwójnej rekompensaty de facto dla tych samych tras,
- zaproponowane linie stanowią podstawowy szkielet komunikacyjny powiatu,
- istnieje możliwość wprowadzenia dodatkowych połączeń gdy poszczególne gminy wchodzące w skład Powiatu, zdecydują się je współfinansować.
- zaproponowane linie są absolutnym minimum jakie powinno zostać uwzględnione przy wyznaczaniu linii o charakterze użyteczności publicznej,
- wyznaczone trasy uwzględniają zarówno największe zakłady pracy zlokalizowane na obszarze Powiatu, jak również wszystkie szkoły ponadgimnazjalne,
- przeważająca liczba linii prowadzi do miasta Biała Podlaska z uwagi na jego duże znaczenie na szczeblu powiatowym, regionalnym i wojewódzkim.

Warunkiem wyznaczenia niżej wymienionych linii, które wkraczają na obszar miasta Biała Podlaska (Powiat Grodzki) jest podpisanie porozumienia między Starostą Białskim a Prezydentem Miasta Biała Podlaska.

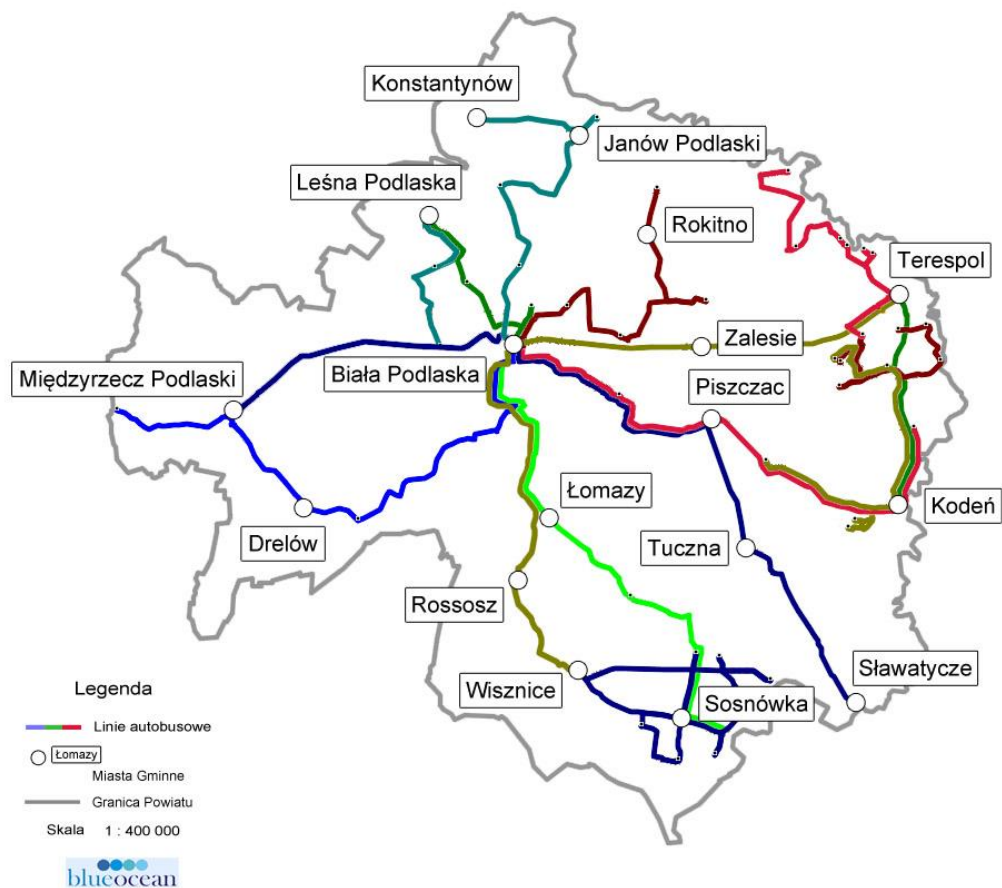
Proponuje się objąć funkcją użyteczności publicznej następujące linie:

Tabela 22. Linie użyteczności publicznej

LP.	OD	PRZEZ	DO
1.	Strzakły	Międzyrzec Podlaski- Wysokie- Zahajki- Drelów- Kwasówka- Witoroż- Leszczanka- Młyniec- Janówka- Wólka Plebańska	Biała Podlaska Dworzec Autobusowy
2.	Leśna Podlaska	Witulin- Jagodnica- Terebela- Cicibór Duży- Grabanów	Biała Podlaska Dworzec Autobusowy
3.	Konstantynów	Wierzchowice- Wygoda- Bakalland S.A.- Janów Podlaski- Klonownica Mała- Polinów- Komarno- Ossówka-Hrud	Biała Podlaska Dworzec Autobusowy
4.	Cieleśnica	Rokitno- Kijowiec- Zadwórcze- Grabanów Kolonia	Biała Podlaska Dworzec Autobusowy
5.	Terespol	Kobylany- Małaszewicze- Kobylany- Małaszewicze Małe- Małaszewicze Duże- Wólka Dobryńska- Kijowiec- Zalesie- Horbów Kolonia	Biała Podlaska Dworzec Autobusowy
6.	Kostomłoty	Okczyn- Kodeń- Zahorów- Połoski Stare- Połoski- Nowe Połoski- Piszczac Trzeci- Piszczac- Ogrodniki	Biała Podlaska Dworzec Autobusowy
7.	Sławatycze	Krzywowólka- Międzyłęś- Zdanówka- Tuczna- Dąbrowica Duża- Piszczac Kolonia- Ogrodniki	Biała Podlaska Dworzec Autobusowy
8.	Romanów	Sosnówka- Przechód- Bokinka Pańska- Stasiówka- Kopytnik- Szymanowo- Łomazy- Bielany- Dubów- Wólka Plebańska	Biała Podlaska Dworzec Autobusowy
9.	Wisznice	Dubica Górna- Dubica Dolna- Rossosz- Bielany- Dubów- Wólka Plebańska	Biała Podlaska Dworzec Autobusowy
10.	Kodeń	Okczyn- Kostomłoty- Dobratycze- Lebiedziew- Polatycze	Terespol
11.	Sławacinek Nowy	Siłnik- Łukowce- Zaberbecze- Worgule- Bordziłówka Stara- Droblin- Bordziłówka	Leśna Podlaska
12.	Polatycze	Michałków- Murawiec- Żuki- Dobratycze- Lebiedziew Kolonia- Zastawek- Podolanka- Zastawek- Kobylany	Małaszewicze
13.	Połoski	Trojanów- Olszanki- Dobromyśl- Kodeń Las- Kodeń- Okczyn- Kostomłoty- Dobratycze- Lebiedziew- Zastawek	Małaszewicze
14.	Łęgi	Pratulín- Bohukały- Krzyczew- Mokraný Nowe- Mokraný Stare- Mokraný Nowe- Krzyczew- Neple- Kuzawka- Kuzawka Wieś- Samowicze- Samowicze Wieś- Kukuryki Wieś- Samowicze Wieś- Lechuty Małe- Łobaczew- Terespol	Kobylany
15.	Wisznice	Małgorzacin- Żeszczynka- Sapiehow- Przechód- Sapiehow- Sosnówka- Romanów- Czeputka- Romanów- Wygnanka- Lipinki- Kalichowszczyzna- Lipinki- Omszana- Lipinki- Sapiehow- Przechód- Sapiehow- Sosnówka- Motwica- Pogorzelec- Motwica- Rozwadówka- Sosnówka- Rozwadówka	Wisznice
16.	Międzyrzec Podlaski Dworzec Autobusowy	Nowy Sławacinek- Stary Sławacinek	Biała Podlaska Dworzec Autobusowy

Sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej stworzona w oparciu o zaproponowane linie wyglądałaby następująco:

Mapa 7. Linie użyteczności publicznej na terenie Powiatu Bialskiego



8. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE BIALSKIM

8.1. STAN OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO POWIATU BIALSKIEGO

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

A. Dokumenty na poziomie wojewódzkim

1. Raport o stanie środowiska województwa lubelskiego w 2012 roku, Biblioteka Monitoringu Środowiska, Lublin 2013
2. Program Ochrony Środowiska Województwa Lubelskiego na lata 2008-2011 z perspektywą do roku 2015, Lublin 2008
3. Ocena jakości powietrza w województwie lubelskim w 2012 roku, Lublin 2013
4. Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Lubelskiego 2017, Lublin 2012

B. Dokumenty na poziomie powiatowym:

1. Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Bialskiego na lata 2010-2013 z perspektywą do roku 2017, Biała Podlaska 2009
2. Plan Gospodarki Odpadami dla Powiatu Bialskiego na lata 2010-2013 z perspektywą do roku 2017, Biała Podlaska 2009

C. Dokumenty na poziomie gminnym:

1. Prognoza Oddziaływania na Środowisko Zmiany Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Biała Podlaska, Biała Podlaska 2014
2. Program Ochrony Środowiska i Gminny Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Biała Podlaska, Biała Podlaska 2004
3. Program Ochrony Środowiska Gminy Janów Podlaski, Janów Podlaski 2004
4. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Konstantynów, Konstantynów 2005
5. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Leśna Podlaska, 2006
6. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Łomazy, Łomazy 2004
7. Program Ochrony Środowiska dla Międzygminnego Związku Komunalnego w Międzyrzeczu Podlaskim, Międzyrzec Podlaski 2004
8. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Sosnówka, Sosnówka 2004

9. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Terespol, Terespol 2008
10. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Tuczna, Tuczna 2004

Powiat Bialski położony jest na obszarze Niziny Południowo-Podlaskiej – północna część powiatu, zaś południowa – Polesia Zachodniego. Możemy tu wyróżnić 5 mezoregionów – na Nizinie Południowo-Podlaskiej są to: Podlaski Przełom Bugu i Równina Łukowska, a w granicach Polesia Zachodniego: Zakłęsłość Łomaska, Równina Kodeńska i Polesie Brzeskie.

Największymi rzekami powiatu są: Bug, który stanowi jego wschodnią i północną granicę oraz największy na tym terenie jego dopływ – Krzna z całym prawie swoim dorzeczem. Przez teren powiatu przepływa 29 rzek o łącznej długości około 540 km. Lasy w powiecie bialskim zajmują 71,5 tys. ha powierzchni (co daje wskaźnik lesistości 26,0%). Ponad połowę ogólnej powierzchni lasów stanowią lasy państwowe (41,2 tys. ha).

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

„Dolina Środkowego Bugu” PLB060003

Dolina Bugu jest korytarzem ekologicznym o znaczeniu europejskim. Zaawansowany jest projekt poszerzenia Sobiborskiego PK o dolinę Bugu. Projektuje się ustanowienie Nadbużańskiego PK, PK Doliny Środkowego Bugu, Dorohuskiego OCK. Część omawianego obszaru objęto ochroną jako Sobiborski Park Krajobrazowy, Strzelecki PK oraz jako obszary chronionego krajobrazu: Nadbużańskie (jeden położony w powiecie bialskopodlaskim, a drugi w hrubieszowskim) oraz Grabowiecko-Strzelecki.

W Hniszowie rośnie dąb „Bolko” o pierśnicy blisko 9 m - największe drzewo w regionie. Centralna część ostoi włączona została do Rezerwatu Biosfery „Polesie Zachodnie”. Ostoja obejmuje długi fragment naturalnej doliny Bugu wyciętej w równinach Polesia Wołyńskiego i Polesia Podlaskiego, stanowiącej na tym odcinku granicę państwa - między Gołębiami (miejsce gdzie Bug wpływa na teren Polski) a Terespołem. Rzeka na obszarze ostoi płynie głęboko wciętym korytem, występują tu liczne meandry i starorzecza, a także kilkumetrowej wysokości skarpy brzegowe. Znaczna część gruntów dolinie zajęta jest przez łąki i zdegradowane lasy nadrzeczne oraz zarośla wierzbowe. Występują tu również pola uprawne. W ostoi stwierdzono co najmniej 22 gatunki ptaków wymienianych w załączniku I Dyrektywy Ptasiej, w tym 9 wpisanych do Polskiej Czerwonej Księgi Zwierząt. Do lęgów przystępuje tu przynajmniej 1% krajowej populacji: błotniaka łąkowego, bociana białego, derkacza, dzięcioła białogrzbietego, rybitwy białowąsej, rybitwy czarnej, rybitwy białoskrzydłej, zimorodka, piskliwca, krwawodzioba i rycyka. Ostoje zasiedla również ponad 5% krajowej populacji brzegówki, czyli ponad 10 tys. par. ponadto w ostoi stwierdzono 8 gatunków ptaków migrujących wpisanych do załącznika I Dyrektywy Ptasiej. Stwierdzono w nim również wysokie zagęszczenia bąka, błotniaka stawowego, podróżniczka i jarzębatki. Prócz cennych gatunków ptaków, obszar jest również ostoją wielu innych rzadkich zwierząt i roślin, w tym jednego gatunku rośliny naczyniowej wpisanej do załącznika II Dyrektywy Siedliskowej.

„Dolina Środkowego Wieprza” PLH060005

Dolina Wieprza jest korytarzem ekologicznym o znaczeniu krajowym. Na etapie projektu jest powołanie rezerwatów przyrody „Uroczysko Sosnowiec” i „Zakrzów” oraz zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Meandry Wieprza”. Ostoja obejmuje tzw. kompleks "Ciechanki", będący fragmentem dobrze zachowanej doliny rzecznej ze starorzeczami, wilgotnymi, okresowo podtapianymi łąkami, a także fragmentami muraw kserotermicznych wykształconych na dość stromych lessowych zboczach. Niewielkie fragmenty obszaru są uprawiane rolniczo, zaś 18% powierzchni pokrywają lasy, głównie łęgi. Rzeką Wieprz, na terenie ostoi, zachowała swój naturalny, silnie menadrujący charakter.

W dolinie rzeki Białki, uchodzącej w tym rejonie do Wieprza, występują torfowiska niskie oraz kompleksy wyrobisk potorfowych. Stwierdzono tu 6 siedlisk wpisanych do załącznika I Dyrektywy Siedliskowej oraz 11 gatunków zwierząt, w tym 7 bezkręgowców, z załącznika II tej dyrektywy. Ostoja jest jedynym, pochodzącym z reintrodukcji, w kraju stanowiskiem pierwiosnki bezłodygowej, a także stanowiskiem dwóch innych rzadkich gatunków roślin, w tym chronionego miłka wiosennego.

„Poleska Dolina Bugu” PLH060032

Ostoja położona jest we wschodniej Polsce, na Polesiu Zachodnim. Obszar obejmuje 6 odcinków doliny rzeki Bug, między Sławatyczami, a Dubienką. Ostoja przebiega wzdłuż polsko - ukraińskiej granicy. W ostoi znalazła się lewobrzeżna (polska) część doliny. Obszar obejmuje najcenniejsze przyrodniczo i szczególnie atrakcyjne krajoznawczo odcinki doliny środkowego Bugu. Dolina Bugu jest jedną z niewielu dolin dużych rzek europejskich, która zachowała tak naturalny charakter. O jej naturalności świadczą liczne meandry i starorzecza oraz dobrze zachowane siedliska związane z dolinami rzecznyymi. W dolinie Bugu znajdują się rozległe łąki ekstensywnie użytkowane, wśród których spotyka się łagodne, piaszczyste wzniesienia z murawami ciepłolubnymi. Obniżenia terenu natomiast porastają płaty łągów i zarośli wierzbowo-topolowych. Zidentyfikowano tu 6 rodzajów siedlisk cennych dla przyrody europejskiej, które zajmują w sumie 66% obszaru. Największą powierzchnię z nich zajmują łąki użytkowane ekstensywnie (30%) oraz starorzecza (12%). Obszar obejmuje także miejsca bytowania wielu gatunków owadów, płazów i drobnych ssaków, występujących tu w bogatych populacjach. Ogółem stwierdzono tu 26 gatunków zwierząt ważnych dla zachowania dziedzictwa przyrodniczego Europy. Szczególnie bogata jest tu ornitofauna np. rybitwa białowąsa, rybitwa czarna oraz bardzo rzadka rybitwa zwyczajna. Cała dolina Bugu jest uważana za korytarz ekologiczny o randze europejskiej.

„Uroczysko Mosty-Zahajki” PLB060014

Obszar obejmuje dwa sztuczne, dość płytkie zbiorniki retencyjne należące do systemu melioracyjnego Kanału Wieprz - Krzna - we wsi Mosty o powierzchni lustra wody 396 ha i we wsi Zahajki o powierzchni 240 ha, wraz z otaczającymi je terenami (głównie lasy olsowe - Zahajki oraz pola uprawne i lasy mieszane - Mosty). W sumie na terenie ostoi wody śródlądowe zajmują 10% powierzchni, podmokłości - 35%, lasy zajmują 54% powierzchni, łąki i pastwiska - 21%. Stawy są przedmiotem zabiegów hodowlanych gospodarki rybnej. Na terenie ostoi występuje 21 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej oraz 8 innych, cennych i zagrożonych gatunków ptaków (nie wymienionych w Dyrektywie). Porastające je szuwały i zarośla wierzbowe są idealnym miejscem dla różnych gatunków rybitw.

Rezerваты przyrody

„Chmielinne”

Nazwa rezerwatu pochodzi od licznie występującego w zespołach leśnych chmielu. Rezerwat istnieje od 1967 r., jego powierzchnia to 67,2 ha. Przedmiotem ochrony są łągi jesionowo-olszowe, łągi jesionowo-wiązowe, grądy i olsy. Do osobliwości należą występujące tu rośliny chronione: zawilec żółty, zdrojówka rutewkowata, parzydło leśne, kokorycz pusta, bez koralowy.

„Czapli Stóg”

Rezerwat "Czapli Stóg" położony w leśnictwie Nepole na terenie gminy Terespol stanowi drzewostan sosnowy o pow. 4,82 ha w wieku ok. 125 lat o luźnym zwarcie. Znajduje się tu jedyny na terenie parku czapliniec, liczący kilkadziesiąt gniazd czapli siwej. Czapla siwa *Ardea cinerea* jest jednym z pięciu gatunków lęgowych czapli na terenie Polski. Ogólną liczebność czapli siwej ocenia się na 8-10 tys. par, a jej główne ostoje znajdują się na Mazurach, w Wielkopolsce i na Śląsku.

„Dobryń”

Zajmuje powierzchnie 87,66 ha i został utworzony w 1983. W rezerwacie występuje mozaika siedlisk wilgotnych i świeżych oraz duże zróżnicowanie zbiorowisk roślinnych. Drzewostany mają charakter naturalny i półnaturalny. Celem ochrony rezerwatu jest zachowanie zespołów o charakterze naturalnym: grądu z drzewami pomnikowymi, olsu oraz łągu olszowo-jesionowego, jak też licznych gatunków roślin rzadkich i chronionych.

„Liski”

Rezerwat Liski został utworzony w 1978 roku. Zajmuje on powierzchnię 93,57 ha. Głównym przedmiotem ochrony jest dobrze zachowany starodrzew dębowo - sosnowy. Stanowi on mozaikę grądu, boru mieszanego i świetlistej dąbrowy. Niektóre dęby i sosny występujące w rezerwacie osiągają wymiary drzew pomnikowych. Charakterystycznym ptakiem rezerwatu jest muchołówka białoszaja, która osiąga tutaj rekordowe zagęszczenie par lęgowych.

„Łęg Dębowy”

Rezerwat leśny utworzony w 1972 roku na powierzchni 132,38 ha. Położony jest na terenie Parku Krajobrazowego "Podlaski Przełom Bugu" w gminie Janów Podlaski, w pobliżu jednego z licznych zakoli Bugu.

Rezerwat dostępny jest od strony łąk Stadniny Koni, tworzących urokliwy krajobraz otwartych przestrzeni z licznymi naturalnymi zadrzewieniami śródpolnymi. Przedmiotem ochrony jest kompleks starego drzewostanu obejmujący cenne przyrodniczo zbiorowiska leśne i szuwarowe oraz wyjątkowo liczne gatunki chronione roślin i zwierząt, szczególnie ptaków. Ciekawostką jest występowanie dębu szypułkowego, o wydłużonych liściach, odmiany charakterystycznej dla żyznych gleb namułowych. W rezerwacie występuje ponad 400 gatunków roślin naczyniowych, w tym 22 chronionych i osobliwości m.in.:

- nasięźrzał pospolity,
- podejźrzon księżycowy,
- konitrut błotny.

„Omelno”

Najstarszy rezerwat leśny, utworzony już w 1965 roku na powierzchni 26,97 ha, położony w gminie Drelów, Leśnictwo Turów. Charakter rezerwatu kształtuje usytuowanie w dolinie rzeki Białki. Uroczysko Omelno znajduje się na granicy powiatu, na północ od wsi Lisiowólka. W pobliżu Drelowa, jest to drugi rezerwat obok rezerwatu Liski.

Celem ochrony rezerwatowej jest zachowanie lasu lipowego pochodzenia naturalnego ze starodrzewem dębowo – lipowym w wieku ponad 120 lat.

Drzewostan tworzą ponadto:

- jawor,
- klon zwyczajny,
- wiąz górski,
- wiąz pospolity,
- grab zwyczajny.

W bogatym runie na szczególną uwagę zasługują:

- wawrzynek wilczełyko,
- bluszcz pospolity,
- lilia złotogłów,

- turówka leśna.

W sąsiedztwie rezerwatu występują cenne zbiorowiska grądowe, łęgowe i olsy z licznymi gatunkami chronionymi i rzadkimi, co przemawia za potrzebą powiększenia powierzchni objętej tą formą ochrony.

„Stary Las”

Rezerwat leśny utworzony w 1995 roku na powierzchni 5,88 ha, w gminie Konstantynów, Leśnictwo Konstantynów. Znajduje się on w odległości 3 km od Konstantynowa, przy drodze do Gnojna. Zajmuje fragment dużego kompleksu leśnego na jego południowym skraju w sąsiedztwie osady leśnej.

Przedmiotem ochrony jest dobrze wykształcony grąd z fragmentami boru mieszanego, z gatunkami dominującymi dębem szypułkowym i sosną zwyczajną w wieku około 130 lat.

Drzewostan tworzą ponadto:

- modrzew europejski
- grab pospolity
- jesion wyniosły

Rezerwat jest ostoją wielu gatunków ptaków właściwych dla tego typu siedliskowego lasu. Charakterystyczną cechą jest obecność przedstawiciela gołębiowatych -siniaka – gatunku ściśle związanego ze starymi, dziuplastymi drzewami. Jest to kolejny rezerwat leżący na terenie Parku Krajobrazowego „Podlaski Przełom Bugu”.

„Szwajcaria Podlaska”

Rezerwat leśno – krajobrazowy utworzony w 1995 roku na powierzchni 24 ha, w gminie Terespol. Zajmuje obszar poniżej ujścia Krzyny do Bugu i rozciąga się wzdłuż rzeki Bug, na północ od drogi Neple – Bohukały tzw. „nadbużanki”. Obszar rezerwatu leży na terenie Parku Krajobrazowego „Podlaski Przełom Bugu”.

Rezerwat utworzono w celu zachowania walorów krajobrazowych oraz ochrony zbiorowisk leśnych i wodnych odznaczających się dużym stopniem naturalności. Obiekt obejmuje interesujący pod względem geomorfologicznym przełomowy odcinek Bugu z głębokimi jarami, stromymi miejscami brzegiem, gdzie różnica poziomów dochodzi do 30 m. Starorzeczka tworzą malownicze zbiorniki wodne z wyspami i zakolami.

Różnorodność siedlisk obfituje w liczne gatunki chronionych roślin:

- orlik pospolity
- wawrzynek wilczełyko

- naparstnica zwyczajna

Oraz zwierząt, których reprezentantem jest żółw błotny.

Rezerwat stwarza dogodne warunki rozwoju płazów, z których na uwagę zasługuje występowanie ropuchy szarej i kumaka nizinnego. Swoje miejsca lęgowe ma tu wiele gatunków ptaków.

Na terenie powiatu tą formą ochrony objęto 273 obiekty, w tym:

- 188 pojedynczych drzew,
- 54 grupy drzew,
- 4 aleje,
- 24 głązy narzutowe oraz
- 3 inne obiekty (stanowiska naturalne: 3 gatunków widłaka, wawrzynka wilczełyko, jałowca).

Chronionymi drzewami są w 80% lipy i dęby. Pozostałe gatunki chronione w mniejszej liczbie okazów to:

- modrzewie
- jesiony
- klony
- wiązy
- sosny
- świerki
- kasztanowce białe
- graby
- topole
- jałowce

oraz pojedyncze egzemplarze:

- wierzby
- olchy
- tulipanowca amerykańskiego

Do najciekawszych pomników przyrody na terenie powiatu należą: 4 okazałe, ok. 300 letnie dęby szypułkowe, rosnące wokół klasztoru w Leśnej Podlaskiej, sędziwy 350 letni „Dąb Miłości” w Leśnictwie Leśna związany historycznie z czasami Unitów na Podlasiu. Interesującym okazem jest potężny dąb szypułkowy o obwodzie 480 cm, znajdujący się przy plebani w Międzyrzeczu Podlaskim (wg przekazu, został on posadzony w roku uchwalenia Konstytucji 3 Maja).

Ponad 40 okazałych dębów rośnie na pastwiskach i łąkach w obrębie klasztoru prawosławnego w Jabłecznej.

Parki Krajobrazowe

Podlaski Przełom Bugu

Podlaski Przełom Bugu (318.91) – mezoregion fizycznogeograficzny będący granicą pomiędzy Niziną Południowopodlaską (umownie wchodzący w jej skład) a Niziną Północnopodlaską, graniczący od zachodu z Doliną Dolnego Bugu, od południa z Wysoczyzną Siedlecką, od południowego wschodu z Równiną Łukowską, od wschodu z Polesiem Brzeskim, od północy z Wysoczyzną Drohiczyńską, a od północnego zachodu z Wysoczyzną Wysokomazowiecką. Kraina leży w Polsce na obszarze województw: mazowieckiego, podlaskiego i lubelskiego, a na Białorusi obwodu brzeskiego. Zajmuje powierzchnię 673 km². Krajobraz tworzy dolina Bugu, którego bieg jest kręty, a miejscami meandrowy. Na szerokość od 1,5 do 4 km przecina on polodowcowe wysoczyzny, zagłębiając się w nie na głębokość ok. 20-30 m.

W 1993 roku zachodnia część regionu znalazła się w granicach utworzonego na lewym brzegu Bugu Nadbużańskiego Parku Krajobrazowego, a w 1994 roku we wschodniej części regionu, również na lewym brzegu Bugu, utworzono Park Krajobrazowy Podlaski Przełom Bugu. Na terenie regionu leży miasto Drohiczyn.

Emisja hałasu do środowiska

Źródła hałasu można podzielić na trzy kategorie: hałas przemysłowy, hałas komunikacyjny oraz hałas osiedlowy i mieszkaniowy. Klimat akustyczny powiatu bialskiego jest kształtowany głównie przez ruch komunikacyjny w tym przede wszystkim hałas drogowy, a w mniejszym stopniu przez instalacje przemysłowe.

Na poziom hałasu drogowego mają wpływ przede wszystkim:

- natężenie ruchu komunikacyjnego,
- udział transportu ciężkiego w strumieniu ruchu,
- prędkość ruchu pojazdów (ze wzrostem prędkości hałas rośnie),
- typ i stan techniczny pojazdów,
- nachylenie drogi,
- stan nawierzchni oraz płynność ruchu.

W latach 2006-2007 WIOŚ w Lublinie wykonał pomiary równoważnego poziomu dźwięku przy głównych trasach przebiegających przez teren powiatu.

Tabela 23. Poziom dźwięku na terenie powiatu bialskiego w latach 2006-2007

Lokalizacja punktu pomiarowego	Poziom hałasu drogowego A w porze dziennej (dB)		Natężenie ruchu pojazdów łącznie (poj. /h)		% pojazdów ciężkich	
	2006 r.	2007 r.	2006 r.	2007 r.	2006 r.	2007 r.
Tłuściec (przy szkole)	64	62,7	384	332	25,7	36
Wólka Dobryńska	65,5	66,8	377	457	23,7	22,5
Terespol, ul. Łąkowa	54,5	58,8	160	380	9,6	6,7
Sławacinek 21	67,3	-	670	-	15,9	-
Wisznice, ul. Zawadzkiego 5	57,5	61,2	108	96	5,9	15,6
Dobryń Duży 21	56,6	-	100	-	71	
Horodyszcze 12	65,1	-	345	-	8,1	
Wisznice, ul. Kościelna 3	66	-	400	-	9,2	

Źródło: Program Ochrony Środowiska dla powiatu Bialskiego

Hałas przemysłowy kształtowany jest przez zakłady produkcyjne, rzemieślnicze, usługowe oraz obiekty handlowe. Przyczyną uciążliwości mogą być maszyny, wentylatory, chłodnie, szczególnie wtedy, gdy zakład zlokalizowany jest na terenie lub w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej.

Rola Planu Transportowego

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

1. poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
2. popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
3. promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
4. eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
5. działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
6. modernizację dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy,
7. poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji publicznej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
8. zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

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

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

9. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWÓZÓW

9.1. ORGANIZATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO W POWIECIE BIALSKIM ORAZ JEGO ZADANIA

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

Rysunek 1. Organizacja rynku przewozów



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

- a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,

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

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

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

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

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

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

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

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

- d) ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.).”

9.2. FUNKCJE ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

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

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

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

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

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

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

9.3. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

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

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

Najbardziej korzystnym trybem wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego w przypadku powiatu bialskiego jest wybór na podstawie ustawy - o koncesji na roboty budowlane i usługi, ponieważ w okresie objętym planowaniem nie zakłada się wypłaty operatorom rekompensat z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług. Z racji na duże ryzyko ekonomiczne świadczenia usług na podstawie udzielonej koncesji, może dojść do sytuacji, w której nie zgłosi się żaden podmiot zainteresowany postępowaniem. W takiej sytuacji należy wziąć pod uwagę możliwość wyboru operatora w innym trybie, zwłaszcza na podstawie prawa zamówień publicznych.

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

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

- linii komunikacyjnej albo
- linii komunikacyjnych albo
- sieci komunikacyjnej

określonych w planie transportowym.

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

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

10. FINANSOWANIE USŁUG O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

10.1. FORMY FINANSOWANIA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

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

1. POBIERANIU OPŁAT

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

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

2. PRZEKAZANIU REKOMPENSATY

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

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

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

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

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

Sytuacja ulegnie zmianie od dnia 1 stycznia 2017 r. Od tego momentu obowiązek stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów będzie spoczywał tylko na operatorach. Wynika to również z zapisów ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. *o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego*, zgodnie z którymi uprawnienia do ulgowych przejazdów w komunikacji publicznej będą realizowane na liniach o charakterze użyteczności publicznej. W związku z realizacją tego obowiązku operatorom będzie przysługiwała rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Wydatki na sfinansowanie tej straty są pokrywane z budżetu państwa (art. 56 ust. 1 Ustawy). **Taka część rekompensaty będzie przysługiwała każdemu operatorowi bez względu na tryb w jakim zostanie wybrany.**

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

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

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

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

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

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

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

3. UDOSTĘPNIENIU ŚRODKÓW TRANSPORTU

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

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

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

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

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

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

10.2. WPŁYW TRYBU WYBORU OPERATORA NA FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO

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

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

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

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

W przypadku autobusowych przewozów pasażerskich na terenie powiatu bialskiego na liniach określonych jako linie o charakterze użyteczności publicznej rekomendowanym rozwiązaniem wyboru operatora po 31.12.2016 roku jest udzielenia koncesji.

KONCESJA

Wybór operatora może nastąpić także w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi i jest to postępowanie wszczynane w drodze publicznego ogłoszenia o koncesji, którego celem jest dokonanie przez koncesjodawcę (organizatora) wyboru zainteresowanego podmiotu, z którym zostanie zawarta umowa koncesji na usługi.

Ustawa o koncesji nie definiuje koncesji na roboty budowlane ani koncesji na usługi. Ustawodawca wskazuje natomiast różne formy wynagrodzenia (art. 1 Ustawy o koncesji) koncesjonariusza, co stanowi w koncesji na usługi-prawo do wykonywania usług (w tym pobierania pożytków) albo takie prawo wraz z płatnością koncesjodawcy. Zwraca się tym samym uwagę na szczególny charakter koncesji jako rodzaju zamówienia publicznego, która różni się od niego formą wynagrodzenia.

Z wynagrodzeniem koncesjonariusza wiążą się trzy główne pojęcia: płatność, nakłady oraz ryzyko ekonomiczne. Płatność - czyli świadczenie pieniężne koncesjodawcy na rzecz koncesjonariusza, które nie może prowadzić do odzyskania całości związanych z wykonywaniem koncesji nakładów poniesionych przez koncesjonariusza. Koncesjonariusz ponosi w zasadniczej części ryzyko ekonomiczne wykonywania koncesji (art. 1 ust. 3 Ustawy o koncesji). Nakłady można zdefiniować jako koszty, poniesione od momentu rozpoczęcia do momentu zakończenia danego działania (m.in. praca, pieniądze, energia, itd.)

W przypadku pokrycia przez koncesjodawcę całości albo istotnej części nakładów na realizację przedmiotu koncesji przez koncesjonariusza, ryzyko, związane z prowadzoną w ramach tego działalnością byłoby żadne albo znikome. Nie może być wówczas mowy o spełnieniu warunków koncesji i poniesieniu ryzyka ekonomicznego przez koncesjodawcę

Podstawową więc cechą koncesji jest wykonywanie uprawnień z niej wynikających na ryzyko koncesjonariusza (operatora), dlatego uprawnienie do uzyskania rekompensaty nie będzie przysługiwało operatorowi wybranemu w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, chyba że strata wyniknie z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Taka część rekompensaty będzie stanowiła płatność koncesjodawcy, o której mowa w ww. ustawie. W sytuacji, gdy przewozy wykonywane przez operatora, wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 2 ustawy, zaczną przynosić straty z innego tytułu niż ulgi, nie może on ubiegać się o przyznanie rekompensaty, która może być przyznana wyłącznie operatorowi wybranemu w trybie art. 19 ust. 1 pkt 1 ustawy. Zaistnienie takiej sytuacji powinno powodować rozwiązanie umowy i przeprowadzenie nowej procedury przetargowej.

Tryb koncesyjny sprowadza się do następujących czynności:

WSZCZĘCIE POSTĘPOWANIA

OGŁOSZENIE O KONCESJI,

DOPUSZCZENIE DO UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU

WNIOSEK O ZAWARCIE UMOWY

KWALIFIKACJA WYKONAWCÓW

ZAPROSZENIE DO NEGOCJACJI

NEGOCJACJE

ZAPROSZENIE DO ZŁOŻENIA OFERT

ZŁOŻENIE OFERT

BADANIE OFERT PRZEZ KONCESJODAWCĘ

WYBÓR OFERT

PRZEDŁOŻENIE DOKUMENTÓW POTWIERDZAJĄCYCH SPEŁNIENIE WARUNKÓW PRZEZ KONCESJOBIORCĘ

ZAWARCIE UMOWY

SPORZADZENIE PROTOKOŁU Z POSTĘPOWANIA

Poniżej zostały opisane poszczególne etapy procedury wyboru operatora w trybie koncesji:

I. OGŁOSZENIE O KONCESJI

Ogłoszenie zamieszcza się lub publikuje w miejscu publicznie dostępnym w siedzibie Zamawiającego oraz na jego stronie internetowej. Ogłoszenie o koncesji na usługi zamieszcza się w Biuletynie Zamówień Publicznych (Dz. U. z 2009 r., Nr 39, poz. 311), co odbywa się drogą elektroniczną, za pomocą specjalnego formularza umieszczonego na stronie www.uzp.gov.pl według wzoru ogłoszenia

określonego w rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 3 marca 2009 r. w sprawie wzoru ogłoszenia o koncesji na usługi.

Podobnie jak w procedurze ustawy Prawo zamówień publicznych organizator ma obowiązek publikowania, najpóźniej 1 rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej, informacji związanych z tym trybem, a w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 kilometrów rocznie okres publikacji skrócono do 6 miesięcy.

Opis potrzeb i wymagań czyli zakres przedsięwzięcia, usługi może być zamieszczony w ogłoszeniu lub stanowić odrębny dokument (forma dowolna).

Ogłoszenie powinno zawierać następujące elementy:

- nazwę (firmę) i adres koncesjodawcy (organizatora),
- określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia-warto rozważyć wskazanie dwóch trybów wyboru operatora (jako podstawowego-trybu przetargowego zapewniającego uczciwą konkurencję oraz jako warunkowego-bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego jako trybu, który będzie zastosowany przez organizatora wyłącznie w przypadku, gdy zostanie unieważnione postępowanie przetargowe),
- określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,
- przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w tym trybie.

Ponadto zgodnie z zapisami ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi ogłoszenie ze względu na charakter trybu zamówienia powinno również zawierać:

- określenie przedmiotu koncesji-należy podać nazwę przedmiotu koncesji oraz jego zwięzły opis. Szczegółowy zakres przedsięwzięcia opisywany jest w ramach opisu potrzeb i wymagań w ogłoszeniu albo w osobnym dokumencie.
- wskazanie miejsca i terminu składania wniosków o zawarcie umowy koncesji - termin ten może ulec zmianie w odpowiedzi na prośby zainteresowanych podmiotów.
- opis potrzeb i wymagań koncesjodawcy lub informację o sposobie uzyskania tego opisu - opis potrzeb i wymagań może być zawarty w ogłoszeniu albo zostać opracowany jako osobny dokument. W drugim przypadku w ogłoszeniu powinna zostać zawarta informacja, w jaki sposób można uzyskać opis potrzeb i wymagań;
- termin wykonania przedmiotu koncesji, o ile jest to podyktowane specyfiką zawieranej umowy koncesji - termin wykonania koncesji może być z góry określony i może także być jednym z kryteriów oceny ofert.
- warunki udziału oraz opis sposobu dokonywania oceny spełniania warunków udziału w postępowaniu
- informację o dokumentach składanych przez oferenta, którego oferta zostanie uznana za najkorzystniejszą albo oferenta, który złoży najkorzystniejszą ofertę spośród pozostałych ofert, o którym mowa w art. 21 ust. 3, w celu potwierdzenia spełniania warunków udziału w postępowaniu - koncesjonariusz może się posługiwać zapisami Rozporządzenia w sprawie rodzaju dokumentów.

- informację na temat wadium, o ile jego wniesienie jest wymagane - kwota wadium może zostać ustalona w trakcie postępowania i zostać podana w opisie warunków koncesji
- kryteria oceny ofert, jakimi koncesjodawca będzie się kierował przy wyborze oferty najkorzystniejszej oraz, o ile to możliwe, ich znaczenie - kryteria oceny ofert mogą zostać podane bez wag, które będą im przypisane w opisie warunków koncesji.
- warunki uznania oferty za nieodpowiadającą wymaganiom koncesjodawcy, skutkujące niedopuszczeniem oferty do oceny i porównania,
- okoliczności uzasadniające odwołanie postępowania.

II. ZŁOŻENIE WNIOSKU

Wniosek o zawarcie umowy koncesji, składa zainteresowany podmiot. Wniosek ten zgodnie z art. 13 ustawy o koncesji powinien zawierać oświadczenie o zgłoszeniu udziału w postępowaniu oraz oświadczenie o spełnianiu opisanych w ogłoszeniu o koncesji warunków udziału dotyczących:

- zdolności ekonomicznej i finansowej,
- kwalifikacji technicznych lub zawodowych, w tym:
- posiadania niezbędnej wiedzy i doświadczenia,
- dysponowania potencjałem technicznym,
- dysponowania osobami zdolnymi do wykonania przedmiotu koncesji.
- uprawnień do wykonywania określonej działalności lub czynności, jeżeli ustawy nakładają obowiązek posiadania takich uprawnień,
- niekaralności zainteresowanego podmiotu albo wspólnika, partnera, komplementariusza, członka zarządu zainteresowanego podmiotu, za przestępstwo popełnione w związku z postępowaniem o zawarcie umowy koncesji lub postępowaniem o udzielenie zamówienia publicznego, przestępstwo przeciwko prawom osób wykonujących pracę zarobkową, przestępstwo przekupstwa, przestępstwo przeciwko obrotowi gospodarczemu lub inne przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych, a także za przestępstwo skarbowe lub przestępstwo udziału w zorganizowanej grupie albo związku mających na celu popełnienie przestępstwa lub przestępstwa skarbowego.

Wniosek powinien zawierać również inne oświadczenia związane z wykonywaniem przedmiotu koncesji w przypadku, gdy wymóg taki został przewidziany w ogłoszeniu o koncesji.

W przypadku niezłożenia przez zainteresowany podmiot oświadczeń, o których mowa powyżej lub złożenia ich w niepełnym zakresie, koncesjodawca informuje go o nieprzyjęciu wniosku.

Termin złożenia wniosku: Jeżeli wartość zamówienia jest mniejsza niż kwoty określone na podstawie art. 11 ust. 8 Ustawy Pzp: - termin nie może być krótszy niż 21 dni od dnia odpowiednio zamieszczenia ogłoszenia o koncesji na usługi w Biuletynie Zamówień Publicznych. Jeżeli wartość zamówienia jest równa lub przekracza kwoty określone na podstawie art. 11 ust. 8 Ustawy Pzp: - termin nie może być krótszy niż 45 dni od dnia odpowiednio zamieszczenia ogłoszenia o koncesji na usługi w Biuletynie Zamówień Publicznych.

III. KWALIFIKACJA WYKONAWCÓW

Jest to weryfikacja poszczególnych wniosków złożonych przez zainteresowanych. Informacja ta powinna być skierowana do wszystkich kandydatów, którzy złożyli wnioski o zawarcie umowy i powinna zawierać oznaczenie kandydata, który złożył wniosek i informacje o przyjęciu bądź nieprzyjęciu wniosku.

IV. ZAPROSZENIE DO NEGOCJACJI

Do negocjacji powinni być zaproszeni wszyscy kandydaci, którzy złożyli wnioski zgodnie z art. 13 Ustawy o koncesji i winno zawierać w szczególności: dzień i godzinę negocjacji, miejsce negocjacji, cel i przedmiot negocjacji oraz agendę spotkania.

V. NEGOCJACJE

Ustawodawca nie określa procesu prowadzenia negocjacji nie mniej jednak chcąc dobrze wykorzystać ten etap postępowania warto wziąć pod uwagę elementy, które umożliwiają ich efektywne przeprowadzenie. Na początku należy precyzyjnie przygotować stanowisko negocjacyjne, które powinno zawierać między innymi warunki realizacji przedsięwzięcia, warunki organizacyjne, finansowe, techniczne, formalnoprawne, potencjalne kwestie sporne i sposoby ich rozwiązania, pytania od kandydatów, harmonogram przeprowadzenia negocjacji.

Zgodnie z art. 14 ust. 3 Ustawy o koncesji o zakończeniu negocjacji koncesjodawca informuje wszystkich kandydatów i jest sporządzany protokół z negocjacji. Protokół powinien odzwierciedlać przebieg i wyniki negocjacji oraz określać zakres merytorycznych ustaleń zapadłych w trakcie negocjacji. Po zakończeniu negocjacji protokół jest jawny.

Procedura negocjacji umożliwia ustalanie i negocjowanie warunków powierzenia z wybranymi w procesie kwalifikacji podmiotami. Organizator dysponuje trybem, który pozwala na wypracowanie rozwiązania najodpowiedniejszego z jego punktu widzenia. Prowadzenie szczegółowych dyskusji z potencjalnymi operatorami i porównanie prezentowanych przez nich założeń realizacji zadania na etapie ich kształtowania, pozwoli organizatorom w pełni skorzystać z doświadczeń i najlepszych praktyk oferowanych przez te podmioty. Należy przy tym pamiętać, że organizator powinien dysponować odpowiednio wykwalifikowaną kadrą, która będzie w stanie ocenić propozycje rozwiązań operatorów przy uwzględnieniu interesów organizatora. W tym celu zalecane jest skorzystanie z doradztwa technicznego, finansowego oraz prawnego obejmującego cały etap wyboru operatora. Procedura ta wymaga podobnie jak w trybie zamówień publicznych czasu-należy liczyć się z tym, że procedura wyboru operatora może trwać kilkanaście miesięcy i w dużym stopniu zależy od stopnia przygotowania przedsięwzięcia przez organizatora.

IV. ZAPROSZENIE DO SKŁADANIA OFERT

Zaproszenie do składania ofert może zostać przesłane w dowolnej pisemnej formie. Jego załącznikiem jest Opis warunków koncesji. Jest to ostateczny dokument w postępowaniu, który jest wiążący dla kandydatów w zakresie wymagań dotyczących realizacji przedsięwzięcia. Na podstawie opisu warunków koncesji składane są oferty.

Zgodnie z art. 15 Ustawy o koncesji, Opis warunków koncesji zawiera w szczególności:

- 1) nazwę (firmę) i adres koncesjodawcy;
- 2) opis przedmiotu koncesji;
- 3) wskazanie miejsca i terminu składania ofert;
- 4) termin związania ofertą;
- 5) termin wykonania przedmiotu koncesji, o ile jest to podyktowane specyfiką koncesji;
- 6) określenie opłat za korzystanie z przedmiotu koncesji przez koncesjonariusza lub podmioty trzecie lub sposób ich ustalania, o ile jest to podyktowane specyfiką koncesji;
- 7) warunki udziału oraz opis sposobu dokonywania oceny spełniania warunków udziału w postępowaniu;
- 8) informację o dokumentach składanych przez zainteresowany podmiot, którego oferta zostanie uznana za najkorzystniejszą, w celu potwierdzenia spełniania warunków udziału;
- 9) informację na temat wadium, o ile obowiązek jego wniesienia był przewidziany w ogłoszeniu o koncesji;
- 10) kryteria oceny ofert i ich znaczenie;
- 11) warunki uznania oferty za niespełniającą wymagań koncesjodawcy, skutkujące niedopuszczeniem oferty do oceny i porównania;
- 12) okoliczności uzasadniające odwołanie postępowania;
- 13) pouczenie o prawie do wniesienia skargi na czynności podejmowane przez koncesjodawcę w trakcie postępowania.

Większość elementów Opisu warunków pokrywa się z elementami ogłoszenia o koncesji. W Opisie warunków powinien jednak znaleźć się już dokładny opis przedmiotu koncesji (cechy techniczne, jakościowe, normy, aprobaty, specyfikacje techniczne itp.), a nie tylko jego ogólne określenie, a także termin związania ofertą (termin, w trakcie którego złożone oświadczenia woli wiążą oferenta), określenie opłat za korzystanie z przedmiotu koncesji przez koncesjonariusza lub osoby trzecie albo sposób ich ustalenia oraz pouczenie o prawie do wniesienia skargi na czynności podejmowane przez koncesjodawcę w toku postępowania.

Ponadto, Opis warunków może określać warunki wpłaty i wypłaty wadium, chociaż Ustawa o koncesji o tym nie stanowi. W tym kontekście można posiłkować się przepisami zawartymi w Ustawie Pzp.

Trzeba również pamiętać, że Opis warunków koncesji powinien zgodnie z ustawą ptz obejmować następujące elementy:

- liczbę i rodzaj środków transportu, niezbędnych do realizacji usług wraz z odpowiednim personelem oraz zapleczem technicznym, zabezpieczającym ich obsługę (w tym m.in.

dysponowanie personelem, posiadającym odpowiednie kwalifikacje, odpowiednią bazą transportową umożliwiającą postój pojazdów, naprawę czy utrzymanie taboru w odpowiedniej czystości), które przedsiębiorca posiada w chwili składania oferty lub w których posiadaniu będzie najpóźniej w chwili rozpoczęcia świadczenia usług,

- rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska (w szczególności spełnianie przewidywanych norm w zakresie ochrony środowiska) oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej (np. pojazdy niskopodłogowe, przewidujące dogodne rozwiązania w zakresie wsiadania do środka transportu i wysiadania z niego),
- – standard wyposażenia środków transportu.

Do zaproszenia należy dołączyć projekt umowy.

V. ZŁOŻENIE OFERT

Ofertę składa się pod rygorem nieważności w formie pisemnej albo, za zgodą Koncesjodawcy, w postaci elektronicznej, opatrzoną bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu.

Treść oferty powinna odpowiadać treści opisu warunków i winna być złożona w terminie wyznaczonym w opisie warunków.

Koncesjodawca wyznacza termin składania ofert, z uwzględnieniem czasu niezbędnego do przygotowania i złożenia oferty.

W tym czasie Koncesjodawca może żądać od oferentów złożenia wyjaśnień, sprecyzowania lub dopracowania złożonych ofert.

Wyjaśnienie, sprecyzowanie, dopracowanie lub dodatkowe informacje nie mogą prowadzić do zmiany oferty lub warunków zawartych w opisie warunków koncesji, która mogłaby prowadzić do naruszenia zasad uczciwej konkurencji lub mogłaby mieć charakter dyskryminacyjny.

VI. BADANIE OFERT I WYBÓR OFERTY NAJKORZYSTNIEJSZEJ

Koncesjodawca wybiera ofertę najkorzystniejszą spośród ofert spełniających wymagania określone w opisie warunków koncesji, na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w tym opisie.

Koncesjodawca może prowadzić postępowanie także w przypadku, gdy wpłynęła tylko jedna oferta.

Kryteriami, na podstawie których koncesjodawca wybiera ofertę, mogą być w szczególności: czas trwania koncesji, wysokość współfinansowania przedmiotu koncesji ze środków oferenta, koszty użytkowania przedmiotu koncesji, wysokość opłaty za usługę świadczoną na rzecz osób trzecich korzystających z przedmiotu koncesji, jakość wykonania, wartość techniczna, właściwości estetyczne i funkcjonalne, aspekty środowiskowe, rentowność, termin wykonania przedmiotu koncesji.

Ostateczne ustalenie kryteriów oceny ofert wraz z przypisaniem im wagi możliwe będzie po przeprowadzonych negocjacjach i nastąpi w opisie warunków koncesji przekazywanym wraz z zaproszeniem do składania ofert.

Koncesjodawca informuje oferentów o wyborze oferty najkorzystniejszej podając uzasadnienie. Informacja o wyborze oferty najkorzystniejszej zawiera również powody niedopuszczenia ofert do oceny i porównania.

Ustawa o koncesji nie przewiduje ustawowego katalogu przesłanek uzasadniających niedopuszczenie ofert do oceny i porównania. Stąd możliwe jest wskazanie w szczególności poniższych okoliczności: brak złożenia oferty w terminie i miejscu wyznaczonym przez samorząd; niezgodność oferty z przepisami prawa; niezgodność oferty z treścią opisu warunków koncesji; złożenie oferty stanowi czyn nieuczciwej konkurencji w rozumieniu przepisów o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji; oferta jest rażąco niska; oferta została złożona przez podmiot niezaproszony do składania ofert; oferta jest nieważna na podstawie odrębnych przepisów (np. wada oświadczenia woli-art. 82-87 Kodeksu cywilnego).

VII. PRZEDŁOŻENIE DOKUMENTÓW POTWIERDZAJĄCYCH SPEŁNIENIE WARUNKÓW

Oferent, którego oferta została uznana za najkorzystniejszą, jest obowiązany w terminie wskazanym przez koncesjodawcę złożyć wskazane w opisie warunków koncesji dokumenty potwierdzające spełnianie warunków udziału w postępowaniu.

Jeżeli z jakiegokolwiek uzasadnionej przyczyny oferent, którego oferta została uznana za najkorzystniejszą, nie może przedstawić dokumentów wymaganych przez koncesjodawcę, może udowodnić swą sytuację ekonomiczną i finansową za pomocą każdego innego dokumentu, który koncesjodawca uzna za odpowiedni.

VIII. ZAWARCIE UMOWY

Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 25 ust. 1 ustawy ptz).

Jeżeli oferent, którego oferta została uznana za najkorzystniejszą, uchyla się od zawarcia umowy, w szczególności przez niezłożenie wymaganych dokumentów potwierdzających spełnianie warunków udziału w postępowaniu, koncesjodawca może zawrzeć umowę z oferentem, który złożył najkorzystniejszą ofertę spośród pozostałych ofert spełniających wymagania określone w opisie warunków koncesji.

Umowa koncesji wymaga formy pisemnej pod rygorem nieważności.

Poza wymaganiami w zakresie umowy wynikającymi z ustawy ptz, a które zostały wskazane w art. 25 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ustawa o koncesji mówi o dodatkowych elementach, które powinna taka umowa zawierać, a mianowicie:

- określenie przedmiotu koncesji,
- termin wykonania przedmiotu koncesji,
- okres obowiązywania umowy koncesji,
- sposób wynagrodzenia koncesjonariusza,

- określenie płatności koncesjodawcy na rzecz koncesjonariusza,
- wskazanie i podział ryzyka między koncesjodawcę a koncesjonariusza związanego z wykonywaniem przedmiotu koncesji,
- normy jakościowe, wymagania i standardy stosowane przy wykonywaniu przedmiotu koncesji,
- uprawnienia koncesjodawcy w zakresie kontroli wykonywania koncesji przez koncesjonariusza,
- warunki przedłużenia lub skrócenia okresu obowiązywania umowy koncesji,
- warunki i sposób rozwiązania umowy koncesji,
- warunki i zakres odpowiedzialności stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy koncesji,
- warunki i zakres ubezpieczeń wykonywania przedmiotu koncesji,
- wykaz dokumentów, jakie strony umowy koncesji są obowiązane uzyskać lub dostarczyć w celu realizacji umowy wraz z podaniem terminów, w jakich powinno to nastąpić,
- tryb i warunki rozwiązywania sporów związanych z realizacją umowy koncesji.

W umowie koncesji, jeżeli wynika to z przedmiotu koncesji, mogą być zawarte, w szczególności, postanowienia dotyczące:

- warunków i sposobu udostępnienia koncesjonariuszowi składników majątkowych niezbędnych do wykonania przedmiotu koncesji,
- opłat lub sposobu ustalania ich wysokości, pobieranych przez koncesjonariusza od osób trzecich z tytułu korzystania z przedmiotu koncesji,
- warunków dopuszczalności podwykonawstwa.

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

- 1) linii komunikacyjnej albo
- 2) linii komunikacyjnych albo
- 3) sieci komunikacyjnej.

Umowa zgodnie z art. 25 ust.2 ustawy ptz, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż:

- 1) 10 lat-w transporcie drogowym;
- 2) 15 lat-w transporcie kolejowym, z zastrzeżeniem art. 22 ust. 7;
- 3) 15 lat-w transporcie innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

IX. SPORZADZENIE PROTOKOŁU Z POSTĘPOWANIA

Koncesjodawca sporządza protokół z postępowania zawierający w szczególności:

- określenie daty wszczęcia postępowania oraz miejsca, w którym opublikowano ogłoszenie o koncesji,
- określenie przedmiotu koncesji,
- wskazanie kandydatów, z którymi koncesjodawca prowadził negocjacje, oraz przyczyn niezaproszenia do negocjacji innych kandydatów,
- streszczenie oceny i porównania ofert,
- informację o ofercie najkorzystniejszej oraz informację dotyczącą oceny kolejnych złożonych ofert, poczynając od oferty ocenionej najwyżej,
- okoliczności uzasadniające niedopuszczenie do oceny i porównania oferty,
- okoliczności uzasadniające odwołanie postępowania

Protokół, jest jawny.

Konkluzja:

Ustawa o koncesji przewiduje daleko idącą elastyczność w prowadzeniu postępowania, która przejawia się przede wszystkim w możliwości negocjowania wszystkich warunków koncesji, a nawet zmiany warunków brzegowych określonych pierwotnie, jeśli zmiana ta jest efektem prowadzonych negocjacji (art. 14 ust. 4 Ustawy o koncesji).

Wybór operatora w tym trybie jest równoznaczne z zachowaniem zasady równości, niedyskryminowania uczestników postępowania, przejrzystości postępowania i uczciwej konkurencji. Tryb ten daje również możliwość negocjacji co ułatwia wybór najlepszego operatora spełniającego wszystkie wymagania organizatora. Procedura jest elastyczna i obciążona mniejszym ryzykiem pomyłek niż np. w zamówieniach publicznych gdzie pomyłki niejednokrotnie skutkują poważnymi konsekwencjami łącznie z rozpoczęciem procedury przetargowej od początku.

Zaletą trybu koncesji jest również przeniesienie ryzyka ekonomicznego przy realizacji umowy z organizatora na operatora, które to ryzyko należy rozumieć jako niepewność operatora czy korzyści związane ze świadczeniem usług zapewnią mu rentowność.

W trybie koncesji operatorowi nie przysługuje rekompensata ani rozsądny zysk. Przyznanie operatorowi rozsądnego zysku skutkowałoby bowiem utratą przez umowę charakteru koncesji na rzecz zamówień publicznych ponieważ prowadzona przez operatora działalność polega na osiąganiu zysku w wyniku pobierania korzyści z działalności i ponoszeniu ryzyka ekonomicznego świadczonych usług.

Tryb koncesyjny jest wprawdzie długotrwałym procesem ale nie dłuższym niż procedura zamówień publicznych, która jest stosowana powszechnie, szczególnie jeśli zostanie dobrze przygotowany i sprawnie przeprowadzony.

W celu wyłonienia operatora w trybie ustawy- *prawo zamówień publicznych* należy przeprowadzić postępowanie, którego procedurę szczegółowo regulują przepisy Działu 2 wspomnianej ustawy. Wybór tego trybu wymaga odpowiedniego przygotowania postępowania. Warunki określone przez

Organizatora mogą mieć wpływ na liczbę oferentów. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym stwarza możliwość, aby sieć o charakterze użyteczności publicznej była obsługiwana przez kilku operatorów. W przypadku, gdy przedmiotem postępowania są pojedyncze linie istnieje szansa, że więcej oferentów spełni określone wymagania, co skutkować będzie obniżeniem kosztów w zakresie obsługi linii. Nie dotyczy to jednak linii mniej rentownych, do obsługi których nie przystąpi wielu oferentów z uwagi na wysokie ryzyko kosztów. Inna sytuacja ma miejsce przy organizacji przetargu dla pakietu linii, ponieważ wówczas ryzyko strat jest mniejsze i firmy chętniej przystępują do przetargu i aktywniej konkurują między sobą. Wzrost konkurencji powoduje jednak wzrost wymagań wobec podmiotów startujących w przetargu, co skutkuje ich eliminacją.

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

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

W trybie przetargowym wynagrodzenie operatora nie jest uzależnione od liczby pasażerów korzystającej z usługi przewozowej, bowiem otrzymuje on wynagrodzenie określone w umowie bez względu na popyt.

11. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWÓZOWYCH W PRZEWÓZACH UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości

inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

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

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
- dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,
- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,
- standard napełnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
- optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
- dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
- komfort jazdy pasażerów,
- czystość pojazdów i przystanków,
- ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego.

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

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

- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych,
- punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
- sieć linii umożliwiającą w największym stopniu obsługę obszaru objętego planem transportowym i wygodne dotarcie do najważniejszych, z punktu widzenia użytkowników, obiektów,
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),
- koordynację rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz w punktach przesiadkowych,
- przystanki z podwyższonym peronem do wysokości podłogi w autobusie,
- rozwiązania techniczne umożliwiające bezpieczne korzystanie z przystanków,
- przystanki przesiadkowe wyposażone w automaty biletowe,

- czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki itp.),
- bilety okresowe na fragmenty sieci jak i obejmujące całą sieć, bez względu na rodzaj środka transportu, jakim wykonywane są usługi przewozowe w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na danym obszarze objętym planem transportowym,
- wygodną sieć parkingów umożliwiającą funkcjonowanie pasażerów w systemie „park and ride”, dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów.

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

Podsumowując:

Obecnie oferowany standard usług przewozowych charakteryzują poniższe wielkości:

- a) punktualność kursowania autobusów kształtuje się na poziomie około 70 % i wykazuje bardzo duże zróżnicowanie w różnych porach dnia, jak i pomiędzy kolejnymi dniami,
- b) średni czas podróży w relacji praca - dom na podstawie badań ankietowych i badań potoków pasażerskich wynosi do 30 minut, oczywiście w przypadku kontynuacji podróży innym środkiem transportu czas ten ulega wydłużeniu,
- c) 4 osoby/m² powierzchni przeznaczonej do stania,
- d) przesiadkowość na poziomie 0,4 przesiadki/podróż.

Należy dbać także o efektywność usług mierzoną wskaźnikami:

- a) pracą przewozową w pasażerogodzinach (czas spędzany przez pasażerów w środkach komunikacji publicznej),
- b) średnim czasem podróży,
- c) liczbą przesiadek,
- d) długością trasy podróży,
- e) bardzo wnikliwą analizą obejmującą podstawowe parametry ruchu oraz koszty społeczne (straty czasu wszystkich użytkowników ruchu, poziom zanieczyszczenia atmosfery tlenkiem węgla czy tlenkiem azotu).

11.1. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

Podział zdań transportowych w powiecie jest wyrazem polityki transportowej. Wynika ona z prowadzonych systemowych działań w zakresie wykorzystania środków lokomocji i organizacji transportu publicznego, a także z poziomu rozwoju społeczno- ekonomicznego, rozwoju struktur funkcjonalno-przestrzennych oraz uwarunkowań lokalnych, które są specyficzne dla każdego powiatu.

Podział ten zależy od kosztów transportu związanych z dostępem do układu transportowego i charakterystykami dostępu do układu transportowego i charakterystykami właściwych im sieci transportowych.

Podsumowując system transportu w Powiecie Bialskim tworzą dwa podsystemy:

- System komunikacji indywidualnej- samochód. Jest to najczęściej wybierany środek transportu ze względu na dobrze rozwiniętą sieć drogową, szybkość, brak konieczności dokonywania przesiadek oraz w przypadkach gdy brak na danym obszarze komunikacji publicznej lub jej rozkład nie jest dostosowany do potrzeb użytkowników.
- System komunikacji autobusowej- jest to drugi najczęściej wybierany środek transportu. Jest to uwarunkowane układem sieci transportowej w Powiecie- sieć drogowa jest najlepiej rozwinięta i zaspokaja potrzeby mieszkańców powiatu. Respondenci jako przyczynę wyboru tego środka transportu wskazali cenę, brak konieczności dokonywania przesiadek oraz szybkość podróżowania.

Podsumowując, obecny podział zadań przewozowych- w 38% należy on do transportu zbiorowego, pozostałe 62% do transportu indywidualnego.

Postanowienia polityki transportowej wpływające na wybór środka transportu przy uwzględnieniu zasady zrównoważonego rozwoju.

Polityka zrównoważonego rozwoju transportu jest rozwiązaniem pośrednim pomiędzy polityką promującą transport indywidualny i ograniczającą transport zbiorowy do realizacji funkcji socjalnej a ideą zmniejszenia ruchu samochodowego. Zrównoważony rozwój transportu zakłada optymalny podział zadań pomiędzy transport indywidualny i zbiorowy.

Władze powiatu powinny tak uatrakcyjnić ofertę przewozową aby mieszkańcy tam gdzie to możliwe zrezygnowali z transportu indywidualnego w miarę możliwości przesiedli się na transport zbiorowy. Realizacja tego założenia jest wskazana w miastach powiatu i stolicach poszczególnych gmin, co korzystnie wpłynie na płynność ruchu komunikacyjnego na wyżej wymienionych obszarach.

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

Potencjalny podróżny ma do wyboru: podróż środkiem prywatnym, albo środkiem publicznym. Na jego wybór wpłynie różnica, w jakości podróżowania oraz relacja pomiędzy kosztami obu tych możliwości.

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

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

Ponadto, koszt przejazdu samochodem osobowym na krótkich odległościach (pomiędzy gminami), w porównaniu z przejazdem środkiem transportu publicznego jest często korzystniejszy dla tego pierwszego.

Jednym ze sposobów poprawy warunków funkcjonowania transportu publicznego jest podniesienie jakości przejazdu jego środkami. Jakość ta nie zawsze jest na odpowiednim poziomie, co wynika m.in.:

- ze złego stanu infrastruktury transportowej (drogi, przystanki, stary tabor),
- z długiego oczekiwania na przystankach,
- z braku usług typu „od drzwi do drzwi”,
- z braku bezpieczeństwa osobistego oraz prywatności.

Poprawę warunków funkcjonowania transportu publicznego należy więc starać się osiągnąć innymi metodami, np. poprzez nadanie jego pojazdom priorytetu w ruchu drogowym. Można to zrealizować m.in. poprzez dostosowanie sterowania ruchem do potrzeb tego transportu.

Spadek przewozów w godzinach wieczornych nie musi oznaczać likwidacji nierentownych kursów, obsługiwanych często przez autobus klasy maxi. Jednym z rozwiązań jest zastosowanie w tych godzinach autobusów typu mini. Wówczas autobusy typu maxi lub midi kursowałyby w godzinach największej frekwencji, np. do 18, czy do 20, a po tej godzinie linie te w tych obszarach obsługiwane byłyby przez autobusy typu mini.

Utrzymanie i rozwój systemu transportowego są niezbędne również ze względu na jego rolę społeczną: umożliwia przejazdy, a więc - pracę, zakupy, rekreację oraz realizację innych potrzeb mniej zamożnym grupom społecznym. System ten obejmuje połączone ze sobą podsystemy, oparte na jednym ustawodawstwie i korzystające ze wspólnej infrastruktury, stąd należy traktować łącznie problemy infrastruktury transportowej, organizacji transportu publicznego, organizacji ruchu czy polityki transportowej. W tym celu konieczne jest łączne wykorzystywanie przez zarządcę transportu wszystkich będących w dyspozycji składników zarządzania:

- uprawnień i kompetencji,
- majątku, przeznaczonego do realizacji zadań transportowych,
- środków finansowych, możliwych do przeznaczenia na te zadania,
- istniejących struktur organizacyjnych,
- wiedzy i doświadczenia.

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

Badania ankietowe w Powiecie Bialskim pokazały, że najczęściej wybieranym środkiem transportu przez mieszkańców powiatu jest samochód. W tym przypadku należy dążyć do zwiększenia roli komunikacji autobusowej w Powiecie.

Jednym z takich dążeń jest zachowanie obecnej siatki połączeń i odpowiednia synchronizacja rozkładów jazdy w całym powiecie, a w szczególności w miejscach gdzie znajdują się strategiczne węzły przesiadkowe. Należy też pamiętać o roli jaką odgrywa cena biletu w momencie wyboru środka

transportu. Jeśli podwyżka cen jest nieunikniona należy przełożyć ją na jakość taboru i częstotliwość kursowania. W przeciwnym wypadku udział komunikacji indywidualnej w porównaniu do udziału komunikacji zbiorowej w przewozach powiatowych będzie się zwiększał.

11.2. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA

System Informacji Pasażerskiej (SIP)

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

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

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

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

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

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

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

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

Punkty obsługi pasażera powinny być zlokalizowane w kluczowych rejonach powiatu, przede wszystkim w takich miejscowościach jak Biała Podlaska, Międzyrzec Podlaski, Terespol oraz Wisznice.

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

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

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

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

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

12. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

W przypadku planowania kierunków rozwoju i polityki transportowej powiatu powinno się brać pod uwagę możliwości budżetowe jednostki administracyjnej oraz potrzeby transportowe jej mieszkańców. Należy mieć na uwadze, że ograniczenia ekonomiczne wpływają na formułowanie programów rozwoju w poszczególnych zakresach. Rozwój transportu w powiatach jest procesem długofalowym, poddawany ciągłym zmianom i modyfikacjom. Istotną kwestią jest tutaj pogodzenie różnych zagadnień dotyczących ochrony środowiska, rozwoju gospodarczego, uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych, kierunków zagospodarowania przestrzennego obszaru, przewidywanych kierunków zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru oraz respektowania postulatów mieszkańców. Dlatego też można wskazać, że determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w Powiecie Bialskim są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze oraz źródła ruchu
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego obszaru

- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru, opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego

Zapewnienie efektywnego poruszania się po obszarze powiatu wymaga wzięcia pod uwagę faktu, że każda podróż składa się z łańcucha elementarnych przemieszczeń wykonywanych przy użyciu różnych środków transportu. Umieszczenie poszczególnych węzłów jest zależne od wielu czynników takich jak struktura demograficzna, mobilność mieszkańców, zabudowa oraz wpływ danego systemu transportowego na środowisko.

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

W momencie opracowywania planu transportowego dla powiatu bialskiego obowiązuje:

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

Minister właściwy ds. transportu jest organizatorem przewozów o charakterze użyteczności publicznej jedynie w transporcie kolejowym. W związku z tym zapisy Krajowego Planu Transportowego nie dotyczą potrzeb przewozowych mieszkańców na poziomie powiatu.

- ***Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa lubelskiego przyjęty uchwałą NR XLVII/744/2014 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO z dnia 14 lipca 2014 r.***

Ze względu na zakres opracowania powiat bialski w zdecydowanie szerszym zakresie został ujęty w Planie Transportowym Województwa Lubelskiego. Najistotniejsze zapisy dotyczą wyznaczenia sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej, której organizatorem jest Marszałek Województwa. Stąd niezbędne jest przeanalizowanie jego treści pod kątem potrzeb transportowych mieszkańców powiatu bialskiego oraz zadań i zaleceń jakie wynikają z jego treści dla organizatorów niższego szczebla.

Sieć komunikacyjna Województwa Lubelskiego w wojewódzkich przewozach pasażerskich zostanie oparta na transporcie kolejowym i drogowym, w celu zapewnienia wysokiej dostępności mieszkańców do usług o charakterze użyteczności publicznej.

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

- **Linia komunikacyjna R81 Terespol – Biała Podlaska – Międzyrzec Podlaski – Łuków – Krzywdą – Ryki – Dęblin – Puławy – Lublin**

- Organizacja przez Województwo Lubelskie.

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

- **501 Lublin – Niemce – Lubartów – Firlej – Kock – Borki – Radzyń Podlaski – Kąkolewnica – Międzyrzec Podlaski – Biała Podlaska** (organizacja przez Województwo Lubelskie).
- **551 Parczew – Jabłoń – Wisznice – Rossosz – Łomazy – Biała Podlaska** (organizacja przez Województwo Lubelskie).
- **551 Biała Podlaska – Konstantynów – granica województwa** (kierunek Łosice) (możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Mazowieckim; realizacja kursów na terenie województwa lubelskiego będzie zapewniona po zapewnieniu współfinansowania przez organizatorów właściwych ze względu na zasięg przewozów lub przez Województwo Lubelskie z uwagi na ważny interes społeczny).
- **552 Włodawa – Wisznice – Rossosz – Łomazy – Biała Podlaska** (organizacja przez Województwo Lubelskie).

Dodatkowo w Krajowym Planie Transportowym jak i Planie Transportowym dla Województwa Lubelskiego wskazano miasto Biała Podlaska jako jeden z zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego do 2026 r. należą:

- Dostosowanie sieci komunikacyjnej do malejącej liczby ludności w Powiecie.
- Dostosowanie autobusów do potrzeb uczniów, osób starszych oraz osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.
- Zwiększenie dostępności komunikacyjnej powiatu.
- Integracja transportu zbiorowego i indywidualnego, tak aby oferta przewozowa odpowiadała potrzebom mieszkańców powiatu.
- Zwiększenie atrakcyjności oferty przewozowej. Takie działanie przyczyni się do zahamowania spadku popytu na usługi transportu publicznego.
- Stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miastach: Biała Podlaska, Międzyrzec Podlaski, Terespol oraz w Wisznicach.
- Stopniowe wdrażanie Systemu Informacji Pasażerskiej na terenie Powiatu.
- Stopniowe unowocześnianie taboru.