



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

Lublin, dnia 9 grudnia 2015 r.

Poz. 4635

UCHWAŁA NR X/52/2015 RADY POWIATU W JANOWIE LUBELSKIM

z dnia 29 września 2015 r.

w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu janowskiego”

Na podstawie art. 4 ust. 1 pkt 6, art. 12 pkt 11 i art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998r. o samorządzie powiatowym (tekst jednolity Dz. U. z 2015r., poz. 1445), art. 7 ust. 1 pkt 3 lit. a i art. 9 ust. 1 pkt 3 lit. a, ust. 2 i ust. 3 oraz art. 13 ust. 2 i ust. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015, poz. 1440) Rada Powiatu w Janowie Lubelskim uchwała, co następuje:

- § 1. Uchwała się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu janowskiego” stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.
- § 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu w Janowie Lubelskim.
- § 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Lubelskiego.

Przewodniczący Rady
Powiatu

Władysław Sowa



Załącznik do Uchwały Nr X/52/2015
Rady Powiatu w Janowie Lubelskim
z dnia 29 września 2015 r.

POWIAT JANOWSKI

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU JANOWSKIEGO

WYKONANY PRZEZ

The logo for 'blueocean' features four circles of varying shades of blue (dark, medium, light, and very light) arranged in a horizontal row above the word 'blueocean' in a lowercase, sans-serif font.

blueocean

WARSZAWA, 2015 R.

SPIS TREŚCI

1. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM	3
1.1. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA	3
1.2. CHARAKTERYSTYKA DEMOGRAFICZNA, SPOŁECZNA I GOSPODARCZA POWIATU JANOWSKIEGO	4
1.3. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU JANOWSKIEGO	8
2. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE JANOWSKIM.....	12
2.1. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE.....	12
2.2. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ	15
3. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU JANOWSKIEGO	22
4. OCENA JAKOŚCI USŁUG PRZEWOZOWYCH NA PODSTAWIE ANALIZY BADAŃ ANKIETOWYCH	36
4.1. OBSZAR BADAŃ I NARZĘDZIA BADAWCZE	36
4.2. CHARAKTERYSTYKA BADANYCH	37
4.3. WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU	39
4.4. PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU	40
4.5. CZĘSTOTLIWOŚĆ PODRÓŻOWANIA.....	42
4.6. POWÓD PODRÓŻOWANIA.....	43
4.7. LICZBA ŚRODKÓW TRANSPORTU PODCZAS PODRÓŻY	43
4.8. PREFERENCJE PASAŻERÓW	44
4.9. OCENA JAKOŚCI USŁUG	45
4.10. LUKI JAKOŚCIOWE, PREFERENCJE VERSUS OCENY RESPONDENTÓW	46
5. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW.....	48
5.1. PODMIOTY REALIZUJĄCE TRANSPORT PUBLICZNY	48
5.2. FUNKCJE ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	49
6. SIEĆ KOMUNIKACYJNA O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE JANOWSKIM	53
6.1. WSKAZANIE OBSZARÓW, KTÓRE NALEŻY OBJĄĆ PUBLICZNYM TRANSPORTEM ZBIOROWYM.....	53
6.2. WYZNACZENIE SIECI POŁĄCZEŃ O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	58
7. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU.....	61
8. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW.....	63
8.1. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	63
8.2. FUNKCJE ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	64
9. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	65
9.1. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ (SIP)	68
9.2. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	71
9.3. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ ORAZ WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH	72
9.4. STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW I SPOSÓB ICH OZNAKOWANIA ORAZ STANDARYZACJA SYSTEMU POBIERANIA OPŁAT ZA BILETY.....	73
9.5. UDOSTĘPNIANIE OPERATOROM LUB OPERATOROM I PRZEWOŹNIKOM INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ.....	75
10. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE JANOWSKIM	76

11. FINANSOWANIE POWIATOWEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	82
11.1. FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	82
11.2. FINANSOWANIE POWIATOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO	83
11.3. ZASADY FINANSOWANIA JEDNOSTKI ZARZĄDZAJĄCEJ TRANSPORTEM PRZEZ SAMORZĄDY DOTUJĄCE TRANSPORT PUBLICZNY	84
12. KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU	85

1. Charakterystyka obszaru objętego Planem Transportowym

1.1. Charakterystyka ogólna

Powiat Janowski znajduje się w południowo-zachodniej części województwa lubelskiego. Jego stolicą jest Janów Lubelski, na którego obszarze krzyżują się drogi krajowe nr 19 i nr 74. Miasto posiada dobre połączenia autobusowe z Warszawą, Krakowem, Katowicami, Łodzią, Białymstokiem, Krynica, Iwoniczem, Lublinem, Rzeszowem. Na obszarze powiatu brak infrastruktury kolejowej.

Powierzchnia powiatu obejmuje 875 km², a liczba ludności w 2013 roku wynosiła 47 296 osób.

W skład powiatu wchodzi:

- **gminy miejsko-wiejskie:** Janów Lubelski, Modliborzyce;
- **gminy wiejskie:** Batorz, Chrzanów, Dzwola, Godziszów, Potok Wielki.

Mapa 1. Powiat Janowski



Źródło: Google.pl

Janów Lubelski to gmina miejsko-wiejska położona w południowej części powiatu janowskiego. Sąsiaduje z gminami Biłgoraj, Dzwola, Godziszów, Harasiuki, Jarocin, Modliborzyce, Pysznica. Zajmuje 179 km² i liczy 16 272 mieszkańców.

Gmina Modliborzyce to gmina miejsko-wiejska położona w środkowo-zachodniej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Batorz, Godziszów, Janów Lubelski, Potok Wielki, Pysznica, Szastarka. Zajmuje 153 km² i liczy 7 126 mieszkańców.

Gmina Batorz to gmina wiejska położona w północnej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Godziszów, Modliborzyce, Szastarka, Zakrzew, Zakrzówek. Zajmuje 71 km² i liczy 3 442 mieszkańców.

Gmina Chrzanów to gmina wiejska położona w północno-wschodniej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Dzwola, Godziszów, Goraj, Turobin, Zakrzew. Zajmuje 72 km² i liczy 3 015 mieszkańców.

Gmina Dzwola to gmina wiejska położona w południowo-wschodniej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Biłgoraj, Chrzanów, Frampol, Godziszów, Goraj, Janów Lubelski. Zajmuje 199 km² i liczy 6 514 mieszkańców.

Gmina Godziszów to gmina wiejska położona w środkowej części powiatu. Sąsiaduje z gminami Batorz, Chrzanów, Dzwola, Janów Lubelski, Modliborzyce, Zakrzew. Zajmuje 102 km² i liczy 6 108 mieszkańców.

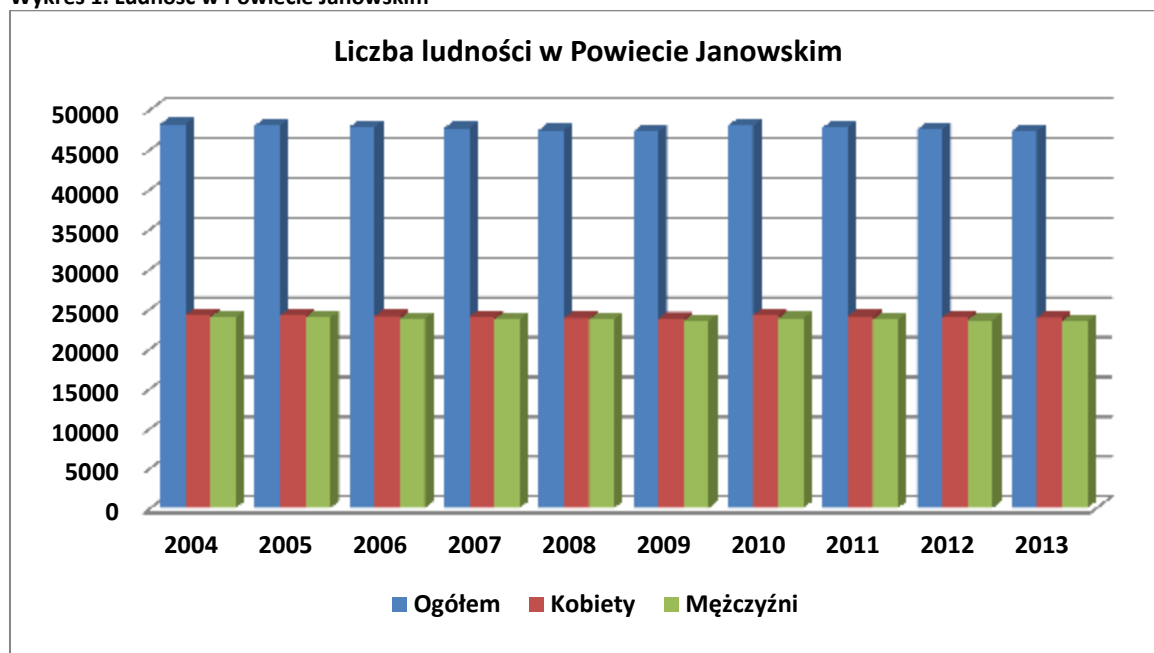
Gmina Potok Wielki to gmina wiejska położona w zachodniej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Modliborzyce, Pysznica, Szastarka, Trzydnik Duży, Zaklików. Zajmuje 99 km² i liczy 4 819 mieszkańców.

1.2. Charakterystyka demograficzna, społeczna i gospodarcza Powiatu Janowskiego

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

Na podstawie poniższego wykresu można zaobserwować niewielki choć systematyczny spadek liczby ludności w powiecie. Proporcja liczby kobiet i mężczyzn rozkłada się równomiernie na przestrzeni lat.

Wykres 1. Ludność w Powiecie Janowskim



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Na liczbę ludności wpływają takie czynniki jak ruch naturalny i ruch migracyjny. Obserwowany w powiecie spadek liczby ludności wynika przede wszystkim z przyrostu naturalnego utrzymującego się od lat na ujemnym poziomie oraz z ujemnego salda migracji. Wielkości tych współczynników w 2013 roku na tle województwa lubelskiego przedstawia poniższa tabela.

Tabela 1. Ruch naturalny i migracyjny w województwie lubelskim i Powiecie Janowskim w 2013 roku

Jednostka terytorialna	powiat janowski	województwo lubelskie
Saldo migracji wewnętrznych	-170	-4954
Saldo migracji zagranicznych	-26	-673
Przyrost naturalny	-138	-3111

Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych

Problemy demograficzne społeczności mają istotne znaczenie również z punktu widzenia transportu publicznego. Dużą grupę osób podróżujących komunikacją zbiorową stanowią uczniowie. Ich liczba w ostatnich latach również spada, co potwierdzają dane zawarte w poniższej tabeli.

Tabela 2. Liczba uczniów szkół ponadgimnazjalnych według stanu na dzień 30.09.2014 r.

Szkoła	Liczba uczniów					
	2009/2010	2010/2011	2011/2012	2012/2013	2013/2014	2014/2015
Liceum Ogólnokształcące im. Boh. Porytowego Wzgórza w Janowie Lub.	737	732	710	674	642	610
Zespół Szkół im. Wincentego Witosa w Janowie Lubelskim	315	322	329	339	373	414
Zespół Szkół Zawodowych w Janowie Lubelskim	676	601	592	589	544	486
Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Potoczku	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	136
Liceum Ogólnokształcące w Modliborzycach	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	45

Źródło: SIO

Analiza obszaru pod kątem gęstości zaludnienia pozwala wskazać obszary o największym zapotrzebowaniu na przewozy, ponieważ „dom” stanowi podstawowe źródło podróży.

Powiat janowski ze względu na strukturę osadniczą jest powiatem miejsko-wiejskim. Gęstość zaludnienia wynosi 53 osoby na km². Natomiast w województwie lubelskim gęstość zaludnienia wynosi 86 osób na km². Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach powiatu została przedstawiona w poniższej tabeli.

Tabela 3. Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach powiatu

Jednostka administracyjna	Gęstość zaludnienia	Jednostka administracyjna	Gęstość zaludnienia
Gmina Janów Lubelski	91 osób/ km ²	Gmina Godziszów	60 osób/ km ²
Gmina Batorz	49 osób/ km ²	Gmina Modliborzyce	47 osób/ km ²
Gmina Chrzanów	42 osób/ km ²	Gmina Potok Wielki	49 osób/ km ²
Gmina Dzwola	33 osób/ km ²	-	-

Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych

Podstawowym celem podróży jest natomiast „praca” i „szkoła”. Najważniejszą cechą podróży wykonywanych na trasie dom - praca i dom - szkoła jest regularność. Lokalizacja tych miejsc nie ulega częstym zmianom, dlatego możliwe jest odpowiednie dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb osób pracujących i uczących się.

Powiat janowski ma charakter głównie rolniczy. Zakłady pracy związane z przemysłem przetwórczym znajdują się przede wszystkim na terenie gminy Janów Lubelski.

Poniższa tabela zawiera ogólne podsumowanie wszystkich zakładów pracy zatrudniających powyżej 9 pracowników w poszczególnych gminach powiatu janowskiego.

Tabela 4. Liczba zakładów pracy w poszczególnych gminach powiatu janowskiego zatrudniających powyżej 9 pracowników

Wyszczególnienie	Od 10 Do 49	Od 50 Do 249	Od 250 Do 999	Powyżej 1000	Razem	W tym sektor publiczny
Powiat janowski w tym:	112	20	3	---	135	77
Gmina Batorz	9	---	---	---	9	7
Gmina Chrzanów	3	---	---	---	3	3
Gmina Dzwola	13	---	---	---	13	10
Gmina Godziszów	9	---	---	---	9	9
Gmina Janów Lubelski gmina miejsko –wiejska	48	17	3	---	68	31
Gmina Modliborzyce gmina miejsko – wiejska	17	2	---	---	19	6
Gmina Potok Wielki	13	1	---	---	14	11

Potrzeby komunikacyjne mieszkańców związane są również z lokalizacją innych obiektów o charakterze użyteczności publicznej takich jak: zakłady opieki zdrowotnej, szpital, urzędy, placówki kulturalne i sportowe oraz sklepy. Większość gmin posiada na swoim obszarze obiekty, które zaspokajają podstawowe potrzeby swoich mieszkańców w tym zakresie. Należą do nich:

Tabela 5. Jednostki użyteczności publicznej w poszczególnych gminach powiatu

Nazwa Gminy	Jednostki organizacyjne
Batorz gmina wiejska	<ul style="list-style-type: none"> - Urząd Gminy w Batorzu - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Batorzu - Gminna Biblioteka Publiczna w Batorzu - Zespół Szkół w Batorzu - Publiczna Szkoła Podstawowa w Aleksandrówce - Zespół Szkół w Błażku - Gminny Ośrodek Kultury w Batorzu - Zakład Opieki Zdrowotnej w Batorzu - Bank Spółdzielczy Ziemi Kraśnickiej w Kraśniku Oddział w Batorzu
Chrzanów gmina wiejska	<ul style="list-style-type: none"> - Urząd Gminy w Chrzanowie - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Chrzanowie - Zespół Szkół w Chrzanowie

Nazwa Gminy	Jednostki organizacyjne
	<ul style="list-style-type: none"> - Gminna Biblioteka Publiczna w Chrzanowie - Publiczna Szkoła Podstawowa w Ładzie - Publiczna Szkoła Podstawowa w Otroczcu - Powiatowy Bank Spółdzielczy w Janowie Lubelskim O. w Chrzanowie
<p style="text-align: center;">Dzwola gmina wiejska</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Urząd Gminy w Dzwoli - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Dzwoli - Gminna Biblioteka Publiczna i Ośrodek Kultury w Kocudzy Drugiej - Gminna Biblioteka Publiczna w Dzwoli - Zespół Szkół w Dzwoli - Zespół Szkół w Kocudzy - Zespół Szkół w Krzemieniu - Publiczna Szkoła Podstawowa w Branwi - Powiatowy Bank Spółdzielczy w Janowie Lubelskim O. w Dzwoli - Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Kocudzy Trzeciej - Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Krzemieniu Pierwszym
<p style="text-align: center;">Godziszów gmina wiejska</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Urząd Gminy w Godziszowie - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Godziszowie - Gminne Centrum Kultury i Promocji w Godziszowie - Gminna Biblioteka Publiczna w Godziszowie - Zespół Szkół w Godziszowie Pierwszym - Zespół Szkół w Wólce Ratajskiej - Zespół Szkół w Zdziłowicach - Publiczna Szkoła Podstawowa w Andrzejowie - Publiczna Szkoła Podstawowa w Godziszowie Drugim - Publiczna Szkoła Podstawowa w Piłatce - Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Kawęczynie - Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Godziszowie - Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Zdrowie” w Zdziłowicach - Powiatowy Bank Spółdzielczy w Janowie Lubelskim O. w <i>Godziszowie</i>
<p style="text-align: center;">Janów Lubelski gmina miejsko - wiejska</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Zespół Obsługi Szkół i Przedszkoli w Janowie Lubelskim - Publiczne Gimnazjum im. Jana Pawła II w Janowie Lubelskim - Publiczna Szkoła Podstawowa z Oddziałami Integracyjnymi w Janowie Lubelskim - Publiczna Szkoła Podstawowa w Momotach Górnych - Zespół Szkół w Białej - Szkoła Podstawowa Fundacji Elementarz w Łążku Ordynackim - Publiczne Samorządowe Przedszkole Nr 1 w Janowie Lubelskim - Przedszkole Publiczne Nr 3 w Janowie Lubelskim - Przedszkole Niepubliczne w Janowie Lubelskim - Urząd Miejski w Janowie Lubelskim - Ośrodek Pomocy Społecznej w Janowie Lubelskim - Janowski Ośrodek Kultury - Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji
<p style="text-align: center;">Modliborzycze gmina miejsko – wiejska</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Urząd Gminy Modliborzycze - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Modliborzycach - Gminny Ośrodek Kultury w Modliborzycach - Zespół Szkół w Wierzchowiskach Drugich w tym Publiczne Przedszkole - Zespół Szkół w Modliborzycach - Szkoła Podstawowa w Wolicy Pierwszej - Samorządowe Przedszkole w Modliborzycach - Zespół Placówek Oświatowych w Stojeszynie Pierwszym - Gminna Biblioteka Publiczna w Modliborzycach - Lokalne Centrum Kultury w Wierzchowiskach Pierwszych - Samodzielny Publiczny Zespół Zakładów Opieki Zdrowotnej w Modliborzycach - Ośrodek Zdrowia w Wierzchowiskach Drugich - Bank Spółdzielczy Ziemi Kraśnickiej w Kraśniku Oddział w Modliborzycach - Urząd Pocztowy w Modliborzycach - Posterunek Policji w Modliborzycach - Zakład Gospodarki Komunalnej - Caritas – Stacja Opieki

Nazwa Gminy	Jednostki organizacyjne
	- Dwór Sanna w Wierzchowiskach Drugich - Lecznica Zwierząt w Kolonii Zamek - Zespół boisk sportowo – rekreacyjnych w Modliborzycach
Potok Wielki gmina wiejska	- Urząd Gminy w Potoku Wielkim - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej - Gminna Biblioteka Publiczna w Potoku Wielkim - Gminny Ośrodek Kultury w Potoku Wielkim - Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Potoczku - Zespół Szkół w Potoczku - Zespół Szkół w Potoku-Stanach - Zespół Szkół w Potoku Wielkim - Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej sc w Potoku Wielkim - Powiatowy Bank Spółdzielczy w Janowie Lubelskim O. w Potoku Wielkim

Janów Lubelski jest najważniejszym generatorem ruchu, ponieważ na jego obszarze znajduje się najwięcej zakładów pracy i placówek oświatowych. Wśród pozostałych miejsc o charakterze użyteczności publicznej, do których podróżują mieszkańcy całego powiatu, należy wymienić:

- Starostwo Powiatowe w Janowie Lubelskim,
- Powiatowy Urząd Pracy w Janowie Lubelskim,
- Dom Pomocy Społecznej „BARKA” w Janowie Lubelskim,
- Pedagogiczna Biblioteka Wojewódzka Filia w Janowie Lubelskim,
- Poradnia Psychologiczno – Pedagogiczna w Janowie Lubelskim,
- Powiatowy Zespół Obsługi Szkół i Placówek Oświatowych,
- Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Janowie Lubelskim,
- Komenda Powiatowa Policji w Janowie Lubelskim,
- Sąd Rejonowy w Biłgoraju Wydziały Zamiejscowe w Janowie Lubelskim,
- Urząd Skarbowy w Janowie Lubelskim ,
- Zakład Ubezpieczeń Społecznych Biuro Terenowe w Janowie Lubelskim,
- Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego Placówka Terenowa w Janowie Lubelskim,
- Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa Oddział w Janowie Lubelskim,
- Powiatowa Stacja Sanitarно – Epidemiologiczna w Janowie Lubelskim,
- Samodzielny Publiczny Zespół Zakładów Opieki Zdrowotnej w Janowie Lubelskim,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Rodzina” w Janowie Lubelskim,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Zdrowie” w Janowie Lubelskim,
- Centrum Medyczne „ANI – MED” w Janowie Lubelskim.

1.3. Prognoza demograficzna dla powiatu janowskiego

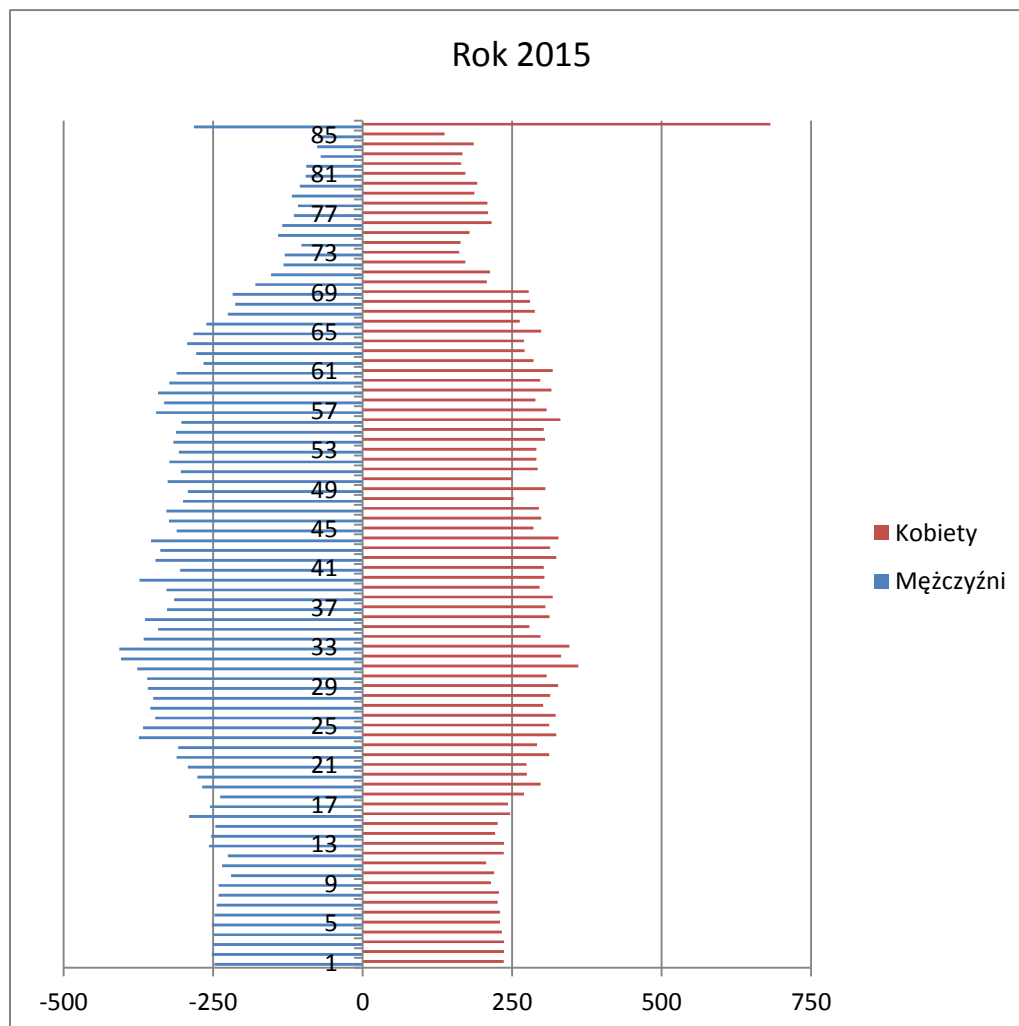
Popyt na transport publiczny jest uwarunkowany przede wszystkim zmianami jakie zachodzą w liczbie i strukturze ludności. Dane w poniższej tabeli obrazują obecną sytuację demograficzną w poszczególnych gminach powiatu.

Tabela 6. Liczba ludności w powiecie według poszczególnych grup wiekowych

Grupa wiekowa	ogółem	w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku poprodukcyjnym
Gmina Janów Lubelski	16272	2977	10562	2733
Gmina Batorz	3442	644	2049	749
Gmina Chrzanów	3015	555	1721	739
Gmina Dzwola	6514	1201	3905	1408
Gmina Godziszów	6108	1208	3605	1295
Gmina Modliborzycze	7126	1306	4467	1353
Potok Wielki	4819	967	2968	884

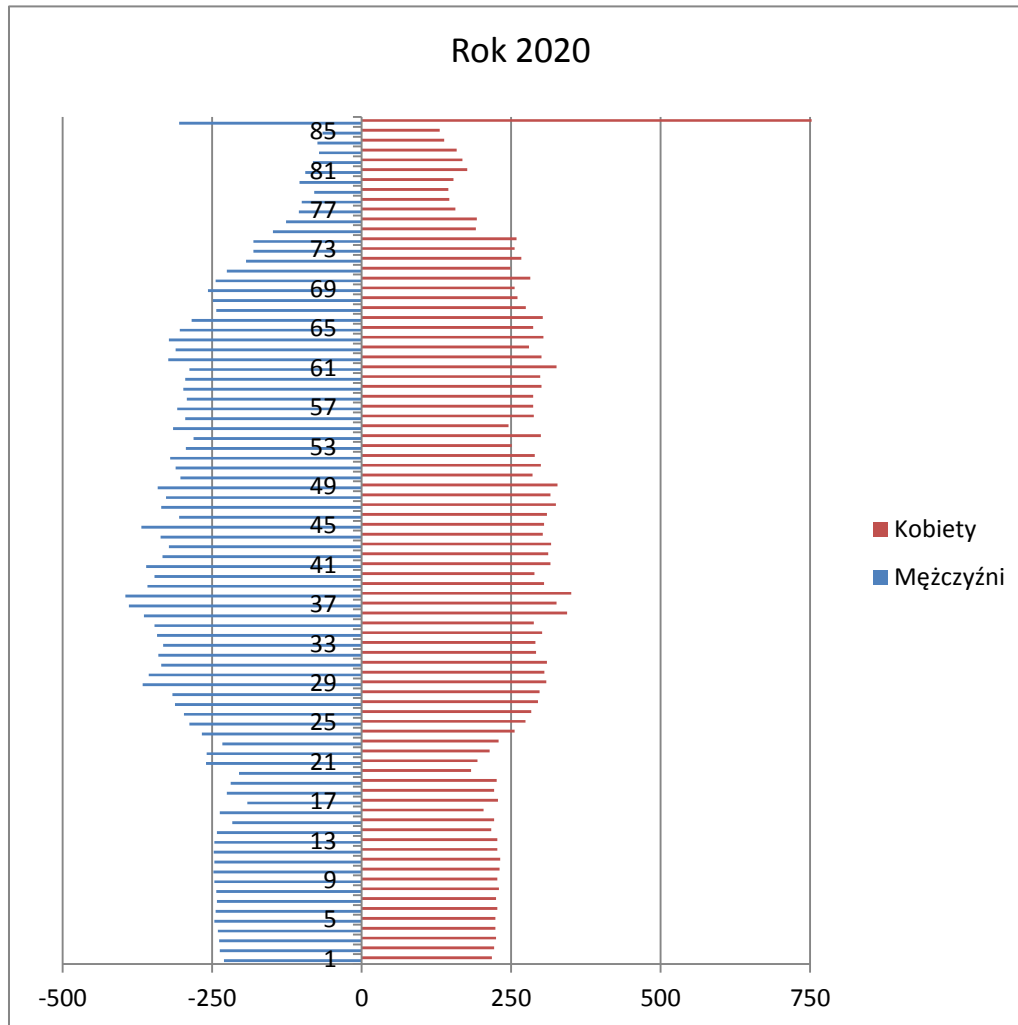
Poniższy wykres przedstawia strukturę wiekową ludności całego powiatu w roku 2015. Największą grupę stanowi ludność w wieku produkcyjnym. W wieku poprodukcyjnym widać przewagę liczby kobiet nad liczbą mężczyzn. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym nadal jest większa od liczby ludności w wieku poprodukcyjnym. Natomiast w wieku przedprodukcyjnym można zauważyć przewagę liczby mężczyzn nad liczbą kobiet.

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



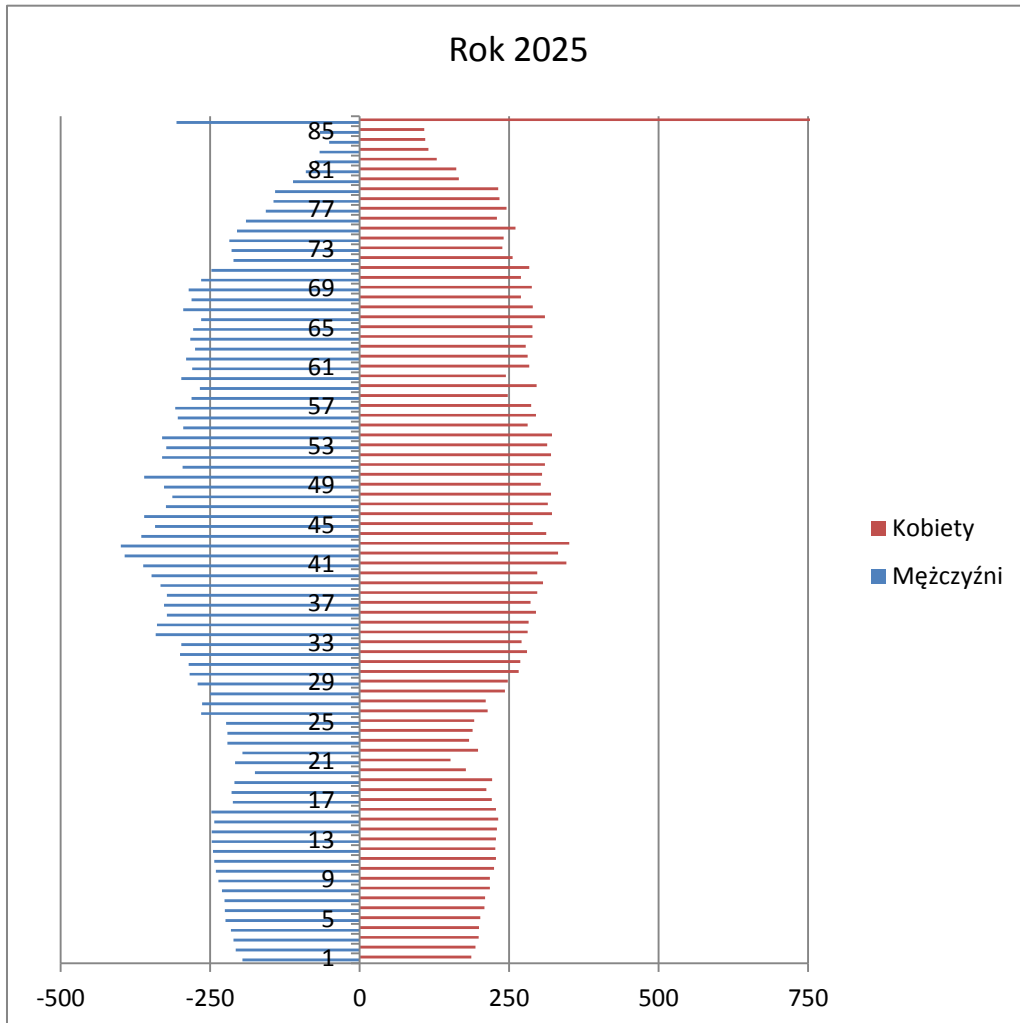
Zgodnie z poniższą prognozą demograficzną opracowaną przez Główny Urząd Statystyczny w 2020 roku teren powiatu będzie zamieszkiwany przez 45 070 osób. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym będzie wynosiła 11 603 co stanowi spadek o 10,1% w porównaniu do roku 2015. Natomiast liczba ludności w wieku produkcyjnym będzie wynosiła 24 248, co stanowi spadek o 1,2%. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym będzie wynosiła 9 219, co stanowi wzrost o 6,9%.

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



Zgodnie z prognozami demograficznymi w 2025 roku teren powiatu będzie zamieszkiwany przez 45 070. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym będzie wynosiła 10 744 co stanowi spadek o 16,7% w porównaniu do roku 2015. Natomiast liczba ludności w wieku produkcyjnym będzie wynosiła 23 243, co stanowi spadek o 5,2%. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym będzie wynosiła 9 963, co stanowi wzrost o 15,6%. Tak wysoki wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym będzie skutkował zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych.

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



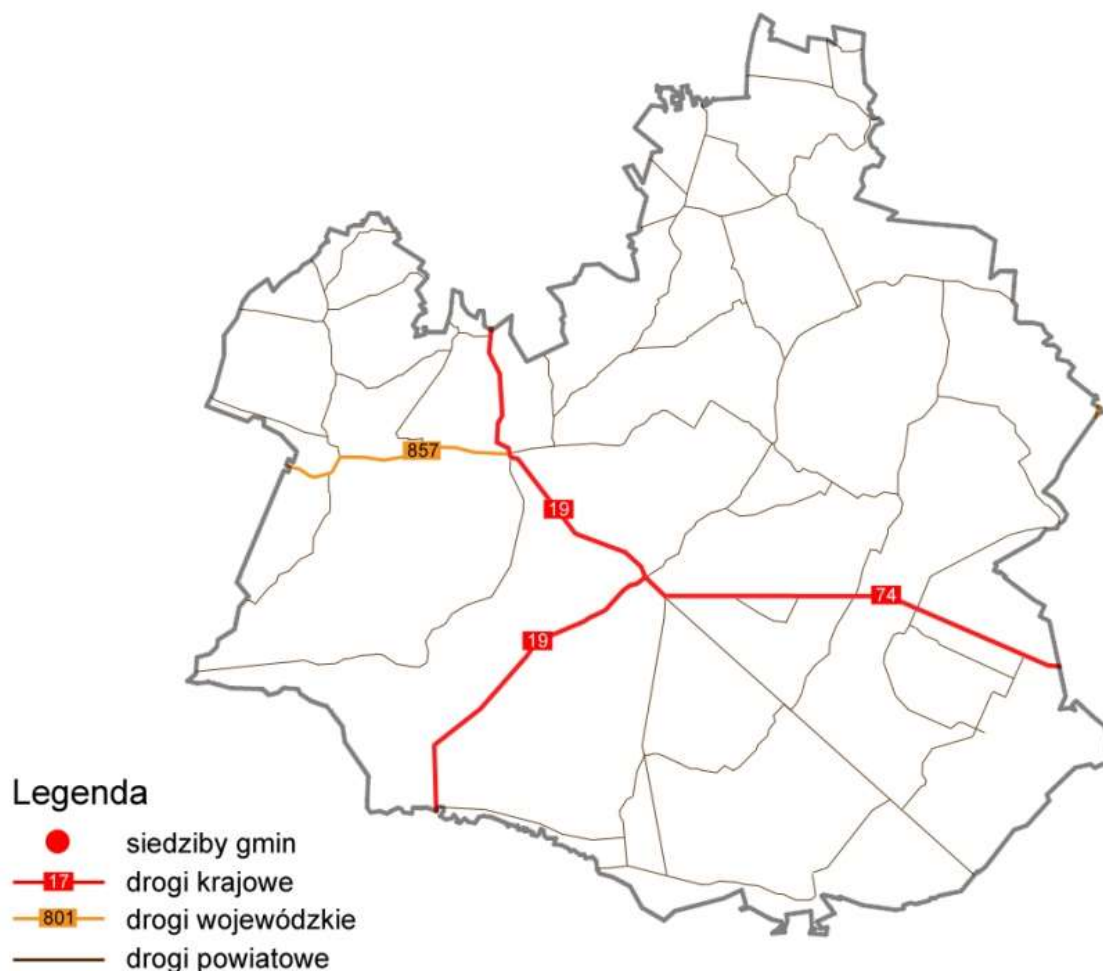
2. System transportowy w Powiecie Janowskim

2.1. Sieć drogowa w powiecie

Odpowiednia organizacja całego systemu transportowego wpływa na podział zadań przewozowych. Ze względu na brak infrastruktury kolejowej podstawowym środkiem komunikacji w powiecie janowskim jest transport drogowy, zarówno zbiorowy, jak i indywidualny. Jego funkcjonowanie będzie uzależnione od właściwego zagospodarowania przestrzennego powiatu, zwłaszcza od stopnia rozwinięcia sieci dróg oraz od stanu ich nawierzchni.

Dobrze rozwinięty układ drogowy jest podstawowym czynnikiem decydującym o dostępności zewnętrznej i wewnętrznej powiatu. Dzięki drogom krajowym nr 19 i 74 oraz drodze wojewódzkiej nr 857 powiat ma zagwarantowane dobre połączenie m.in. z Rzeszowem, Lublinem, Białymstokiem, Zamościem, Kielcami, Sulejowem oraz Kraśnikiem. Droga nr 74 znajduje się na trasie łączącej Polskę z Ukrainą.

Mapa 2. Sieć dróg na terenie Powiatu Janowskiego



Źródło: Opracowanie własne

W Janowie Lubelskim krzyżują się drogi krajowe 19 i 74, dzięki czemu mieszkańcy gminy mają zagwarantowane dobre połączenia z resztą powiatu i województwa. Przez teren Gminy Modliborzyce przebiega droga krajowa nr 19 oraz droga wojewódzka nr 857. Połączenie z drogą krajową nr 74 ma również Gmina Dzwola. Z kolei przez gminę Potok Wielki przebiega droga wojewódzka 857. Gmina Batorz, Gmina Godziszów i Gmina Chrzanów nie mają bezpośredniego dostępu do wspomnianych dróg, jednak drogi powiatowe i gminne zapewniają odpowiednie połączenia wewnętrzne wszystkim gminom.

Łączna długość wszystkich dróg na terenie powiatu wynosi 649,5 km, natomiast poszczególne kategorie dróg mają następującą długość:

Tabela 7. Długość poszczególnych dróg na terenie Powiatu Janowskiego

Rodzaj	Drogi krajowe	Drogi Wojewódzkie	Drogi Powiatowe	Drogi Gminne
Długość	47 km	10 km	321,8 km	270,7 km

Źródło: Starostwo Powiatowe w Janowie Lubelskim

Wśród planowanych inwestycji drogowych na terenie Powiatu Janowskiego najbardziej znaczącą jest budowa drogi S19 Kraśnik – granica województwa.

Planowany przebieg drogi S19

Początek odcinka pokrywa się z obecnym przebiegiem DK19 w miejscu włączenia obwodnicy Kraśnika. Dalej trasa omija miejscowości: Polichna, Modliborzyce i Janów Lubelski (**w wariantcie preferowanym wykorzystując projektowaną wcześniej obwodnicę tego miasta**) i przechodzi przez kompleks Lasów Janowskich omijając łązek Ordynacki by po przekroczeniu granicy województw dojść do w. Zapacz koło Niska. Droga przebiega przez tereny gmin: Kraśnik, Szastarka, Modliborzyce, Janów Lubelski (woj. lubelskie), Jarocin, Ulanów i Nisko (woj. podkarpackie).

Mapa 3. Budowa drogi S19



Źródło: GDDKiA

Na stan nawierzchni dróg wpływa zwiększająca się liczba pojazdów poruszających się po drogach w powiecie. Poniższa tabela przedstawia jak w poszczególnych latach wzrastała liczba samochodów osobowych na terenie powiatu janowskiego.

Tabela 8. Liczba pojazdów w poszczególnych latach na terenie Powiatu Janowskiego

Rok	31.12.2009r.	31.12.2010r.	31.12.2011r.	31.12.2012r.	31.12.2013r.	30.12.2014r.
Liczba pojazdów	16471	17302	17786	18299	18924	19498

Źródło: Starostwo Powiatowe w Janowie Lubelskim

Wzrastająca liczba samochodów osobowych stanowi duże wyzwanie dla transportu publicznego, który musi stać się bardziej konkurencyjny, aby dotrzeć z ofertą do osób podróżujących komunikacją indywidualną. Z drugiej strony rolą transportu publicznego jest zapewnienie przynajmniej podstawowych połączeń komunikacyjnych tym mieszkańcom, którzy nie posiadają samochodu lub prawa jazdy, co może przyczynić się do walki z wykluczeniem, zwłaszcza osób mieszkających na obszarach wiejskich.

2.2. Sieć komunikacji autobusowej

Ze względu na to, że powiat janowski jest pozbawiony infrastruktury kolejowej jedynym publicznym środkiem transportu, który umożliwia poruszanie się mieszkańcom powiatu jest transport drogowy. Dla mieszkańców powiatu janowskiego istotne znaczenie mają połączenia z innymi miastami województwa. Ponieważ wykraczają one poza granice administracyjne jednego powiatu za ich organizację odpowiedzialny jest Marszałek Województwa Lubelskiego. Do zadań Starosty Janowskiego i organizatorów niższego szczebla będzie należało dostosowanie połączeń powiatowych w taki sposób, aby umożliwić mieszkańcom przesiadkę na połączenia wojewódzkie. Do najważniejszych należy zaliczyć linie komunikacyjne łączące Janów Lubelski z Lublinem, Kraśnikiem, Biłgorajem i Stalową Wolą. Zgodnie z zezwoleniami wydanymi przez Marszałka Województwa Lubelskiego wykonywane są następujące połączenia:

Tabela 9. Połączenia wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Lubelskiego przekraczające obszar Powiatu Janowskiego wg stanu na 31.12.2014 r.

Lp.	Linia Komunikacyjna		przez miejscowość	Nazwa Przewoźnika
	z miejscowości	do miejscowości		
1.	Lublin	Janów Lubelski	p. Kraśnik	PHU "AS" Anna Skorupska
2.	Kraśnik	Janów Lubelski	p. Modliborzyce	PHU "AS" Anna Skorupska
3.	Kraśnik	Janów Lubelski	p. Polichnę	P.H.U. "GRZEŚ - TRANS" Grzegorz Łukasik
4.	Janów Lubelski	Kraśnik		Przewóz Osób Żuraw Wojciech
5.	Lublin	Janów Lubelski		PKS Stalowa Wola S.A.
6.	Goraj	Janów Lubelski		PKS Stalowa Wola S.A.
7.	Lublin	Janów Lubelski		Przewóz Osób „AGA-2” Liponoga Adam
8.	Janów Lubelski	Biłgoraj		Ewa Sura, Michał Sura – „MISURA” s.c.
9.	Janów Lubelski	Biłgoraj		Usługi Transportowe, Przewóz w Ruchu Pasażerskim, Franciszek Bielak
10.	Janów Lubelski	Biłgoraj	p. Chrzanów	Usługi Transportowe, Przewóz w Ruchu Pasażerskim, Franciszek Bielak
11.	Janów Lubelski	Goraj		Ekspres Bus T. Miś, J. Skupiński
12.	Janów Lubelski	Stalowa Wola		Ekspres Bus T. Miś, J. Skupiński
13.	Janów Lubelski	Lublin	p. Kraśnik	PHU "AS" Anna Skorupska
14.	Janów Lubelski	Kraśnik	p. Modliborzyce	PHU "AS" Anna Skorupska
15.	Janów Lubelski	Kraśnik	p. Polichnę	P.H.U. "GRZEŚ - TRANS" Grzegorz Łukasik
16.	Kraśnik	Janów Lubelski		Przewóz Osób Żuraw Wojciech
17.	Janów Lubelski	Lublin		PKS Stalowa Wola S.A.

Lp.	Linia Komunikacyjna		przez miejscowość	Nazwa Przewoźnika
	z miejscowości	do miejscowości		
18.	Janów Lubelski	Goraj		PKS Stalowa Wola S.A.
19.	Janów Lubelski	Lublin		Przewóz Osób „AGA-2” Liponoga Adam
20.	Biłgoraj	Janów Lubelski		Ewa Sura, Michał Sura – „MISURA” s.c.
21.	Janów Lubelski	Lublin		GM-TRANS Grzegorz Wróbel
22.	Biłgoraj	Janów Lubelski		Usługi Transportowe, Przewóz w Ruchu Pasażerskim, Franciszek Bielak
23.	Biłgoraj	Janów Lubelski	p. Chrzanów	Usługi Transportowe, Przewóz w Ruchu Pasażerskim, Franciszek Bielak
24.	Goraj	Janów Lubelski		Ekspres Bus T. Miś, J. Skupiński
25.	Stalowa Wola	Janów Lubelski		Ekspres Bus T. Miś, J. Skupiński

Źródło: www.umwl.bip.lubelskie.pl

Przedmiotem niniejszego opracowania są przewozy powiatowe, dlatego szczegółowej analizie zostały poddane aktualne połączenia wykonywane w granicach administracyjnych powiatu janowskiego. Poniższa tabela zawiera wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Janowskiego.

Tabela 10. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Janowskiego według stanu na dzień 31.12.2014 r.

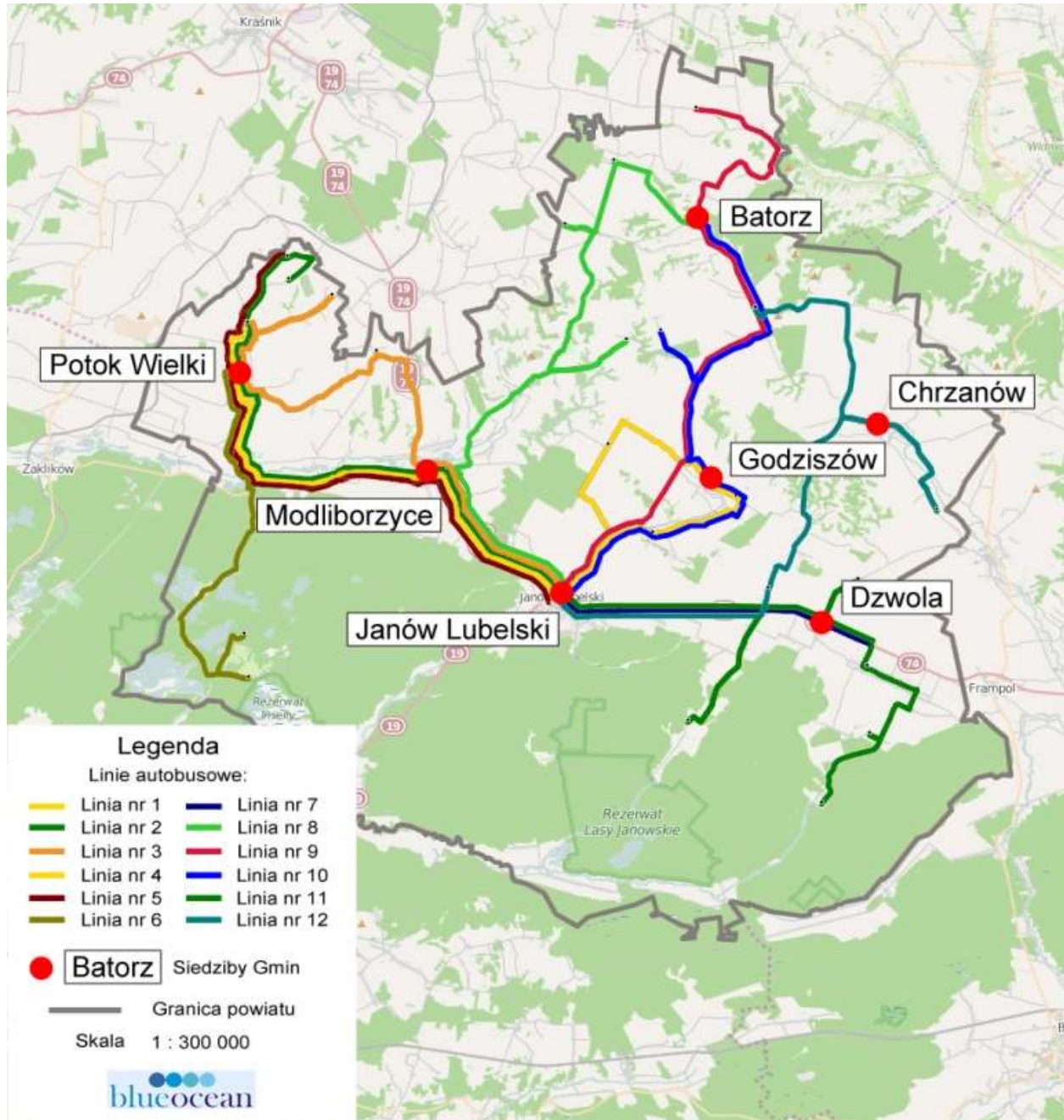
Lp.	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu godz:min	Liczba pojazdów przewidzianych do realizacji rozkładu jazdy	Przewoźnik
1.	42	Janów Lubelski	Janów Lubelski	Biała Druga, Kawęczyn, Andrzejów, Godziszów, Godziszów Drugi, Godziszów Trzeci, Wólka Ratajska, Rataj, Kawęczyn, Biała Druga	28	13	00:53	4	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli SA
2.	39	Popielarnia	Janów Lubelski	Dąbrowica, Potok Stany, Radwanówka, Potok Wielki, Kolonia Potok Wielki, Potoczek, Potoczek Kolonia, Stojeszyn, Słupie, Modliborzyce, Zamek - Kolonia, Borownica	31	31	00:53	7	"Przewóz Osób" Żuraw Wojciech
3.	36	Potok Stany	Janów Lubelski	Stany Nowe, Potok Stany, Radwanówka, Potok Wielki, Błojce, Zarajec, Michałówka, Modliborzyce, Zamek - Kolonia, Borownica	30	2	00:49	7	"Przewóz Osób" Żuraw Wojciech
4.	46	Potok Stany	Janów	Radwanówka, Potok Wielki, Kolonia Potok Wielki,	29	6	00:51	7	"Przewóz Osób" Żuraw

Lp.	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu godz:min	Liczba pojazdów przewidzianych do realizacji rozkładu jazdy	Przewoźnik
			Lubelski	Kolonia Potok Wielki Nowy, Potoczek, Brzeziny, Stojeszyn, Słupie, Modliborzyce, Zamek Kolonia, Borownica					Wojciech
5.	38	Dąbrowica	Janów Lubelski	Dąbrówka, Potok Stany, Radwanówka, Potok Wielki, Kolonia Potok Wielki, Potoczek, Brzeziny, Stojeszyn, Słupie, Modliborzyce, Zamek Kolonia, Borownica	30	18	00:44	7	"Przewóz Osób" Żuraw Wojciech
6.	37	Osówek	Potok Wielki	Gwizdów, Maliniec, Potoczek, Wola Potocka	37	3	01:10	1	PPHU - Jan Majkut
7.	40	Kocudza	Janów Lubelski	Kocudza Wieś, Dzwola, Krzemień, Zofianka Dolna, Zofianka Górna	17	11	00:26	8	Usługi Transportowe Przewóz w Ruchu Pasażerskim
8.	41	Batorz	Janów Lubelski	Aleksandrówka, Samary, Błazek, Nowe Moczydła, Błazek, Pasieka, Wierzchowiska Drugie, Wierzchowiska Pierwsze, Węgliska, Antolin, Węgliska, Wierzchowiska, Wolica Druga, Wolica, Zamek Kolonia, Modliborzyce, Zamek Kolonia, Borownica	47	21	01:05	9	Usługi Transportowe - Zbigniew Zgórka
9.	47	Wola Studzieńska	Janów Lubelski	Stawce, Wólka Batorska, Batorz, Zdziłowice, Godziszów, Rataj, Kawęczyn, Biała Druga	39	8	01:00	1	Usługi Transportowe "FOX" - Biskup Dorota
10.	43	Janów Lubelski	Batorz	Biała Druga, Kawęczyn, Rataj, Wólka Ratajska, Godziszów Trzeci, Godziszów Drugi, Godziszów, Piątka, Zdziłowice	30	14	01:00	4	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli SA
11.	44	Janów Lubelski	Władysławów	Zofianka Górna, Zofianka Dolna, Krzemień, Krzemień Drugi, Flisy, Krzemień Drugi, Konstantów Wieś, Dzwola, Kocudza Górna, Dzwola, Kocudza Druga, Kocudza, Kocudza Trzecia, Kocudza, Zdziśławice, Kapronie	54	4	01:30	3	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli SA
12.	45	Janów Lubelski	Zdziłowice	Zofianka Górna, Zofianka Dolna, Krzemień, Krzemień Drugi, Krzemień, Krzemień Pierwszy, Branewka Kolonia, Branewka, Branew, Chrzanów, Malinie, Łada, Malinie, Chrzanów, Otrocz Kolonia, Otrocz, Otrocz Kolonia, Chrzanów, Zdziłowice	63	6	01:11	3	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli SA

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Janowskiego

Na poniższej mapie przedstawiono w sposób graficzny połączenia, na które zezwolenia wydał Starosta. Najlepiej obsługiwane są gminy położone na północ, wschód i zachód od Janowa Lubelskiego.

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



Źródło: Opracowanie własne na podstawie © autorzy OpenStreetMap

Uzupełnieniem przewozów organizowanych przez Starostę Janowskiego powinny być połączenia wykonywane na obszarach poszczególnych gmin, nie wykraczające poza granice administracyjne jednej gminy. W poniższej tabeli podsumowano najważniejsze informacje na temat połączeń, na które zezwolenia wydali wójtowie i burmistrzowie.

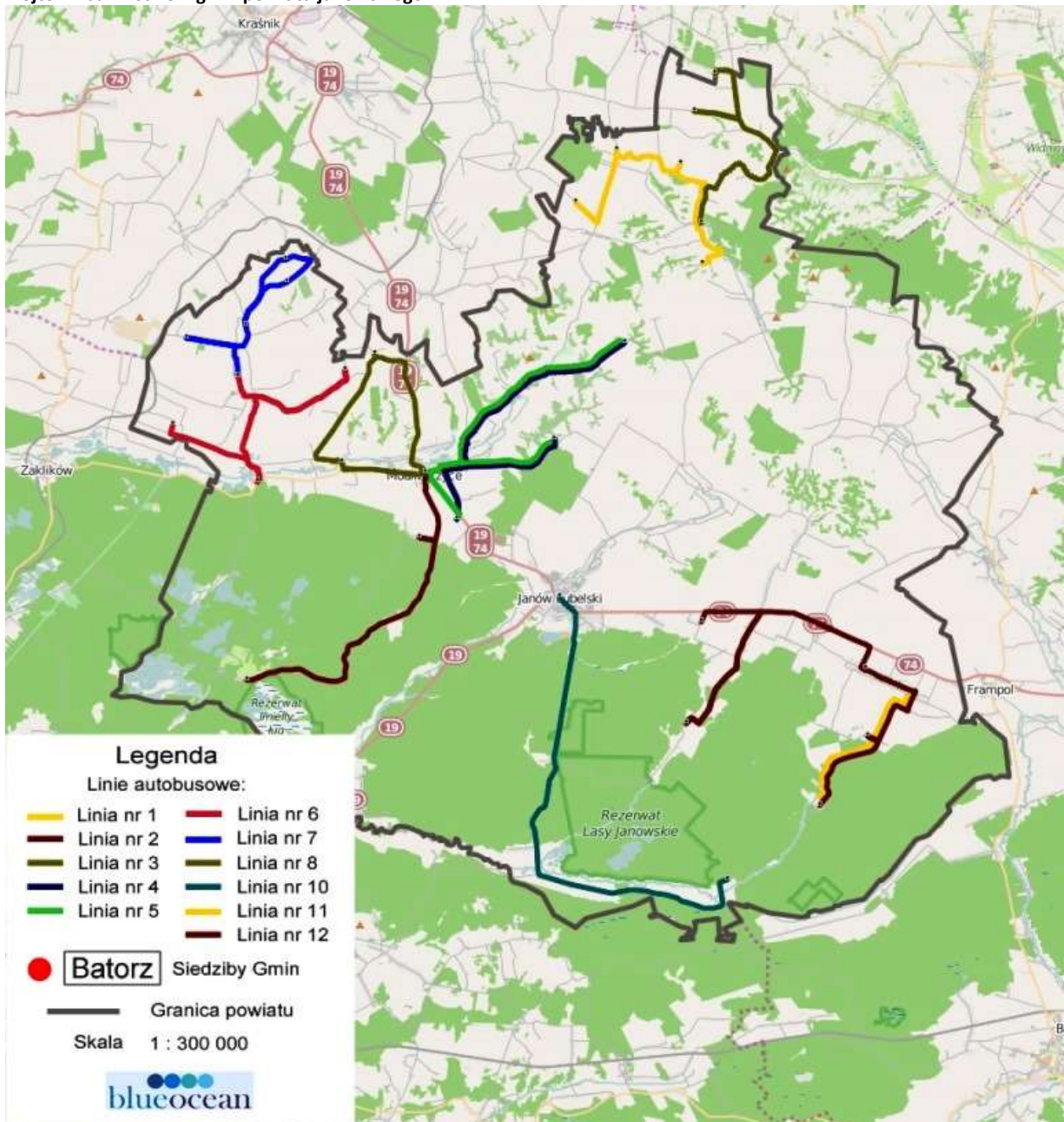
Tabela 11. Wykaz zezwoleń wydanych przez wójtów i burmistrzów gmin Powiatu Janowskiego według stanu na dzień 31.12.2014 r.

Lp.	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Liczba pojazdów przewidzianych do realizacji rozkładu jazdy	Przewoźnik
1.	002 Wójt Gminy Batorz	Samary	Batorz Kolonia	Błazek- Aleksandrówka- Węglinek- Aleksandrówka- Wólka Batorska Kolonia- Batorz Drugi- Batorz Kolonia	11	6	00:28	1	Usługi Transportowe Z. Zgórk
2.	001 Burmistrz Modliborzyc	Gwizdów	Modliborzyc Szkoła	Gwizdów- Kalenne- Cieclocin- Majdan- Majdan Modliborski- Kornelówka- Majdan Modliborski- Majdan- Modliborzyc	18	6	00:38		Usługi Transportowe Przewóz w Ruchu Pasażerskim F. Bielak
3.	002 Burmistrz Modliborzyc	Modliborzyc Szkoła	Modliborzyc Szkoła	Modliborzyc- Michałówka- Zarajec Modliborski- Zarajec- Felinów- Stojeszyn- Stupie Grabczycha- Stupie- Modliborzyc	19,5	4	00:30		Usługi Transportowe Przewóz w Ruchu Pasażerskim F. Bielak
4.	003 Burmistrz Modliborzyc	Bilsko	Wierzchowiska	Bilsko zakręt- Bilsko- Wolica szkoła- Wolica Remiza- Wolica II Tes- Wolica II skrzyż.- Wolica II nż- Lucieniec- Kopaniny- Lucieniec- Wolica Kolonia- Kolonia Zamek- Modliborzyc szkoła- Kolonia Zamek- Janówek Kopce- Kolonia Zamek- Kolonia Zamek skrzyż.- Wolica Kolonia Folwark- Kolonia Zamek skrzyż.- Kolonia Zamek masarnia- Kolonia Zamek- Kolonia Zamek masarnia- Kolonia Zamek skrzyż.- Wolica Kolonia Folwark- Kolonia Zamek skrzyż.- Kolonia Zamek- Janówek Kopce- Kolonia Zamek- Modliborzyc- Modliborzyc szkoła- Modliborzyc- Kolonia Zamek- Wolica Kolonia- Wolica II nż- Wolica II- Zamłynie- Kamienna Góra- Wierzchowiska I- Wierzchowiska szkoła- Węgliska- Węgliska hydrofornia- Antolin- Węgliska hydrofornia- Węgliska- Wierzchowiska szkoła- Wierzchowiska II- Wierzchowiska II remiza- Wierzchowiska II zakręt- Pasieka	46	11	01:10		Usługi Transportowe Przewóz w Ruchu Pasażerskim F. Bielak
5.	002 Wójt Gminy	Bilsko	Antolin	Bilsko- Wolica- Lucieniec- Kopaniny- Lucieniec- Wolica Kolonia- Kolonia Zamek- Modliborzyc-	45,5	10	01:00	1	Usługi Transportowe Z. Zgórk

Lp.	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Liczba pojazdów przewidzianych do realizacji rozkładu jazdy	Przewoźnik
	Modliborzyce			Kolonia Zamek Janówek- Janówek- Kolonia Zamek Janówek- Wolica Kolonia Folwark- Kolonia Zamek- Wolica Kolonia Folwark- Kolonia Zamek- Kolonia Zamek Janówek- Janówek- Kolonia Zamek Janówek- Modliborzyce- Kolonia Zamek- Wolica Kolonia- Wolica II- Zamłynie- Kamienna Góra- Wierzchowiska- Węgliska- Antolin					
6.	010 Wójt Gminy Potok Wielki	Stawki	Potok Wielki	Stawki- Kolonia Potok Wielki- Potoczek Kolonia- Potoczek Szkoła- Kolonia Potok Wielki- Zarajec Potocki- Stojeszyn- Kolonia Błojce- Potok Wielki- Radwanówka- Potok Wielki	31	3	01:00	1	Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo-Usługowe Majkut Jan
7.	007 Wójt Gminy Potok Wielki	Potok Kraśnicki	Stany Szkoła	Potok Wielki- Osinki- Stany Nowe- Popielarnia- Dąbrowica- Dąbrówka- Potok- Stany	24	2	00:35		Przewóz Osób Żuraw Wojciech
8.	00001 Wójt Gminy Batorz	Stawce Kolonia rem	Batorz Szkoła	Stawce Kolonia Alaska - Stawce skrzyżowanie - Stawce Pż - Wola Studzieńska Kolonia rem skl. - Wola Studzieńska Kolonia skrz. - Wola Studzieńska P. Kozik - Wola Studzieńska Kolonia skrz. - Wola Studzieńska - Stawce garaże - Stawce rem skl - Wólka Batorska P 3 - Wólka Batorska P 2 - Wólka Batorska P 1 - Wólka Batorska Kolonia - Batorz Drugi - Batorz szkoła	22	7	00:38	1	Usługi Transportowe - Zbigniew Zgórk
9.	1/2010	Janów Lubelski	Janów Lubelski, baza PKS		2	11	00:05	3	PKS w Stalowej Woli
10.	2/2010	Janów Lubelski	Szewce	Obrówka-Szklarnia-Momoty Dolne -Momoty Górne-Kiszki-Ujście	23	12	00:34	2	PKS w Stalowej Woli
11.	0000001 Wójt Gminy Dzwola	Władysławów	Kocudza	Władysławów- Kapronie- Zdzisławice- Kocudza	16	2	00:28	2	Usługi Transportowe Przewóz w Ruchu Pasażerskim F. Bielak
12.	0000001 Wójt Gminy Dzwola	Zofianka Dolna	Władysławów II	Zofianka Dolna- Krzemień- Flisy- Krzemień- Dzwola- Kocudza- Boreczki- Zdzisławice- Boreczki- Kapronie- Władysławów	48	5	00:31	1	PKS w Stalowej Woli

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń wydanych przez wójtów i burmistrzów powiatu janowskiego

Mapa 5. Siatka połączeń autobusowych na terenie Powiatu Janowskiego wykonana na podstawie zezwoleń wydanych przez wójtów i burmistrzów gmin powiatu janowskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie © autorzy OpenStreetMap

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu janowskiego

A. CHARAKTERYSTYKA TABORU PRZEWOŹNIKÓW DZIAŁAJĄCYCH NA OBSZARZE POWIATU JANOWSKIEGO

Charakterystyka taboru wykorzystywanego przez wszystkich przewoźników wykonujących regularne przewozy drogowe osób na terenie Powiatu Janowskiego pozwala wskazać aktualną podaż usług transportu publicznego oraz stopień dostosowania autobusów do europejskich norm emisji spalin.

PKS Stalowa Wola S.A.

Wśród przewoźników działających na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Janowskiego największym jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A.

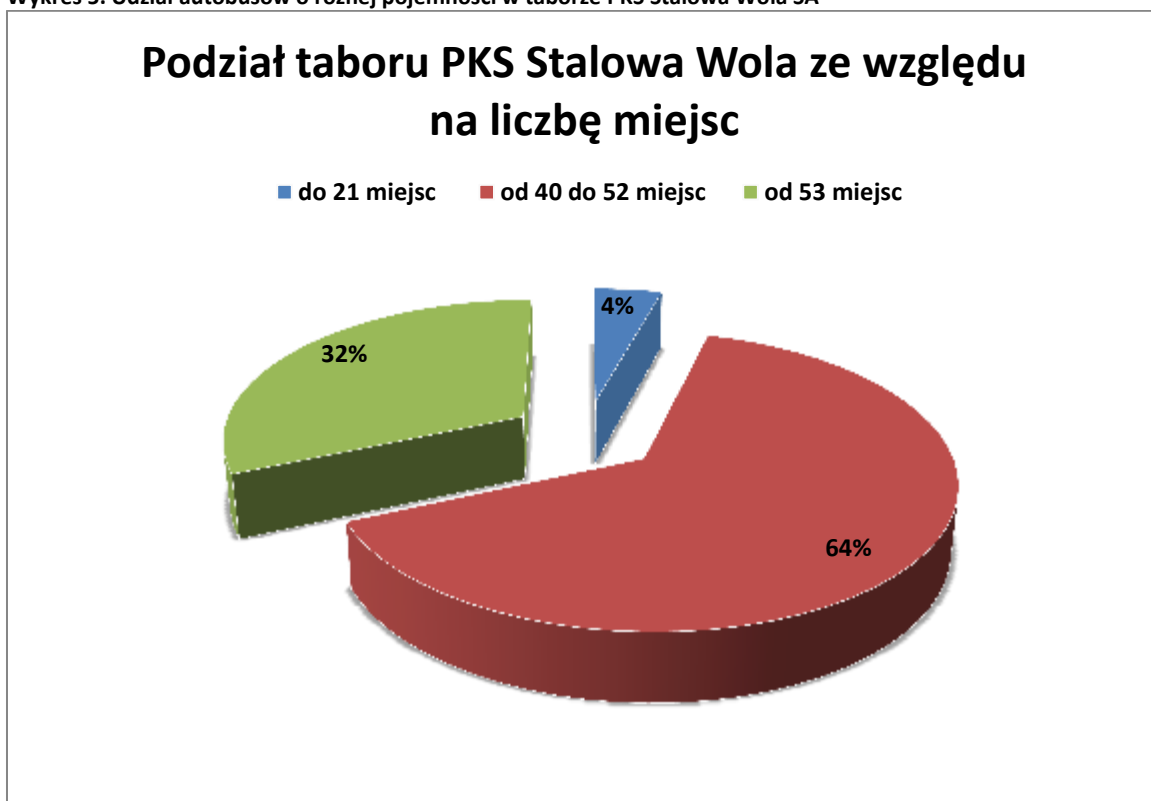
Tabela 12. Wykaz taboru PKS Stalowa Wola S.A. wg stanu na dzień 31.12.2014 r.

Lp.	Marka	Liczba miejsc	Lp.	Marka	Liczba miejsc	Lp.	Marka	Liczba miejsc
1	Autosan H9-21	52	40	Mercedes Benz 0 303	52	79	Jelcz D120 Lux	46
2	Autosan H9-21	52	41	Setra Kaessbohrer S215	81	80	Jelcz D120 Lux	46
3	Autosan H9-21	52	42	Mercedes Benz 0 303	53	81	Jelcz D120 Lux	47
4	Autosan H9-21	52	43	Mercedes Benz 0 303	44	82	Autosan H9-21	52
5	Autosan H9-21	52	44	Autosan H9-21	40	83	Autosan H9-21	52
6	Autosan SMYK	53	45	Autosan H9-21	52	84	Jelcz T120/3	48
7	Autosan	41	46	Autosan H9-21	52	85	Autosan H9-21	52
8	Setra Kaessbohrer S215	73	47	Autosan H9-21	52	86	Jelcz T120/3	48
9	Setra Kaessbohrer S215	71	48	Mercedes 614 D	21	87	Autosan H9-21	52
10	Mercedes Benz 0 303	75	49	Jelcz 110D	50	88	Autosan H9-21	52
11	Setra Kaessbohrer S215	72	50	Renault FR1	55	89	Autosan H9-21	52
12	Setra S315	54	51	Jelcz 110D LUX	47	90	Autosan H9-21	52
13	Mercedes Benz 0 303	53	52	Jelcz T120	50	91	Autosan H9-21	52
14	Mercedes Benz 0 303	53	53	Jelcz 110D LUX	45	92	Autosan H9-21	52
15	Setra Kaessbohrer S215	73	54	Leyland Dab 1200L	72	93	Autosan H9-21	52
16	Mercedes Benz 0 303	46	55	Leyland Dab 7-1200L	72	94	Autosan H9-21	52
17	Mercedes Benz 0 303	46	56	Leyland Dab	74	95	Autosan H9-21	52
18	Mercedes Benz 0 303	44	57	Leyland Dab 7-1200L	72	96	Autosan H9-21	52
19	Setra Kaessbohrer S215	81	58	Autosan H9-21	52	97	Autosan H9-21	52
20	Mercedes Benz 0 303	83	59	Autosan H9-21	52	98	Autosan H9-21	52
21	Solbus C 10.5	44	60	Autosan H9-21	52	99	Jelcz 110 =D Lux	52
22	Autosan H9-21	52	61	Autosan H9-21	52	100	Autosan H9-21	52
23	Autosan H9-21	40	62	Autosan H9-21	52	101	Autosan H9-21	52
24	Setra S215	50	63	Autosan H9-21	52	102	Autosan H9-21	52
25	Solbus C 10.5	44	64	Autosan H9-21	52	103	Autosan H9-21	52
26	Irisbus C 50 Iveco Daily	20	65	Autosan H9-21	52	104	Autosan H9-21	52
27	Setra S215	59	66	Autosan H9-21	52	105	Autosan H9-21	52

28	Solbus C 10.5	59	67	Jelcz M-11	101	106	Solbus SL	64
29	Setra Kaessbohrer S215	73	68	Jelcz 110D	51	107	Solbus SL	64
30	Irisbus Daily IC	20	69	Autosan H9-21	52	108	Solbus SL	64
31	Mercedes Benz 0 303	52	70	Autosan H9-21	52	109	Solbus SL	64
32	Autosan H9-21	52	71	Autosan H9-21	52	110	SOR C 10,5	77
33	Mercedes Benz 0 303	84	72	Autosan H9-21	52	111	SOR C 10,5	77
34	Irisbus Daily IC	20	73	Autosan H9-21	52	112	SOR C 10,5	77
35	Setra Kaessbohrer S215	72	74	Autosan H9-21	52	113	SOR C 10,5	77
36	Mercedes Benz 0 303	52	75	Autosan H9-21	52	114	Solbus SL	64
37	Mercedes Benz 0 303	52	76	Autosan H9-21	52	115	Solbus SL	64
38	Irisbus C 50 Iveco Daily	20	77	Autosan H9-21	52	116	Solbus SL	64
39	Setra Kaessbohrer S215	76	78	Autosan H9-21	52	117	Solbus SL	64

Analiza taboru Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A. pokazuje, że przewoźnik posiada głównie tabor o pojemności średniej tj. liczący od 40 do 52 miejsc. Udział taboru o dużej pojemności tj. od 53 miejsc do 100 to aż 32%. Tabor klasy mini stanowi zaledwie 4% wszystkich autobusów. Dlatego też należało by zwiększyć udział taboru klasy mini w celu optymalizacji opłacalności kursów- tak aby autobusy przewoźnika jeździły pełne.

Wykres 5. Udział autobusów o różnej pojemności w taborze PKS Stalowa Wola SA



Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo-Uslugowe Jan Majkut Potok Wielki

Wśród taboru przewoźnika przeważają autobusy klasy mini- o małej pojemności. Cały tabor będący w posiadaniu przewoźnika jest nowy, najstarszy autobus ma 4 lata. Wszystkie autobusy spełniają normę EURO5 dotyczącą emisji spalin.

Tabela 13. Wykaz taboru Przedsiębiorstwa Produkcyjno-Handlowo-Uslugowego Jan Majkut Potok Wielki wg stanu na dzień 31.12.2014 r.

Lp.	Marka	Liczba miejsc	Rok produkcji
1	Mercedes Benz Sprinter 516	32	2014
2	Autosan 0909 L	64	2011
3	Mercedes Benz Sprinter 516	29	2012

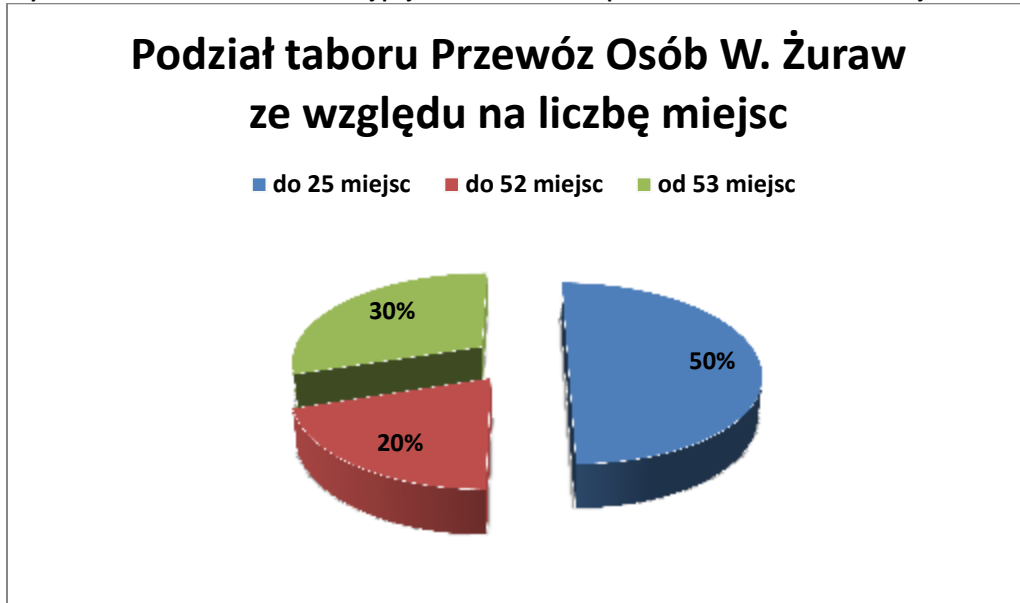
Przewóz Osób Wojciech Żuraw Potok Wielki

Wśród taboru przewoźnika zdecydowanie przeważają autobusy klasy mini. Autobusy o pojemności średniej stanowią 20% taboru, a te o pojemności dużej 30%. Można zauważyć, że tabor przewoźnika jest dostosowany zarówno do obsługi linii o dużym natężeniu podróży jak i tych gdzie to natężenie jest niewielkie.

Tabela 14. Wykaz taboru przewoźnika Przewóz Osób Wojciech Żuraw Potok Wielki wg stanu na dzień 31.12.2014 r.

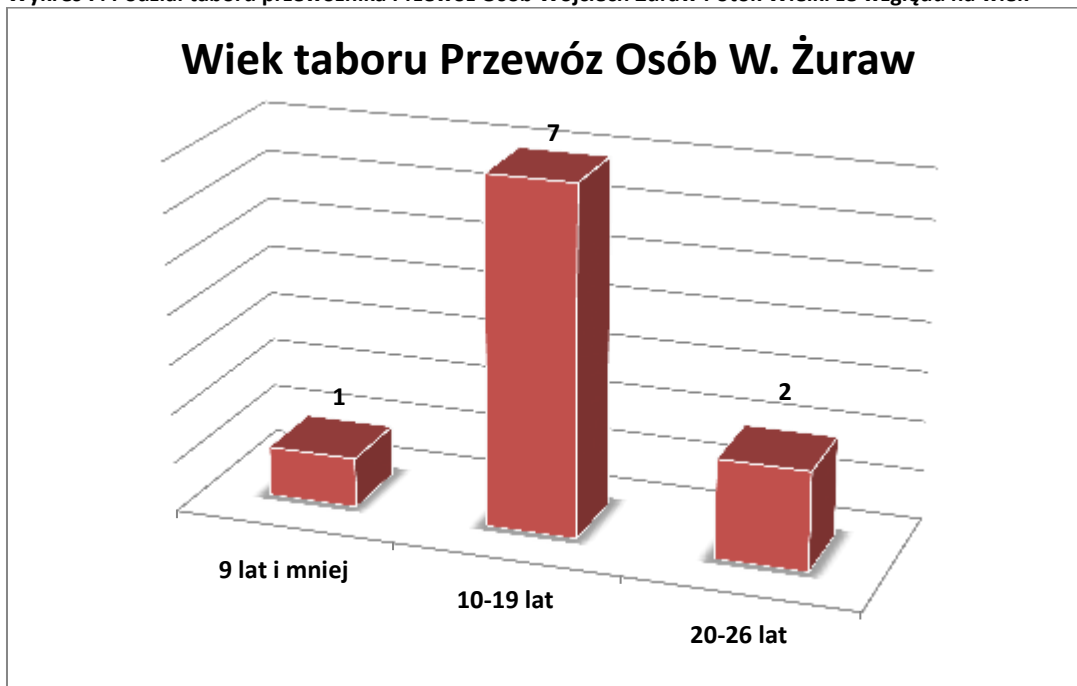
Lp.	Marka	Liczba miejsc siedzących	Rok produkcji
1	Autosan H9-21	40+12	1989
2	Autosan H9-21	40+12	1996
3	Mercedes Sprinter	20+5	2001
4	Mercedes Sprinter	20+3	1997
5	Mercedes Sprinter	20+5	1999
6	Mercedes Sprinter	22	2008
7	Setra Kaessbohrer S215	55+12	1990
8	Setra Specjal	55	1996
9	Mercedes Sprinter	20	2004
10	Setra Kaessbohrer S215	57	2002

Wykres 6. Udział autobusów o różnej pojemności w taborze przewoźnika Przewóz Osób Wojciech Żuraw Potok Wielki



Zgodnie z danymi zawartymi na poniższym wykresie wśród taboru przewoźnika przeważają autobusy mające od 10 do 19 lat. Najmniej jest autobusów nowych. Warto zauważyć, że 20% taboru nie spełnia żadnych norm emisji spalin. Pozostałe autobusy spełniają normy EURO1, EURO2, EURO3, EURO4 dotyczące emisji spalin.

Wykres 7. Podział taboru przewoźnika Przewóz Osób Wojciech Żuraw Potok Wielki ze względu na wiek



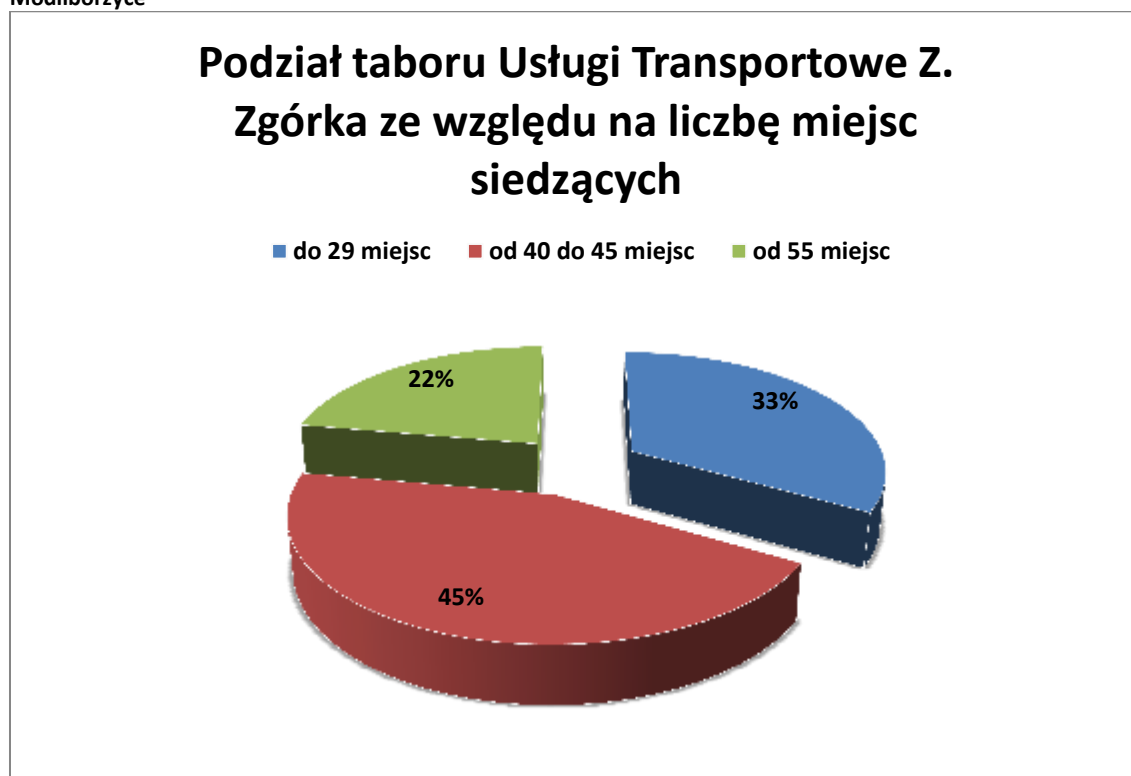
Usługi Transportowe Zbigniew Zgórk Modliborzyce

Tabela 15. Wykaz taboru przewoźnika Usługi Transportowe Zbigniew Zgórk Modliborzyce wg stanu na dzień 31.12.2014 r

Lp.	Marka	Liczba miejsc	Rok produkcji
1	Autosan	40	1998
2	Autosan	42	1988
3	Autosan	29	2002
4	Autosan	45	1988
5	Mercedes	15	1999
6	Setra	55	1986
7	Setra	55	1990
8	Mercedes-Benz	41	1988
9	Mercedes-Benz	17	1997

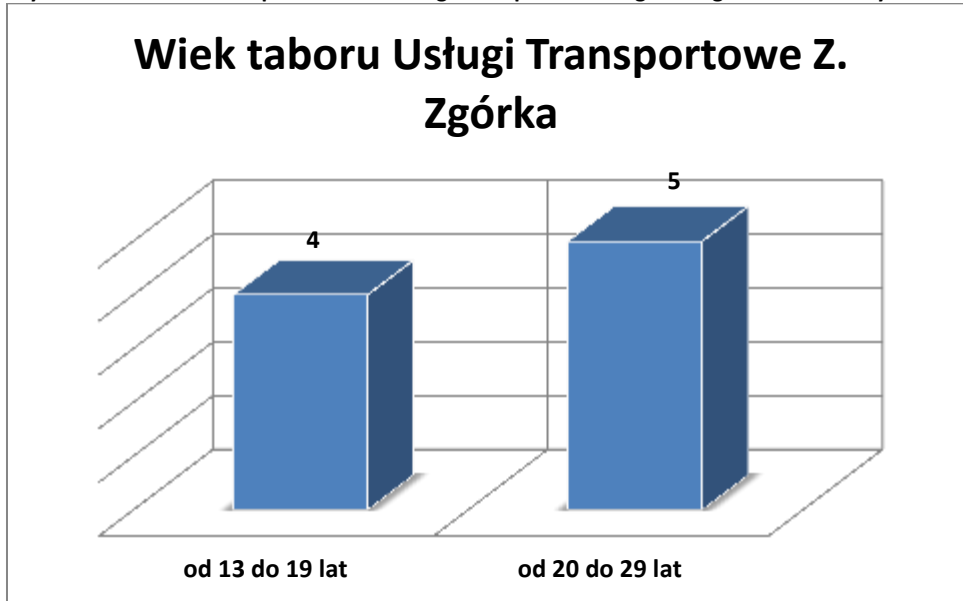
Wśród taboru przewoźnika przeważają autobusy klasy midi o pojemności od 40 do 45 miejsc. Kolejną grupę pod względem wielkości stanowią autobusy o małej pojemności, jest ich 33%. Natomiast najmniejszą grupę- 22% stanowią autobusy o dużej pojemności. Poniższy wykres pokazuje, że tabor przewoźnika jest dostosowany zarówno do obsługi linii o dużym jak i niewielkim natężeniu.

Wykres 8. Udział autobusów o różnej pojemności w taborze przewoźnika Usługi Transportowe Zbigniew Zgórk Modliborzyce



Wśród taboru przewoźnika przeważają autobusy starsze mające od 20 do 29 lat. Spośród 9 autobusów 5 nie spełnia żadnych norm dotyczących emisji spalin. Pozostałe autobusy spełniają normy EURO 2 i EURO 3.

Wykres 9. Podział taboru przewoźnika Usługi Transportowe Zbigniew Zgórk Modliborzycze ze względu na wiek



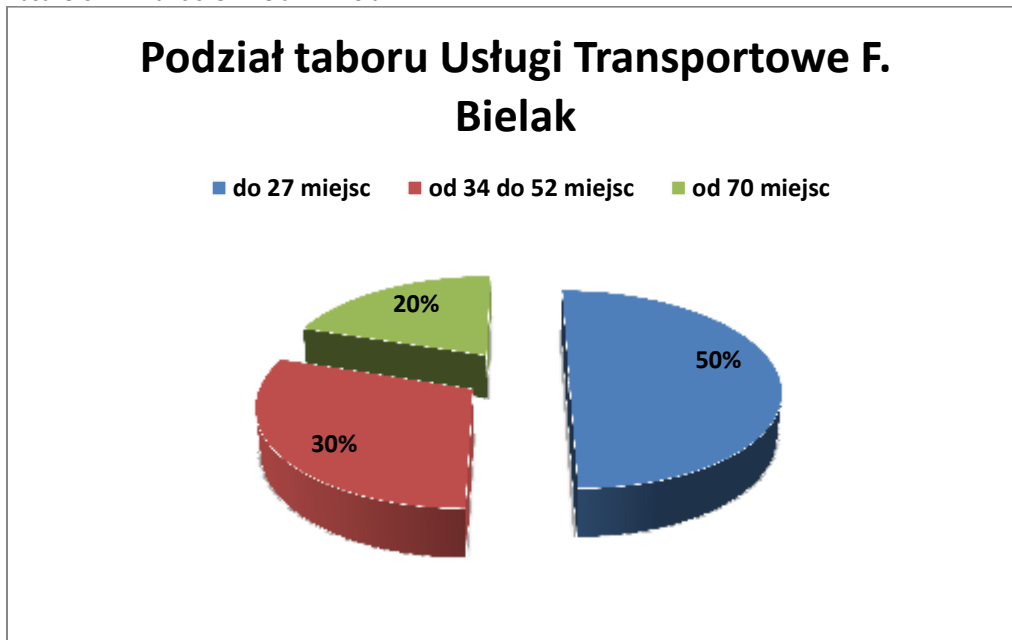
Usługi Transportowe Przewóz w Ruchu Pasażerskim Franciszek Bielak Dzwola

Tabela 16. Wykaz taboru przewoźnika Usługi Transportowe Przewóz w Ruchu Pasażerskim Franciszek Bielak Dzwola wg stanu na dzień 31.12.2014 r

Lp.	Marka	Liczba miejsc	Rok produkcji
1	Mercedes Benz	30+4	1994
2	Mercedes Benz	18	1995
3	Mercedes Benz	13	1995
4	Autosan H9-21	41+11	1988
5	Autosan H9-21	42+10	1987
6	Kassbohrer	57+13	1992
7	Mercedes Benz	16	1998
8	Mercedes Benz	27	1991
9	Renault SFR 112 SX	58+18	1995
10	Mercedes Benz sprinter	20	2000

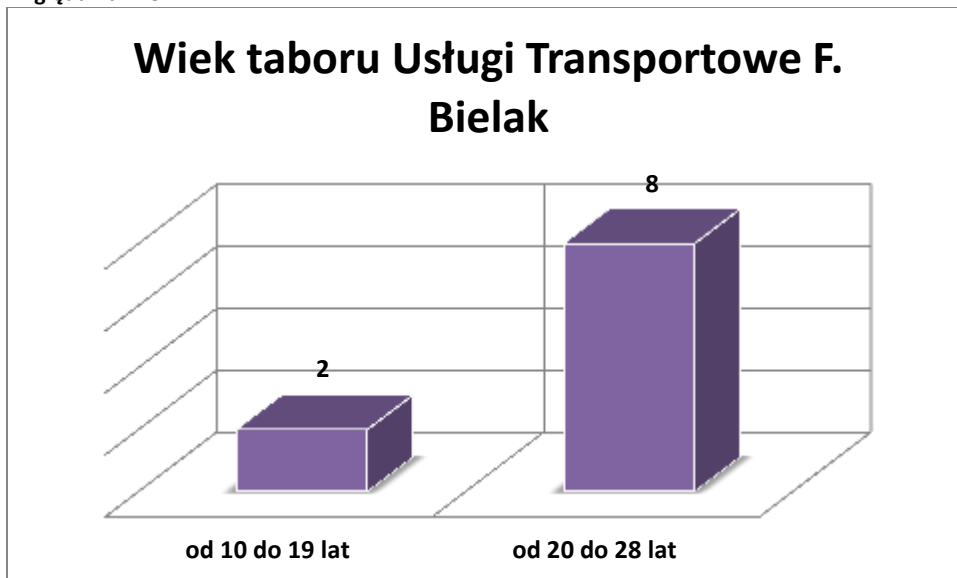
Wśród taboru przewoźnika przeważają autobusy o małej pojemności, stanowią one 50%. Najmniej jest autobusów o pojemności powyżej 70 miejsc- 20%. Autobusy średniej pojemności stanowią 30% całego taboru. Poniższy wykres pokazuje, że tabor przewoźnika jest dostosowany zarówno do obsługi linii o dużym jak i niewielkim natężeniu.

Wykres 10. Udział autobusów o różnej pojemności w taborze przewoźnika Usługi Transportowe Przewóz w Ruchu Pasażerskim Franciszek Bielak Dzwola



Wśród taboru przewoźnika przeważają autobusy starsze mające od 20 do 28 lat. Spośród 10 autobusów 8 nie spełnia żadnych norm dotyczących emisji spalin. Pozostałe autobusy spełniają normy EURO 2 i EURO 3.

Wykres 11. Podział taboru przewoźnika Usługi Transportowe Przewóz w Ruchu Pasażerskim Franciszek Bielak Dzwola ze względu na wiek



B. ZAPOTRZEBOWANIE NA PRZEWOZY O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE JANOWSKIM

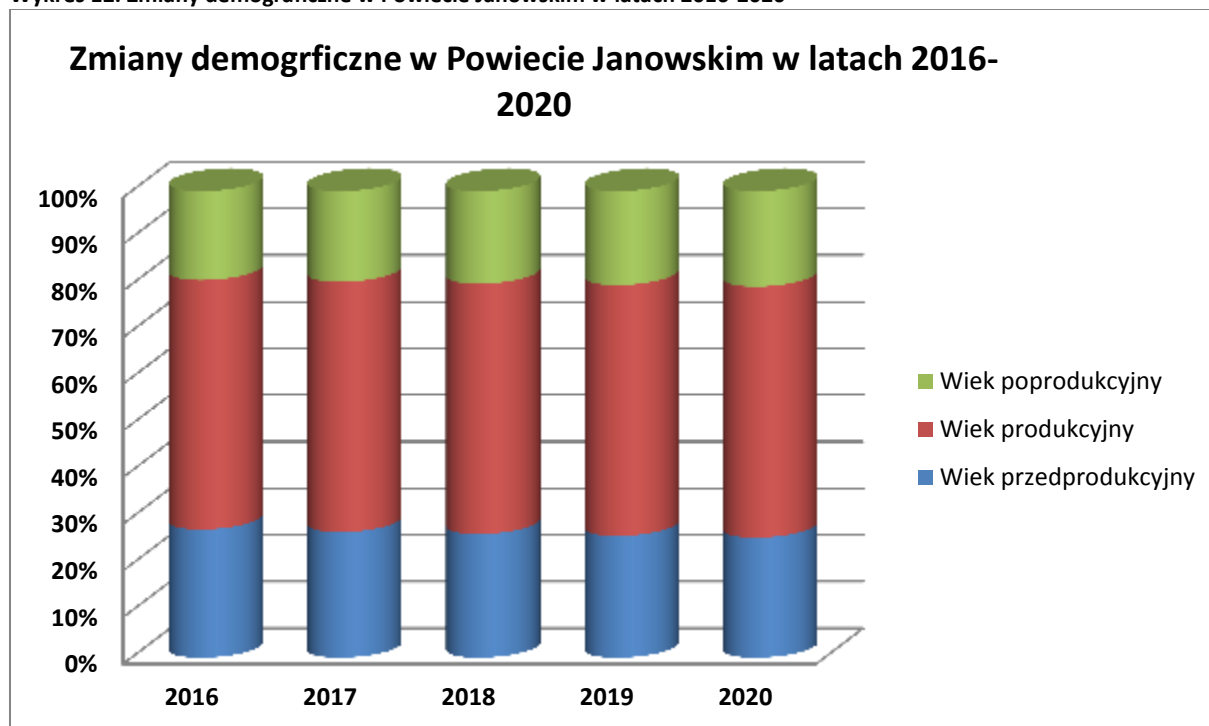
W związku z prognozami demograficznymi opracowanymi przez Główny Urząd Statystyczny należy oczekiwać, że gęstość zaludnienia w całym powiecie będzie malała. Nie przewiduje się natomiast znaczących zmian co do rozmieszczenia i natężenia zaludnienia.

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 12. Zmiany demograficzne w Powiecie Janowskim w latach 2016-2020



Na bazie czynników demograficznych i społecznych można wskazać tendencje do zmian w popycie na transport, które zajądą w powiecie w latach 2016-2020.

Tabela 17. Ludność w Powiecie Janowskim w latach 2016-2020

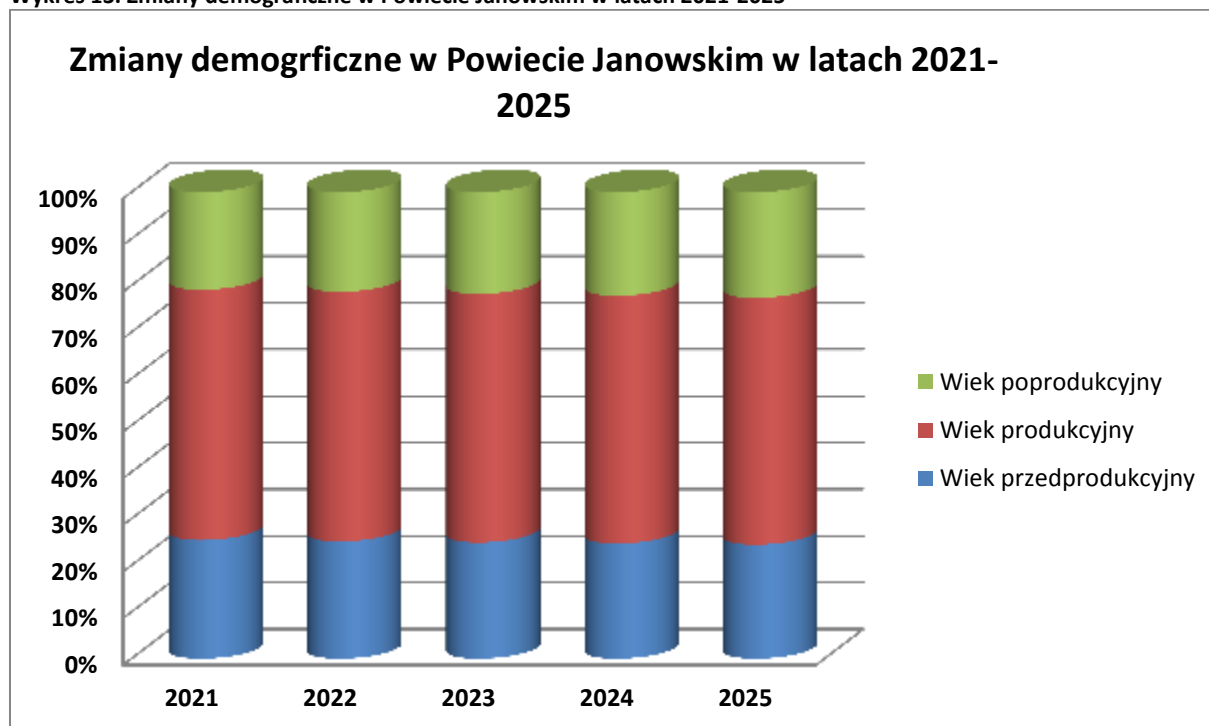
Rok	Łączna liczba mieszkańców	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny
2016	45 850	12 607	24 497	8 746
2017	45 657	12 289	24 493	8 875
2018	45 464	12 049	24 396	9 019
2019	45 256	11 804	24 339	9 113
2020	45 070	11 603	24 248	9 219

Analizując dane z powyższej tabeli można zauważyć, że ogólna liczba mieszkańców w powiecie na przestrzeni 5 lat zmniejszy się o 780 osób. Spadek popytu na usługi przewozowe będzie związany przede wszystkim ze zmniejszającą się w tym czasie liczbą dzieci i młodzieży (o 7,9 %), którzy stanowią główną grupę osób podróżujących komunikacją publiczną. Warto zaznaczyć, że taka sytuacja wpłynie na zmniejszenie dopłat do biletów ulgowych i może wpłynąć na rentowność linii, poprzez konieczność dostosowania liczby kursów i pojemności pojazdów do zmieniającej się liczby podróżnych.

Kolejną grupę stanowi ludność w wieku produkcyjnym. Jej liczba zmieni się nieznacznie- będzie mniejsza o 1%. Nie wpłynie to znacząco na zmianę w popycie na publiczny transport zbiorowy.

Ostatnią grupę demograficzną na obszarze powiatu stanowią osoby starsze- czyli osoby w wieku poprodukcyjnym. Ich liczba wzrośnie o 5,4%, co będzie skutkowało koniecznością dostosowania pojazdów do potrzeb osób starszych, jak również wpłynie na wzrost dopłat do biletów ulgowych, które przysługują emerytom.

Wykres 13. Zmiany demograficzne w Powiecie Janowskim w latach 2021-2025



W oparciu o czynniki demograficzne i społeczne można określić tendencje do zmian w popycie na transport, jakie nastąpią w powiecie w latach 2021-2025.

Tabela 18. Ludność w Powiecie Janowskim w latach 2021-2025

Rok	Łączna liczba mieszkańców	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny
2021	44 857	11 394	24 078	9 385
2022	44 650	11 218	23 898	9 534
2023	44 425	11 063	23 671	9 691
2024	44 191	10 906	23 466	9 819
2025	43 950	10 744	23 243	9 963

Rozpatrując dane przedstawione w powyższej tabeli można zaobserwować dalej postępujący spadek ogólnej liczby ludności w powiecie na przestrzeni kolejnych 5 lat. Spadek utrzymuje się także w grupie ludności w wieku przedprodukcyjnym, która zmniejszy się o 5,7%. Wpłyne to również na dalszy spadek popytu na publiczny transport zbiorowy i przełoży się na spadek sumy dopłat do biletów ulgowych.

Liczba ludności w wieku produkcyjnym zmniejszy się o 3,5% co wpłynie nieznacznie na spadek popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego. Taka sytuacja będzie wymagała zmian w rozkładzie jazdy oraz dostosowania pojemności pojazdów do malejącej liczby pasażerów.

Odwrotna sytuacja występuje w przypadku ludności w wieku poprodukcyjnym. Jej liczba dalej będzie rosła, na przestrzeni omawianych 5 lat zwiększy się o 6,2%. Takie zmiany będą wymagały dostosowania pojazdów do potrzeb osób starszych, jak również wpłyną na wzrost dopłat do biletów ulgowych.

Podsumowując:

- ogólna liczba ludności w powiecie będzie się zmniejszać,
- spadnie liczba osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym,
- liczba ludności w wieku poprodukcyjnym będzie stopniowo rosła,
- 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

C. POPYT NA USŁUGI TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Analiza liczby sprzedanych biletów przez poszczególnych przewoźników pozwoli wskazać jak w ostatnich latach kształtował się popyt na transport publiczny oraz które linie charakteryzowały się największym natężeniem podróży, a które najmniejszym. W poniższej tabeli przedstawiono dane za rok 2012 i 2013, dotyczące liczby sprzedanych biletów w rozbiciu na ich rodzaje.

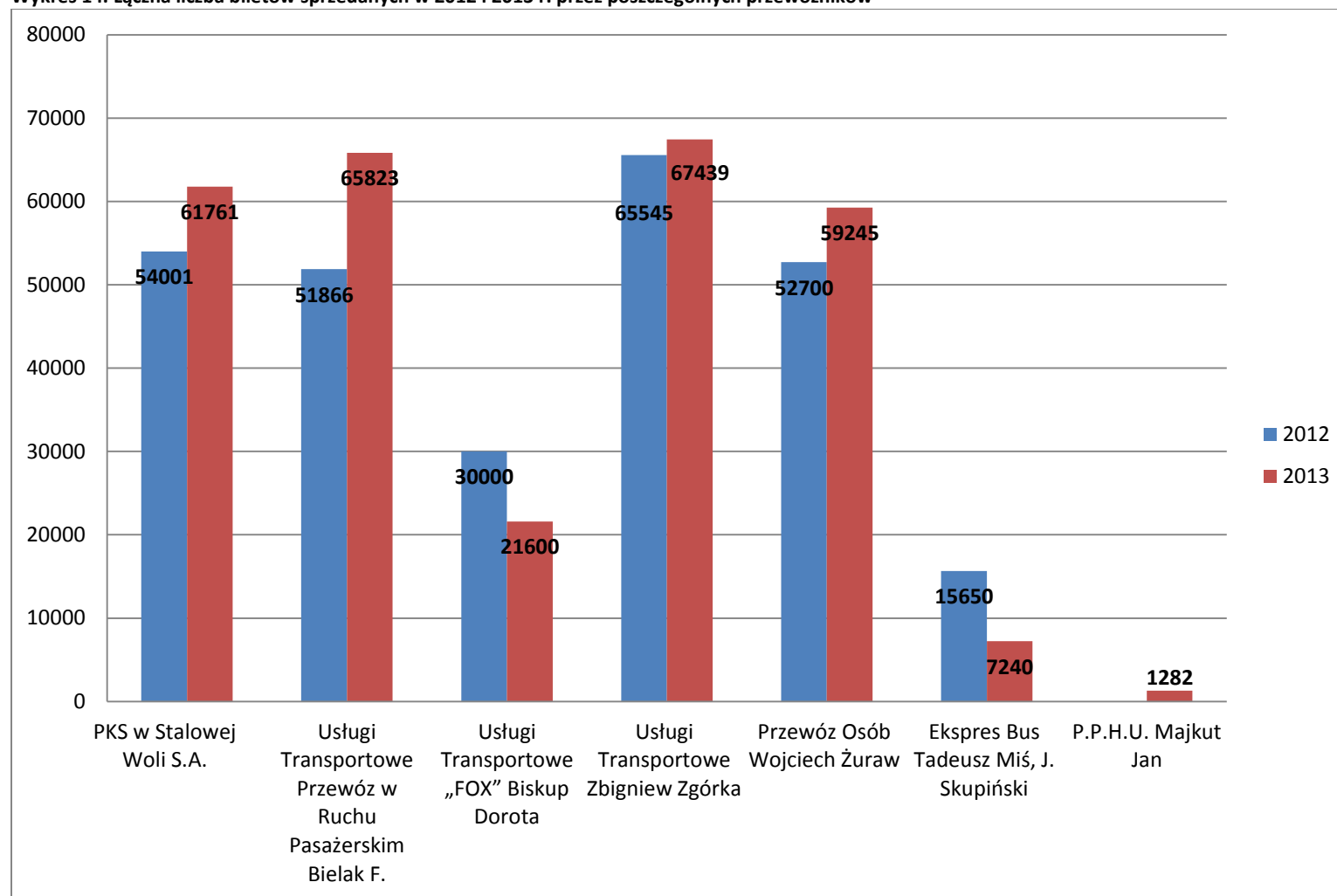
Tabela 19. Liczba i rodzaj biletów sprzedanych w 2012 i 2013 r. przez przewoźników działających na obszarze Powiatu Janowskiego

Przewoźnik	Liczba sprzedanych biletów w 2012 roku				Liczba sprzedanych biletów w 2013 roku			
	jednorazowe	miesięczne	okresowe	łącznie	jednorazowe	miesięczne	okresowe	łącznie
PKS w Stalowej Woli S.A.	50419	3582		54001	54436	7325		61761
Usługi Transportowe Przewóz w Ruchu Pasażerskim Bielak F.	50423	1443		51866	63897	1926		65823
Usługi Transportowe „FOX” Biskup Dorota	30000			30000	21600			21600
Usługi Transportowe Zbigniew Zgórk	63394	2120	31	65545	65262	2135	42	67439
Przewóz Osób Wojciech Żuraw	49650	3050		52700	56249	2954	42	59245
Ekspres Bus Tadeusz Miś, J. Skupiński	15640	10		15650	7240			7240
P.P.H.U. Majkut Jan						1282		1282

Zgodnie z danymi zawartymi w powyższej tabeli przewoźnikiem, który sprzedał najwięcej biletów przez ostatnie dwa lata jest Zbigniew Zagórka (Usługi Transportowe). Drugą co do wielkości sprzedaż w 2013 r. osiągnął F. Bielak (Usługi Transportowe Przewóz w Ruchu Pasażerskim), a trzecią – PKS w Stalowej Woli S.A.

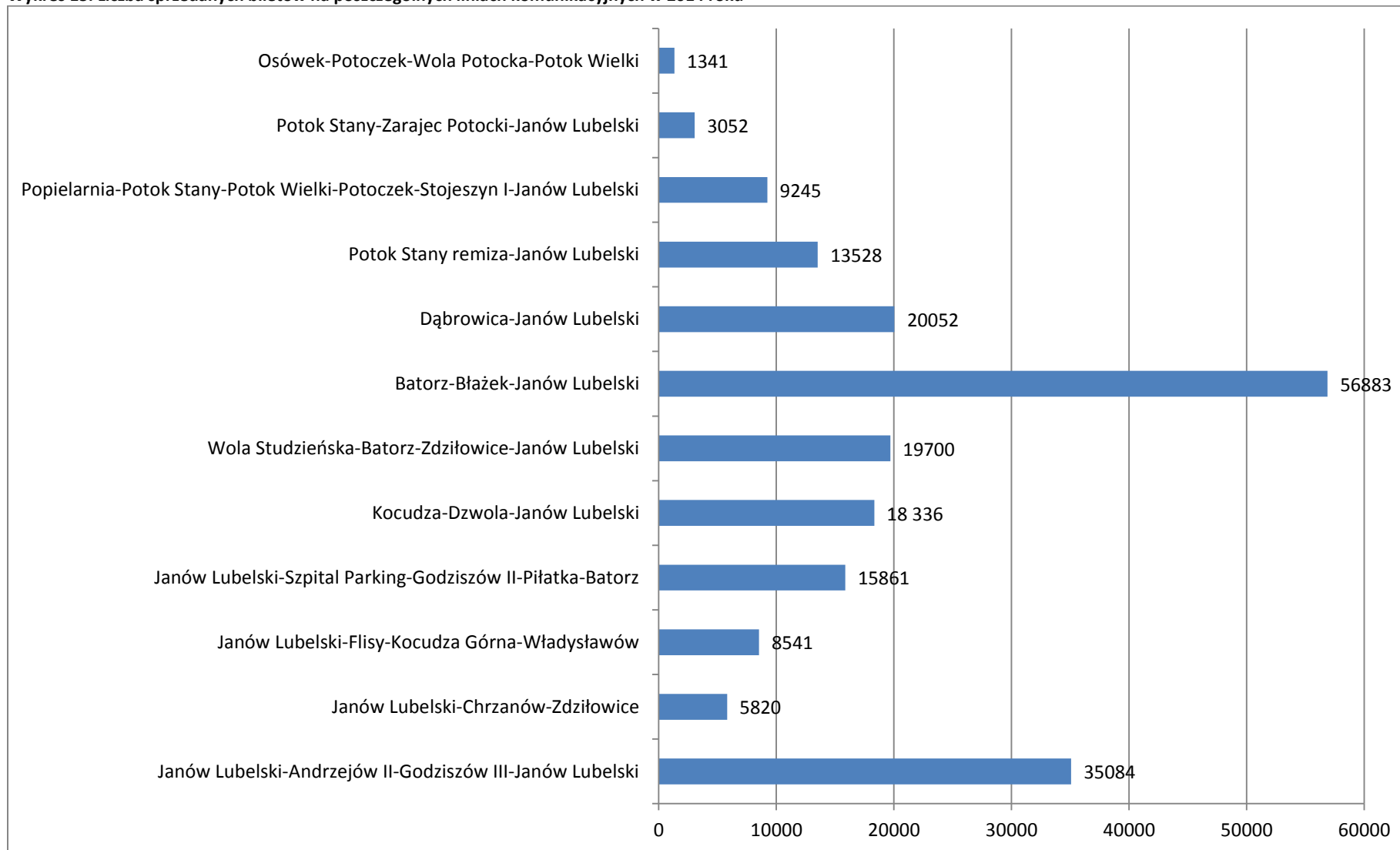
Stosunek łącznej liczby sprzedanych biletów w 2012 i 2013 roku przedstawiono w sposób obrazowy na poniższym wykresie. Z danych uzyskanych od przewoźników, które przedstawia poniższy, wykres czterej przewoźnicy, którzy sprzedali największą liczbę biletów w 2013 roku osiągnęli wzrost liczby sprzedanych biletów.

Wykres 14. łączna liczba biletów sprzedanych w 2012 i 2013 r. przez poszczególnych przewoźników



Na podstawie danych uzyskanych od przewoźników można wskazać linie o największy i najmniejszym natężeniu podróży.

Wykres 15. Liczba sprzedanych biletów na poszczególnych liniach komunikacyjnych w 2014 roku



Zgodnie z powyższym wykresem najwięcej osób podróżuje na linii komunikacyjnej: Batorz- Błażek- Janów Lubelski. Wysokie natężenie obserwuje się na linii: Janów Lubelski – Andrzejów II-Godziszów III – Janów Lubelski. Najmniej osób podróżowało na linii: Osówek-Potoczek-Wola Potocka- Potok Wielki oraz linii: Potok Stany- Zarajec Potocki- Janów Lubelski.

W poniższej tabeli znajduje się podsumowanie danych dotyczących każdej linii komunikacyjnej.

Tabela 20. Charakterystyka poszczególnych linii komunikacyjnych zgodnie ze stanem na dzień 31.12.2014 r.

Lp.	Linia komunikacyjna	Liczba sprzedanych biletów	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu godz:min	Liczba pojazdów przewidzianych do realizacji rozkładu jazdy	Przewoźnik
1.	Janów Lubelski-Andrzejów II-Godziszów III-Janów Lubelski	35084	28	13	0:53	4	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli SA
2.	Popielarnia-Potok Stany- Potok Wielki-Potoczek-Stojeszyn I-Janów Lubelski	9245	31	31	0:53	7	"Przewóz Osób" Żuraw Wojciech
3.	Potok Stany- Zarajec Potocki- Janów Lubelski	3052	30	2	0:49	7	"Przewóz Osób" Żuraw Wojciech
4.	Potok Stany remiza-Janów Lubelski	13528	29	6	0:51	7	"Przewóz Osób" Żuraw Wojciech
5.	Dąbrowica-Janów Lubelski	20052	30	18	0:44	7	"Przewóz Osób" Żuraw Wojciech
6.	Osówek-Potoczek-Wola Potocka- Potok Wielki	1341	37	3	1:10	1	PPHU - Jan Majkut
7.	Kocudza-Dzwola-Janów Lubelski	18336	17	11	0:26	8	Usługi Transportowe Przewóz w Ruchu Pasażerskim
8.	Batorz -Błażek-Janów Lubelski	56883	47	21	1:05	9	Usługi Transportowe - Zbigniew Zgórk
9.	Wola Studzieńska -Batorz-Zdziłowice-Janów Lubelski	19700	39	8	1:00	1	Usługi Transportowe "FOX" - Biskup Dorota
10.	Janów Lubelski-Szpital Parking-Godziszów II-Piłatka-Batorz	15861	30	14	1:00	4	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli SA
11.	Janów Lubelski-Flisy-Kocudza Górna-Władysławów	8541	54	4	1:30	3	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli SA
12.	Janów Lubelski-Chrzanów-Zdziłowice	5820	63	6	1:11	3	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli SA

4. Ocena jakości usług przewozowych na podstawie analizy badań ankietowych

4.1. Obszar badania i narzędzia badawcze

Badania ankietowe przeprowadzane były na terenie Powiatu Janowskiego w grudniu 2014 roku i styczniu 2015 roku.

łącznie w toku przeprowadzonych badań rynku pozyskano 1177 kwestionariuszy (stan na 4.02.2015).

Wykonawca w porozumieniu z Zamawiającym wykonał badania w następujących miejscach:

- Zakłady pracy
- Komunikacja zbiorowa
- Szkoły gimnazjalne i ponadgimnazjalne

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

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

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

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

Tabela 21. Zestawienie cech usług przewozu

Lp.	Cecha usługi przewozu	Poziom oczekiwań	Ocena jakości usług
1.	Punktualność kursowania pojazdów		
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów		
3.	Bezpieczeństwo podróży		
4.	Warunki podróżowania		
5.	Warunki oczekiwania na przystankach		
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej		

Lp.	Cecha usługi przewozu	Poziom oczekiwania	Ocena jakości usług
7.	Cena biletu		
8.	Bezpośredniość połączenia		
9.	Kultura kierujących		
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)		
11.	Kontrola biletowa		

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

4.2. Charakterystyka badanych

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

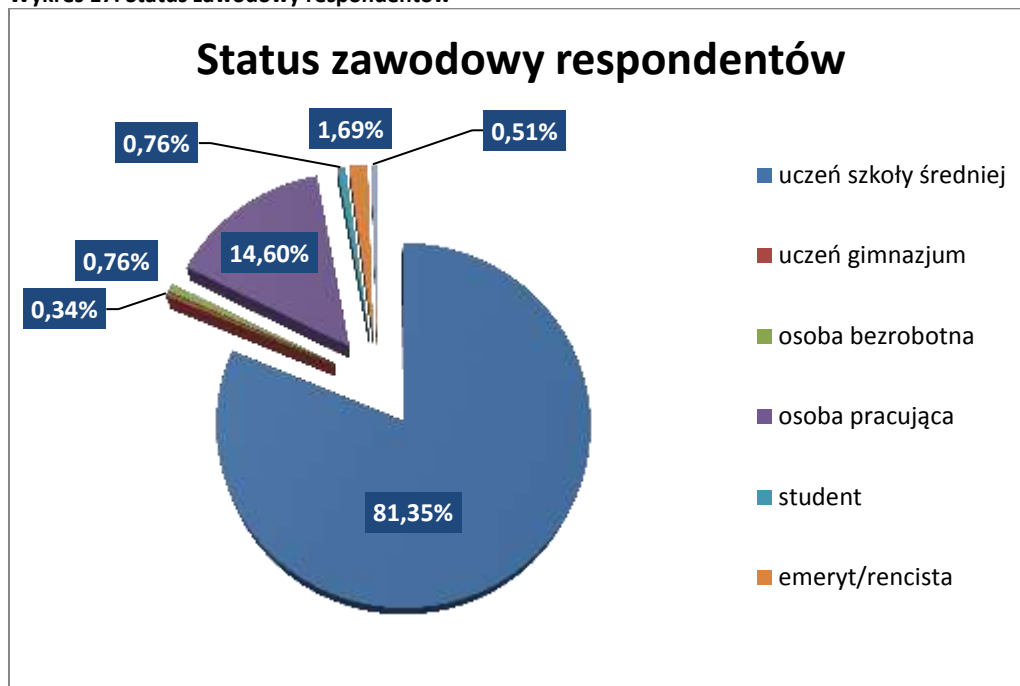
Profil płci respondentów odpowiada profilowi płci mieszkańców powiatu. (kobiety - 50,44%, mężczyźni - 49,56%, stan na koniec 2013 r.).

Wykres 16. Płeć respondentów



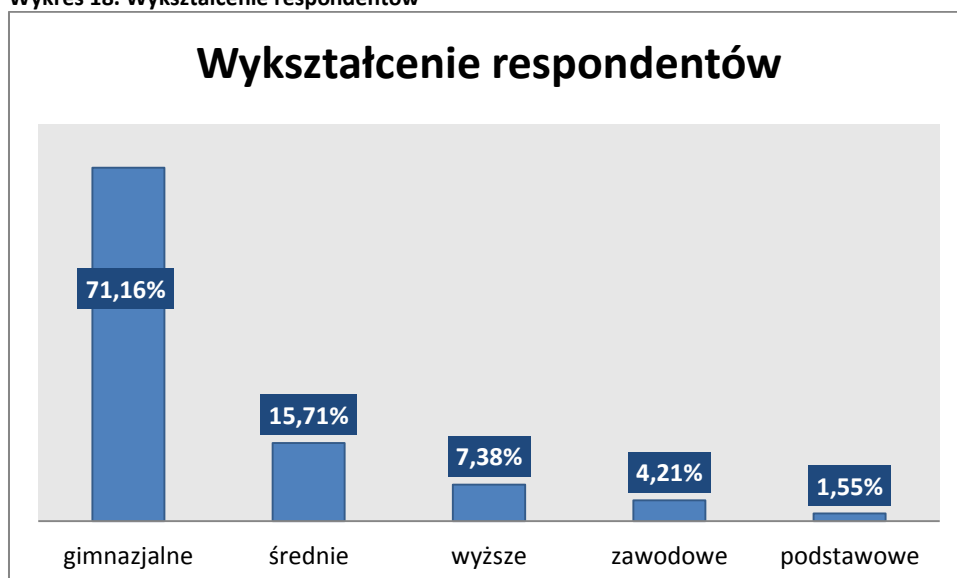
Wśród badanych dominują uczniowie szkół średnich (81,35%) oraz osoby pracujące, które stanowią drugą największą grupę badanych (14,60%). Obie te grupy stanowią ponad 95 proc. wszystkich respondentów. Niespełna 2 proc. stanowią emeryci i renciści (1,69 proc.). Odsetek osób bezrobotnych, prowadzących własną działalność gospodarczą oraz studentów jest marginalny i nieznacznie przekracza 2 proc.

Wykres 17. Status zawodowy respondentów



Struktura wykształcenia respondentów powiatu charakteryzuje się wysokim poziomem osób z wykształceniem gimnazjalnym. Deklaruje je blisko, co czwarty ankietowany (71,16 proc.), co wynika z nadreprezentacji liczby uczniów w całym badaniu. Osoby z wykształceniem średnim i wyższym stanowią odpowiednio 15,71 proc. oraz 7,38 proc. Odsetek respondentów z wykształceniem zawodowym oraz podstawowym jest najmniejszy. Osoby deklarujące jedno z nich stanowią niespełna 6 proc. wszystkich przebadanych.

Wykres 18. Wykształcenie respondentów



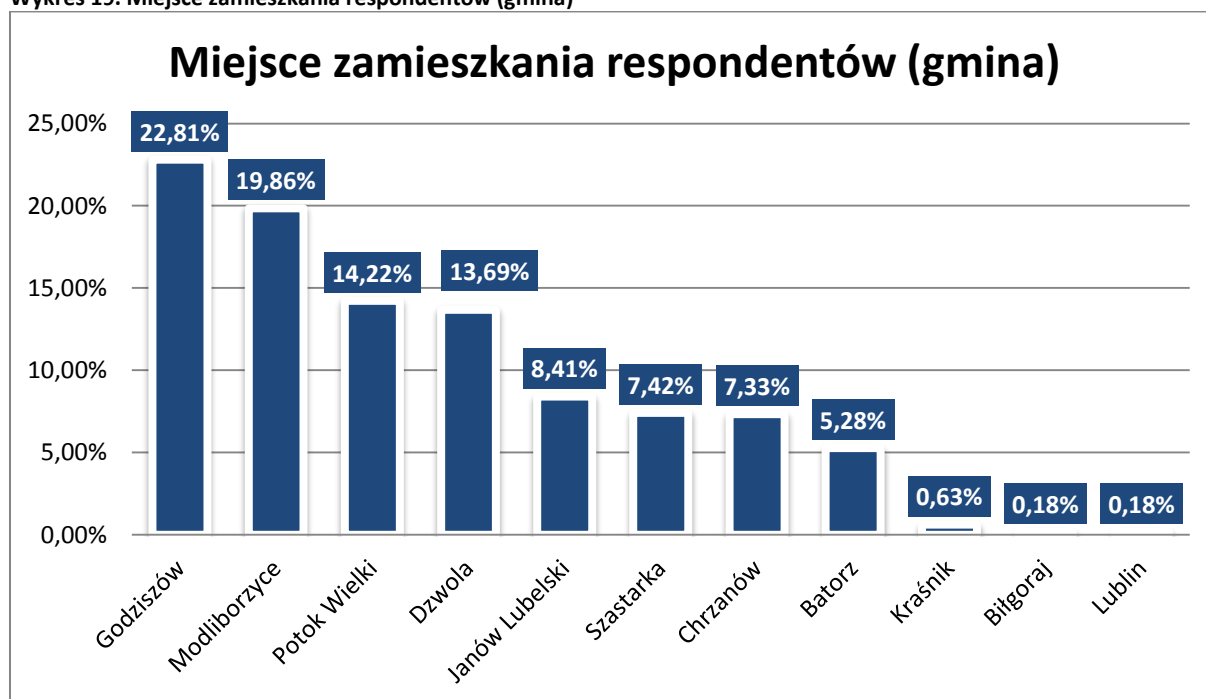
Z przeprowadzonych badań można wywnioskować, że najwięcej respondentów tj. 22,81% pochodzi z gminy Godziszów. Spora grupa ankietowanych zamieszkuje także gminy: Modliborzyce, Potok Wielki, Dzwolę, Janów Lubelski, Szastarkę, Chrzanów oraz Batorz.

łącznie mieszkańcy tych miejscowości stanowią ponad 99 proc. całej grupy respondentów (99,01%). Mieszkańcy pozostałych miejscowości stanowią w zestawieniu niespełna 1 proc.

Tabela 22. Miejsce zamieszkania respondentów (gmina)

L.p.	Miejsce zamieszkania	liczba wskazań	liczba wskazań (proc.)
1	Godziszów	255	22,81%
2	Modliborzyce	222	19,86%
3	Potok Wielki	159	14,22%
4	Dzwola	153	13,69%
5	Janów Lubelski	94	8,41%
6	Szastarka	83	7,42%
7	Chrzanów	82	7,33%
8	Batorz	59	5,28%
9	Kraśnik	7	0,63%
10	Biłgoraj	2	0,18%
11	Lublin	2	0,18%

Wykres 19. Miejsce zamieszkania respondentów (gmina)



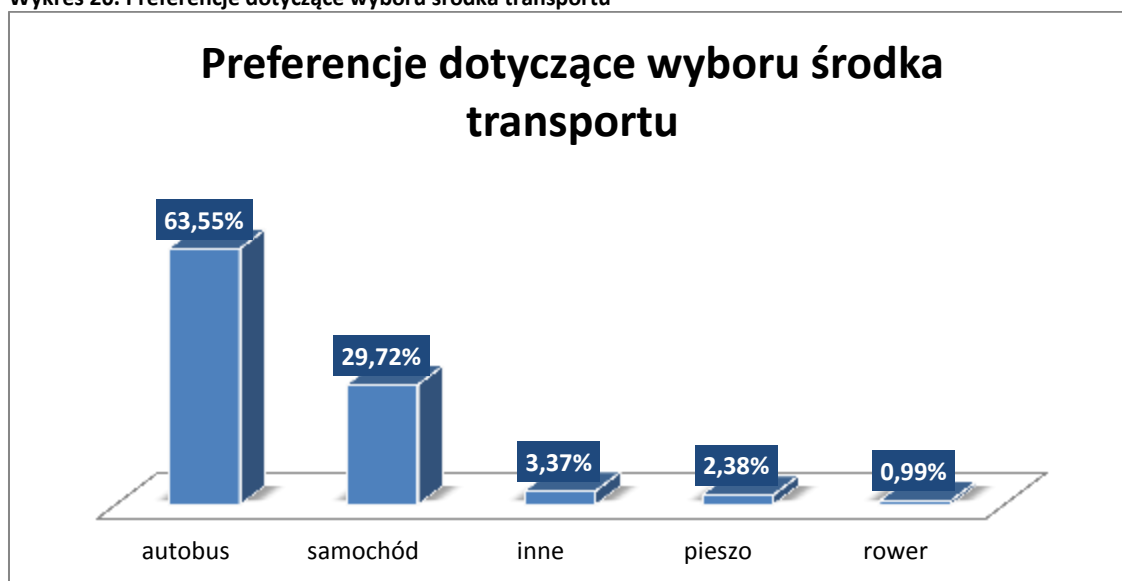
4.3. Wybór środka transportu

Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez respondentów okazał się autobus. Wskaźnik ten osiąga tak wysoki poziom (63,55 proc.) ze względu na liczny udział uczniów szkół średnich w prezentowanym badaniu, co potwierdza, że stanowią oni główną grupę pasażerów transportu publicznego.

Brak siatki połączeń kolejowych na terenie powiatu wymusza na osobach dojeżdżających do szkoły oraz pracy wybór pomiędzy takimi środkami transportu, jak samochód bądź autobus. Nie dziwi zatem duży odsetek osób wybierających także tę drugą możliwość (29,72 proc.). W badaniu nie mało znaczenia czy osoby podróżują samochodem jako kierowcy czy pasażerowie.

Niewielu respondentów decyduje się na podróż pieszo, bądź przy użyciu innych środków transportu, takich jak np. skuter czy motocykl (wskazanie inne – 3,337 proc.). Za rozczarowujący należy uznać wynik w odniesieniu do wskazania „rower”. Skorzystanie z tego środka transportu deklaruje jedna osoba na sto. Z jednej strony, o takim wyniku mogła zdecydować pora przeprowadzania badań. W okresie wiosennym i jesiennym zdecydowanie większa grupa osób deklaruje podróż rowerem bądź motocyklem czy skuterem. Z drugiej strony o decyzji, co do wyboru środka transportu decyduje odległość i czas potrzebny na dotarcie.

Wykres 20. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu

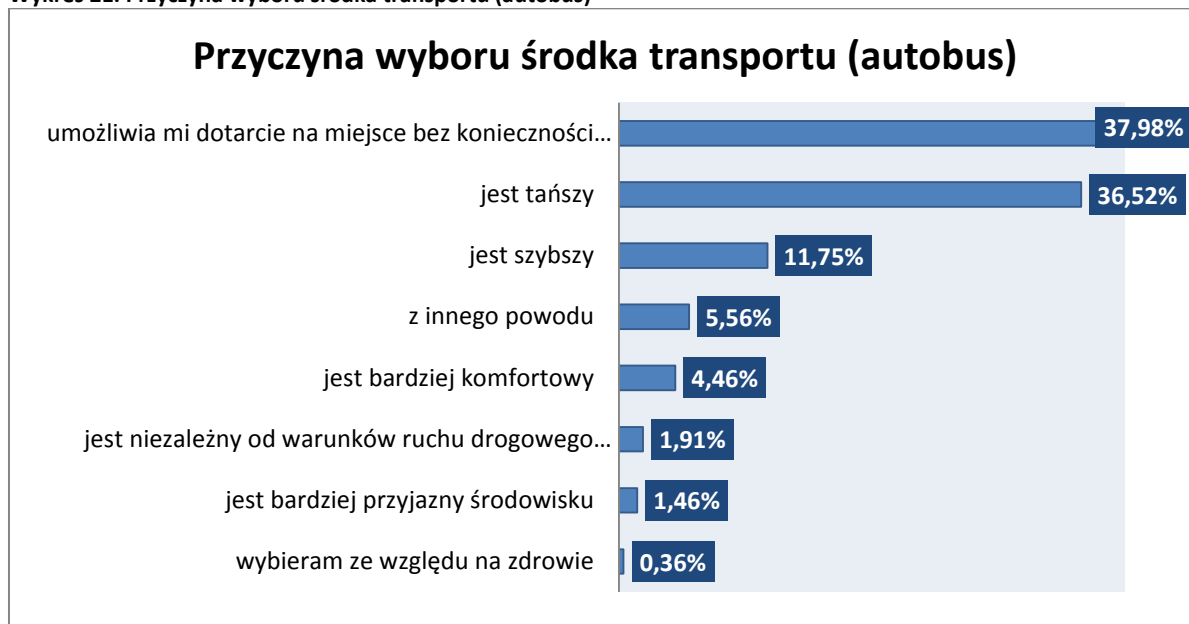


4.4. Przyczyna wyboru środka transportu

Respondenci wskazujący autobus, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że umożliwia im dotarcie na miejsce bez konieczności dokonywania przesiadek (37,98 proc.) oraz ze względów oszczędnościowych (jest tańszy – 36,52 proc.) Dla więcej niż co dziesiątej osoby ten rodzaj transportu jest szybszy (11,75 proc.). Co dwudziesta osoba uważa go za bardziej komfortowy (4,46 proc.), bądź wybiera go z innych powodów (5,56 proc.). Wśród tych powodów najczęściej został wskazany „brak innej możliwości”.

Niewiele spośród osób ankietowanych swoją decyzję opiera na przesłankach zdrowotnych (0,36%) oraz środowiskowych (1,46%).

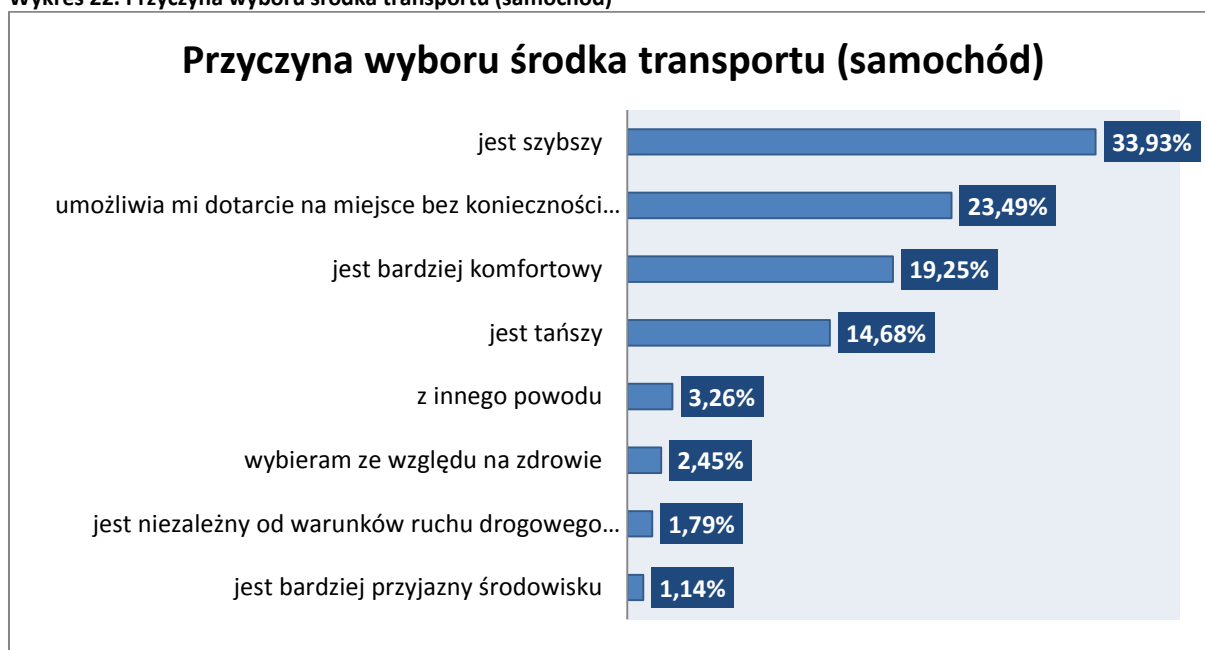
Wykres 21. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus)



Respondenci wskazujący samochód, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że umożliwia im dotarcie na miejsce bez konieczności dokonywania przesiadek. Takie wskazanie zadeklarowało ponad 23 proc. respondentów.

Dla więcej, niż co trzeciej osoby ankietowanej było to również rozwiązanie szybsze. Z kolei blisko co piąta wskazywała na uwarunkowania związane z komfortem podróży (19,25 proc.). Niespełna 15 proc. badanych uważa ten środek transportu za tańszy z perspektywy ich codziennych podróży. Pozostałe odpowiedzi cieszyły się marginalnym zainteresowaniem ankietowanych.

Wykres 22. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód)

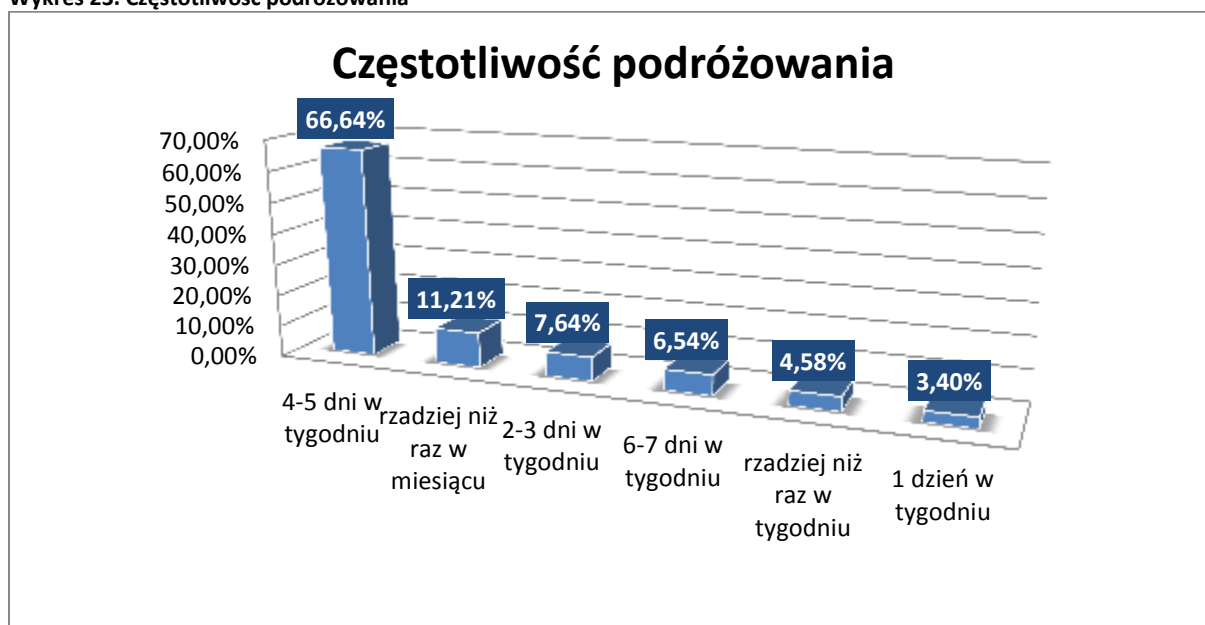


4.5. Częstotliwość podróżowania

Respondenci Powiatu Janowskiego podróżują komunikacją publiczną najczęściej 4-5 razy w tygodniu, aby dotrzeć do szkoły lub pracy. Wskazanie to wybrało ponad 2/3 ankietowanych. Z kolei co dziesiąta osoba deklarowała, że korzysta z transportu publicznego rzadziej niż raz w miesiącu (11,21 proc.).

7,64 proc. ankietowanych podaje, że korzysta z niego 2-3 dni tygodniu, a 6,54 proc. 6-7 dni w tygodniu. Rzadziej niż raz w tygodniu z komunikacji publicznej korzysta 4,58 proc. osób biorących udział w badaniu. Najrzadziej wybieraną odpowiedzią było wskazanie „1 dzień w tygodniu”, które wybrało 3,40 proc. ankietowanych.

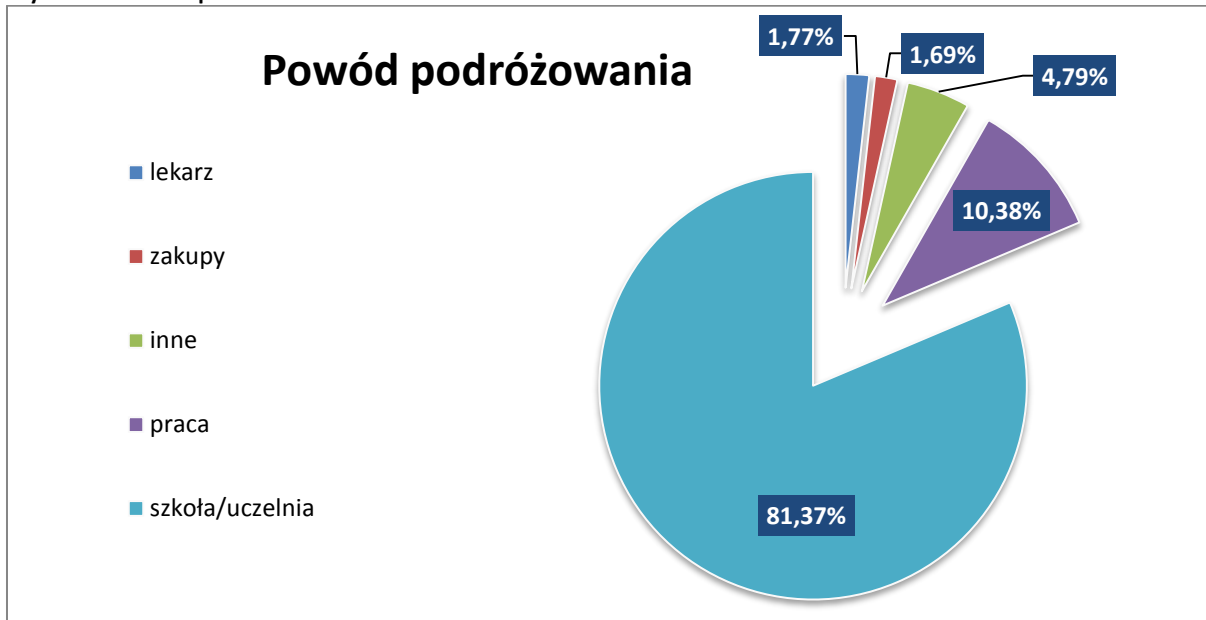
Wykres 23. Częstotliwość podróżowania



4.6. Powód podróży

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

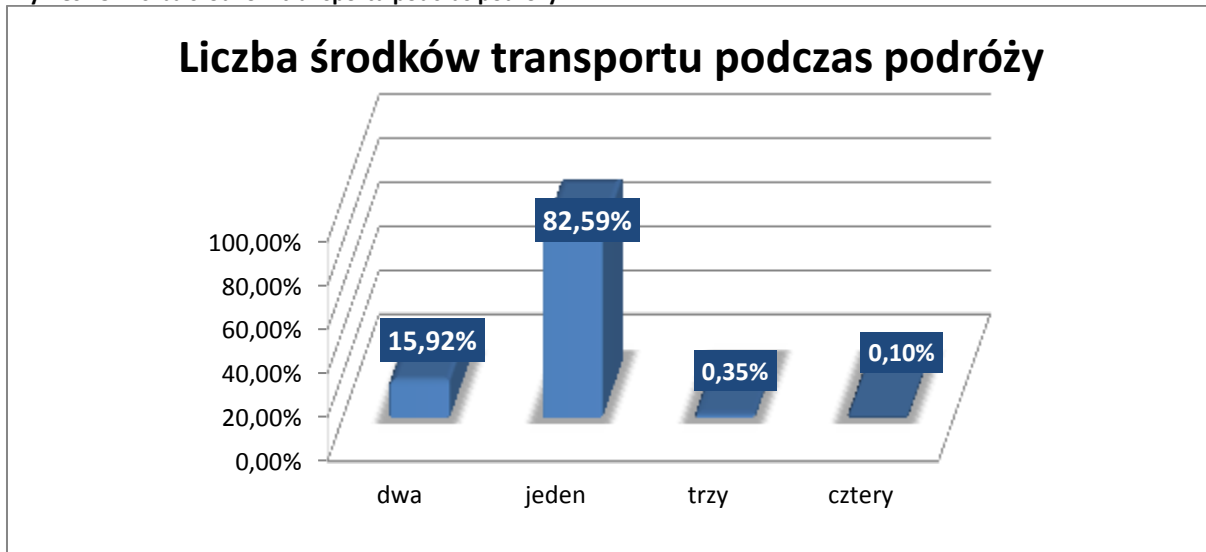
Wykres 24. Powód podróży



4.7. Liczba środków transportu podczas podróży

Wśród respondentów ponad 82 % korzysta z jednego środka transportu. Przesiada się raz, blisko 16% zapytanych o zwyczaje podróży. Mniej niż jedna osoba na dwie musi przesiadać się dwukrotnie, a co tysięczna osoba przesiada się trzykrotnie.

Wykres 25. Liczba środków transportu podczas podróży



4.8. Preferencje pasażerów

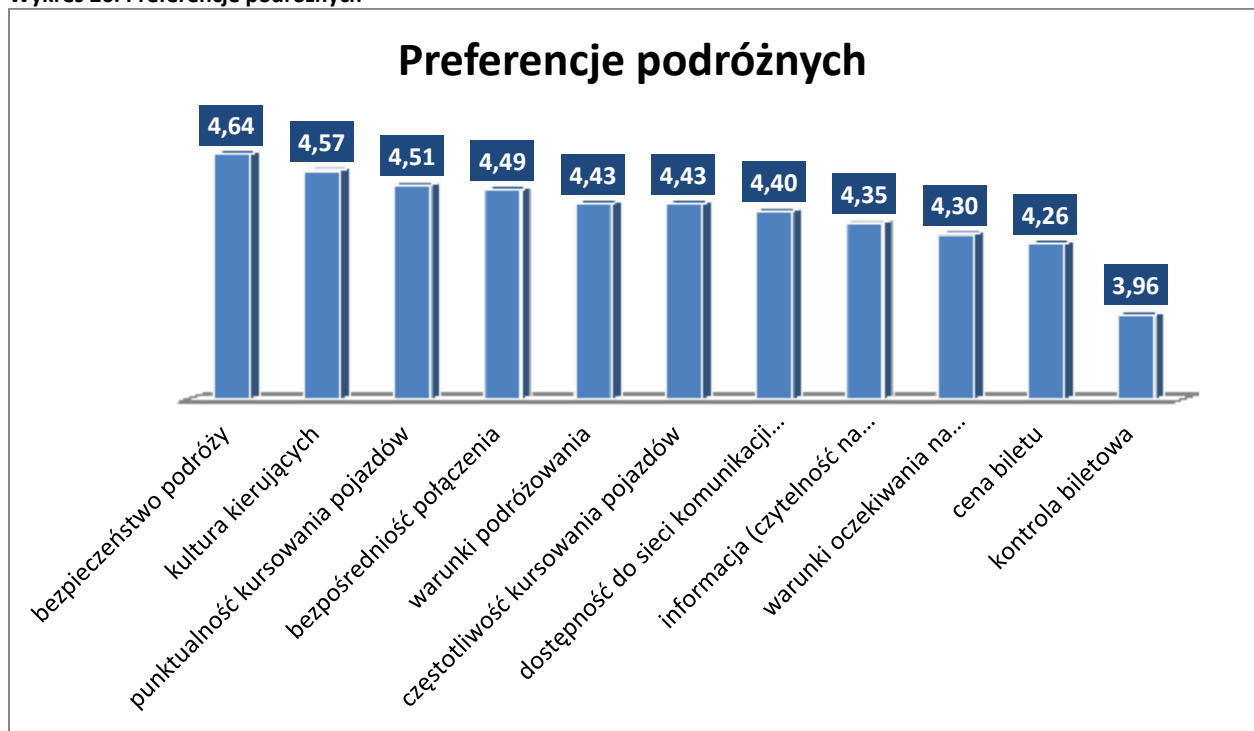
Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 23. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

L.p.	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1	bezpieczeństwo podróży	4,64	1
2	kultura kierujących	4,57	4
3	punktualność kursowania pojazdów	4,51	6
4	bezpośredniość połączenia	4,49	2
5	warunki podróżowania	4,43	7
6	częstotliwość kursowania pojazdów	4,43	9
7	dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,40	8
8	informacja (czytelność na przystankach, pojazdach)	4,35	5
9	warunki oczekiwania na przystankach	4,30	10
10	cena biletu	4,26	11
11	kontrola biletowa	3,96	3
Średni poziom preferencji		4,39	

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym za najważniejszą cechę uznali bezpieczeństwo podróży (4,64) oraz kulturę kierujących (4,57) natomiast za najmniej istotną uznali cenę biletu (4,26) oraz kontrolę biletową (3,96).

Wykres 26. Preferencje podróżnych



4.9. Ocena jakości usług

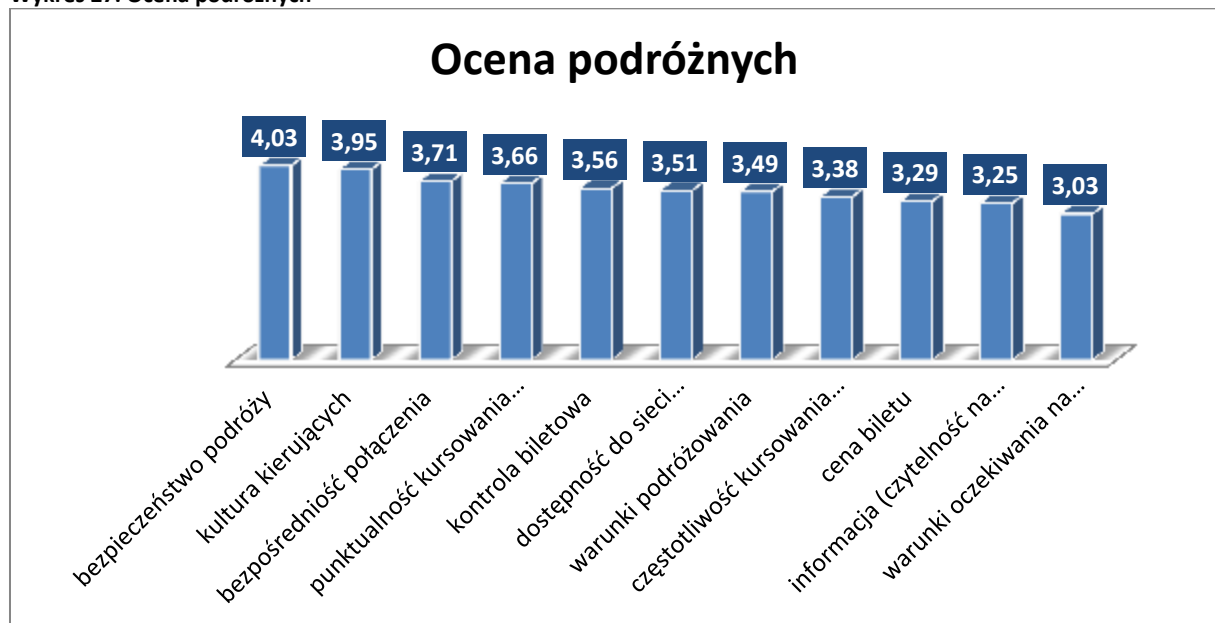
Respondenci wyrazili także swój stopień satysfakcji ze świadczonych usług przewozowych w Powiecie Janowskim.

Tabela 24. Wyniki w zakresie ocen poziomu jakości usług

L.p.	Cecha usługi przewozu	Ocena	Znaczenie/Ranga cechy
1	bezpieczeństwo podróży	4,03	1
2	kultura kierujących	3,95	4
3	bezpośredniość połączenia	3,71	2
4	punktualność kursowania pojazdów	3,66	6
5	kontrola biletowa	3,56	3
6	dostępność do sieci komunikacji miejskiej	3,51	8
7	warunki podróżowania	3,49	7
8	częstotliwość kursowania pojazdów	3,38	9
9	cena biletu	3,29	11
10	informacja (czytelność na przystankach, pojazdach)	3,25	5
11	warunki oczekiwania na przystankach	3,03	10
Średni poziom preferencji		3,53	

Podróżni uczestniczący w badaniu ankietowym najwyżej ocenili bezpieczeństwo podróży i kulturę kierujących. Stosunkowo najniżej zostały ocenione informacja biletowa oraz warunki oczekiwania na przystankach a także cena biletu.

Wykres 27. Ocena podróży



4.10. Luki jakościowe, preferencje versus oceny respondentów

Zastosowane narzędzie badawcze dało możliwość oszacowania luk jakościowych względnej i bezwzględnej:

- luka jakościowa względna stanowi różnicę pomiędzy rzeczywistymi oczekiwaniami respondentów a ich odnotowanymi w trakcie badań ocenami usług transportowych,
- luka jakościowa bezwzględna stanowi różnicę pomiędzy maksymalnymi, wzorcowymi na najwyższym poziomie (5) oczekiwaniami respondentów a rzeczywistymi ich oczekiwaniami.

Tabela 25. Luki jakościowe

L.p.	Cecha usługi przewozu	Preferencje maksymalne	Preferencje rzeczywiste podróży	Ocena jakości usług	Względna luka jakościowa	Bezwzględna luka jakościowa
1.	Punktualność kursowania pojazdów	5,00	4,51	3,66	0,85	1,34
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów	5,00	4,43	3,38	1,05	1,62
3.	Bezpieczeństwo podróży	5,00	4,64	4,03	0,61	0,97
4.	Warunki podróżowania	5,00	4,43	3,49	0,94	1,51
5.	Warunki oczekiwania na przystankach	5,00	4,30	3,03	1,27	1,97
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	5,00	4,40	3,51	0,89	1,49
7.	Cena biletu	5,00	4,26	3,29	0,97	1,71
8.	Bezpośredniość połączenia	5,00	4,49	3,71	0,78	1,29
9.	Kultura kierujących	5,00	4,57	3,95	0,62	1,05
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	5,00	4,35	3,25	1,10	1,75
11.	Kontrola biletowa	5,00	3,96	3,56	0,40	1,44

Największa luka jakościowa względna wystąpiła dla cech:

- Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach) (1,10)
- warunki oczekiwania na przystankach (1,27)

Najmniejsza luka jakościowa względna wystąpiła dla następujących cech:

- Bezpieczeństwo podróży (0,61)
- Kontrola biletowa (0,40)

Największa luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach) (1,75)
- warunki oczekiwania na przystankach (1,97)

Najmniejsza luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- kultura kierujących (1,05)
- Bezpieczeństwo podróży (0,97)

Jakkolwiek wyniki otrzymane w rezultacie przeprowadzonych badań w Powiecie Janowskim są same w sobie cenne ze względu na właściwą metodę i zakres badawczy, to możliwość ich porównania z wynikami z innych lat może dać pełny obraz funkcjonowania operatorów publicznego transportu zbiorowego oraz oczekiwań społeczności lokalnej - niezwykle użyteczny dla organizatorów transportu publicznego. Ujawniający się trend we wspomnianych zakresach byłby wiarygodną podstawą do podejmowania decyzji o jego zahamowaniu jeśli byłby niekorzystny lub wzmocnienia w przypadku jego pomyślnego przebiegu.

5. Zasady organizacji rynku przewozów

5.1. Podmioty realizujące transport publiczny

W chwili obecnej, potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu janowskiego, związane z powiatowymi przewozami pasażerskimi, są zaspokajane dzięki usługom przewozowym realizowanym przez różnych przewoźników, działających na podstawie zezwoleń wydawanych przez Starostę Powiatu Janowskiego.

Starostwo Powiatowe w Janowie Lubelskim nie posiada udziałów u żadnego przewoźnika operującego na terenie powiatu. Powiat na dzień sporządzania niniejszego planu nie finansuje również przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Za układ sieci komunikacyjnej oraz ofertę przewozową odpowiadają poszczególni przewoźnicy. Należą do nich:

1. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A.,
2. Usługi Transportowe Przewóz w Ruchu Pasażerskim Bielak F.,
3. Usługi Transportowe „FOX” Biskup Dorota,
4. Usługi Transportowe Zbigniew Zgórką,
5. Przewóz Osób Wojciech Żuraw,
6. P.P.H.U. Majkut Jan.

Największym z nich jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A. Spółka jest własnością Powiatu Stalowowolskiego. Obecnie wszystkie wspomniane przedsiębiorstwa realizują usługi na zasadach komercyjnych. Organizacja rynku przewozów ulegnie jednak zmianie od 1 stycznia 2017 roku. Od tego momentu powinny zostać uruchomione przewozy o charakterze użyteczności publicznej wykonywane na podstawie umowy pomiędzy organizatorem a operatorem.

Przepisy ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* rozróżniają bowiem pojęcia operatora i przewoźnika. Zgodnie z definicją ustawową **operatorem publicznego transportu zbiorowego** jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Przewoźnikiem jest natomiast przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym- na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Od 1 stycznia 2017 r. przestaną obowiązywać przepisy dotyczące zezwoleń. Zamiast tego operatorom będzie wydawane zaświadczenie zgodnie z art. 28 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Przewoźnicy będą natomiast musieli dokonać zgłoszenia o zamiarze wykonywania przewozu osób. Będą mogli wykonywać ten przewóz dopiero po otrzymaniu od organizatora potwierdzenia takiego zgłoszenia (art. 30 i n.).

Zmiany te są istotne zwłaszcza z punktu widzenia mieszkańców korzystających z biletów ulgowych. Do 31 grudnia 2016 roku każdy przewoźnik stosujący ustawowe uprawnienia do ulgowych przejazdów może wnioskować o rekompensatę z tytułu utraconych przychodów. Od 1 stycznia 2017 roku stosowanie ustawowych ulg przy sprzedaży biletów będzie obowiązywało tylko operatorów, czyli na liniach, na których będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Pozostali przewoźnicy będą zwolnieni z takiego obowiązku, a jeśli nawet podejmą decyzję o stosowaniu tych samych ulg, to nie będzie im przysługiwała z tego tytułu rekompensata (będą to tzw. ulgi komercyjne). Będą oni bowiem prowadzić działalność przewozową na własne ryzyko ekonomiczne.

W związku z tymi zmianami istotne jest objęcie funkcją użyteczności publicznej na poziomie powiatu linii, które zapewniają uczniom dotarcie do szkół ponadgimnazjalnych.

Chociaż przewozy komercyjne mogą funkcjonować obok przewozów o charakterze użyteczności publicznej, brak możliwości wnioskowania o zwrot utraconych przychodów w związku ze stosowaniem biletów ulgowych może skutkować likwidacją linii nierentownych. Dotknie to również tych mieszkańców, którzy korzystają z biletów pełnopłatnych. W przypadku miejscowości obsługiwanych przez kilka linii likwidacja jednej z nich nie wpłynie znacząco na zaspokojenie potrzeb przewozowych mieszkańców, chociaż może skutkować pewnymi utrudnieniami związanymi ze zmniejszoną częstotliwością czy potrzebą dotarcia na bardziej odległy przystanek. Największe znaczenie będzie miało natomiast objęcie funkcją użyteczności publicznej tych linii które są jedynym połączeniem dla mieszkańców danej gminy, aby przeciwdziałać ich społecznemu wykluczeniu.

5.2. Funkcje organizatora publicznego transportu zbiorowego

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* definiuje pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego w art. 4 ust. pkt 4. Ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów **powiat** jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie (art. 7 ust. 1 pkt 3).

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

Funkcje organizatora publicznego transportu zbiorowego zostały określone w Rozdziale 3 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym*.

Zgodnie z tym przepisem do zadań organizatora (w naszym przypadku- Starosty Janowskiego) należy m.in. **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. Wybór określonego trybu będzie miał wpływ na sposób finansowania publicznego transportu zbiorowego. 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

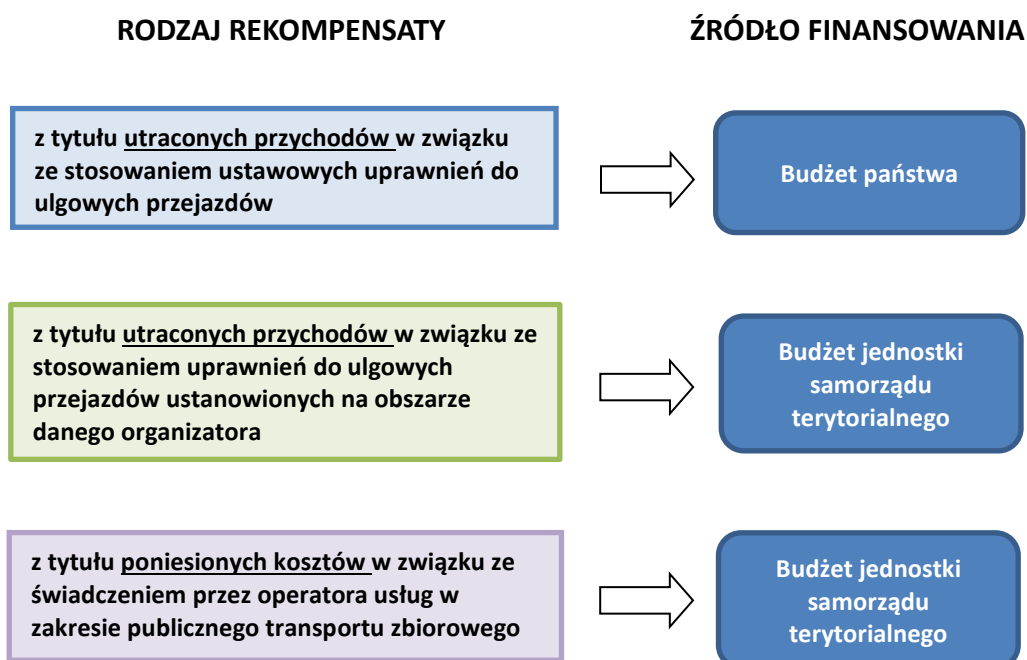
Podstawowym sposobem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest **pobieranie opłat w związku z realizacją usług**. Chodzi tu przede wszystkim o wpływy uzyskane ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów a także z działalności dodatkowej.

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 oraz wskazuje na źródła ich finansowania.



3. UDOSTĘPNIENIE ŚRODKÓW TRANSPORTU

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

To na jaki sposób finansowania zdecyduje się organizator będzie konsekwencją trybu, w jakim dokona on wyboru operatora oraz postanowień umowy.

W przypadku Powiatu Janowskiego najbardziej korzystnym trybem wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego będzie wybór poprzez przyznanie koncesji na usługi z uwagi na to, iż ten tryb nie rodzi żadnych konsekwencji finansowych dla Starostwa (nie wymaga bowiem wypłaty operatorom rekompensat z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług). W tym przypadku operatorowi przysługuje wynagrodzenie przyznawane zgodnie z zasadami przedstawionymi poniżej.

Elementy wynagrodzenia operatora:

1. **Prawo do wykonywania usług, w tym pobierania pożytków** (element obligatoryjny)
 - wpływy ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych zawsze przysługują operatorowi
2. **Płatność koncesjonodawcy** (element fakultatywny)
 1. **udostępnienie środków transportu**
 - stosuje się np. w sytuacji, w której przedsiębiorcy świadczący usługi przewozowe nie spełniają wymogów dotyczących taboru
 - organizator może zdecydować się na ich zakup i użyczenie operatorowi
 - najczęściej organizator zobowiązuje operatora do zapewnienia taboru zgodnie z SIWZ
 2. **przekazanie rekompensaty**
 - organizator może przyznać rekompensatę z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług
 - sposób obliczania tej rekompensaty w takim przypadku regulują przepisy rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 – nie przysługuje rozsądny zysk

Cechy trybu koncesyjnego:

- wykonywanie uprawnień wynikających z przydzielonej koncesji, na własne ryzyko koncesjonariusza, czyli operatora.
- ryzyko ekonomiczne oznacza, że operator decyduje się na prowadzenie działalności nie mając pewności czy wpływy z opłat pobieranych od pasażerów pokryją całość kosztów wykonywania tej usługi. Dlatego przekazanie rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług nie może prowadzić do odzyskania całości tych kosztów. Operatorowi wybranemu w tym trybie nie przysługuje bowiem rozsądny zysk.
- wynagrodzenie w zasadniczej części jest uzależnione od wpływu z opłat pobieranych od pasażerów, dlatego operatorzy będą bezpośrednio zainteresowani poprawą jakości świadczonych usług w celu zwiększenia popytu.

Z racji na duże ryzyko ekonomiczne świadczenia usług na podstawie udzielonej koncesji, może dojść do sytuacji, w której nie zgłosi się żaden podmiot zainteresowany postępowaniem. W takiej sytuacji należy wziąć pod uwagę dwie możliwości:

- przekazywanie operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług (bez rozsądnego zysku)
- wyboru operatora w innym trybie, zwłaszcza na podstawie prawa zamówień publicznych.

Należy podkreślić, że jeżeli nawet organizator zdecyduje się wybrać operatora w trybie koncesyjnym i przyznawać rekompensatę operatorowi z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług, jest to nadal rozwiązanie najmniej obciążające dla budżetu powiatu. W pozostałych trybach wielkość tej rekompensaty jest znacznie większa, bowiem operatorzy mają prawo do rozsądnego zysku.

Z trybem wyboru operatora związane jest również zagadnienie dotyczące podmiotu wewnętrznego. Ponieważ w sytuacji, w której jednostka samorządu terytorialnego (samodzielnie lub z inną jednostką) posiada 100 % udziałów lub akcji takiego podmiotu, może zawrzeć z nim bezpośrednio umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Tryb wyboru operatora będzie miał wtedy znaczenie również dla sąsiednich jednostek organizacyjnych, ponieważ możliwość wzięcia udziału w postępowaniu dotyczącym wyboru operatora prowadzonego przez innych organizatorów będzie ograniczona.

Analizowane zagadnienie dotyczy Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli S.A. Jeżeli Powiat Stalowowolski zdecyduje się organizować przewozy o charakterze użyteczności publicznej zlecając to zadanie swojej Spółce poprzez bezpośrednie zawarcie umowy, PKS w Stalowej Woli S.A. nie będzie mogło świadczyć usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej poza obszarem właściwości swojego organizatora (Spółka nie będzie mogła wziąć udziału w postępowaniu prowadzonym np. przez Powiat Janowski).

6. Sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej w Powiecie Janowskim

6.1. Wskazanie obszarów, które należy objąć publicznym transportem zbiorowym

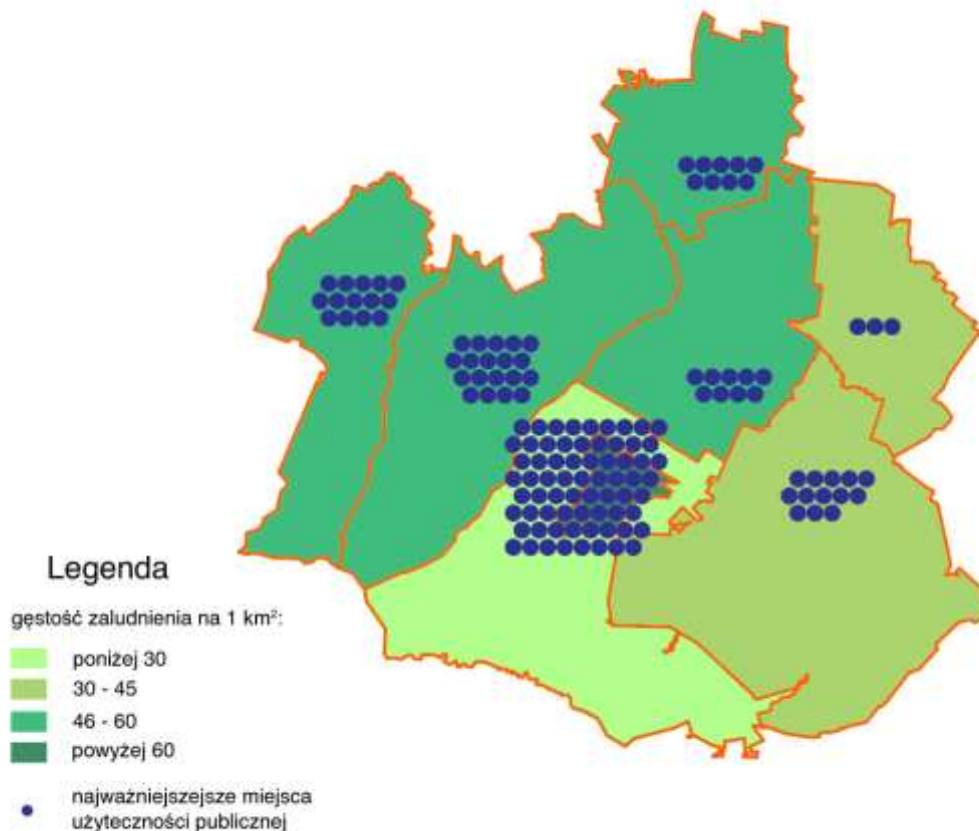
Na podstawie danych demograficznych można wskazać obszary, które charakteryzują największą gęstością zaludnienia, skąd będzie podróżowała największa liczba mieszkańców.

Na poniższej mapie w sposób obrazowy przedstawiono różnice w gęstości zaludnienia występujące w poszczególnych gminach powiatu janowskiego. Im wyższa gęstość zaludnienia tym większe zapotrzebowanie na przewozy.

Ponieważ przedmiotem niniejszego opracowania są przewozy powiatowe, dlatego analizie zostały poddane połączenia komunikacyjne, które przebiegają przez obszar przynajmniej dwóch gmin.

Wskazanie najważniejszych połączeń jest możliwe dzięki analizie informacji na temat najczęstszych celów podróży. Należą do nich „szkoła” oraz „praca”. Granatowymi kropkami wskazano liczbę i lokalizację najważniejszych zakładów pracy i ponadgimnazjalnych placówek oświatowych, które generują ruch na poziomie powiatu (generatory ruchu).

Mapa 6. Najważniejsze miejsca użyteczności publicznej na tle gęstości zaludnienia w Powiecie Janowskim



Źródło: Opracowanie własne

Organizowanie przewozów w granicach administracyjnych miasta nie należy do kompetencji Starosty Powiatu Janowskiego, dlatego Janów Lubelski, chociaż posiada wysoką gęstość zaludnienia należy analizować głównie jako cel a nie źródło podróży. W mieście znajduje się bowiem największa liczba zakładów pracy, placówek oświatowych oraz innych miejsc o charakterze użyteczności publicznej, do których dostęp zależy w dużej mierze od dobrze zorganizowanego transportu publicznego.

Janów Lubelski jest celem podróży wielu uczniów ze wszystkich gmin powiatu oraz z miejscowości znajdujących się poza jego obszarem. Stanowią oni dużą grupę podróżujących komunikacją zbiorową. Ważne będzie zapewnienie dojazdu komunikacją publiczną do następujących szkół jak:

1. Liceum Ogólnokształcące im. Boh. Porytowego Wzgórza w Janowie Lubelskim
2. Zespół Szkół im. Wincentego Witosa w Janowie Lubelskim
3. Zespół Szkół Zawodowych w Janowie Lubelskim
4. Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Potoczku
5. Liceum Ogólnokształcące w Modliborzycach

Istotnym z punktu widzenia gospodarczego celem podróży oprócz wskazanych zakładów pracy jest Janowska Strefa Inwestycyjna „Borownica”, która mieści się na obszarze Gminy Janów Lubelski. Jej rozbudowa będzie wpływała na kształtowanie potoków pasażerskich. Warto wspomnieć, że obecnie na obszarze strefy znajduje się wiele zakładów, które zapewniają zatrudnienie mieszkańcom powiatu.

Atutem Janowskiej Strefy Inwestycyjnej jest jej atrakcyjne położenie, przy drodze krajowej nr 19 i 74. Odległość od stolicy województwa- Lublina wynosi 80 km, natomiast odległość od stolicy województwa podkarpackiego- Rzeszowa to 90 km.

Mapa 7. Janowska Strefa Inwestycyjna „BOROWNICA”



Drugim miastem znajdującym się na obszarze powiatu są Modliborzycy. Nie generuje ono jednak takich potoków pasażerskich na poziomie powiatu, jak Janów Lubelski, dlatego w niniejszym opracowaniu zostało uwzględnione jako źródło a nie cel podróży.

Gmina Janów Lubelski jest jednostką samorządu terytorialnego, która odgrywa pod względem gospodarczym centralną rolę w powiecie janowskim. W następstwie tego, znaczna część potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu janowskiego zaspokajanych przez przewozy powiatowe jest związana z potrzebą przemieszczenia się do stolicy powiatu janowskiego, a następnie powrotu z niej.

Zgodnie z obecną siatką połączeń powiatowych wszystkie gminy mają zapewnione bezpośredni dojazd do Janowa Lubelskiego. Najlepiej obsługiwani są mieszkańcy miejscowości położonych na obszarze Gminy Janów Lubelski, przez którą przebiega jedenaście z dwunastu połączeń powiatowych. Ze stolicą powiatu najlepiej połączona jest Gmina Modliborzycy (4 linie), następnie Gmina Godziszów, Gmina Dzwola oraz Gmina Potok Wielki (po 3 linie). Gmina Batorz obsługiwana jest dwoma takimi połączeniami. Natomiast tylko jedna linia gwarantuje mieszkańcom Gminy Chrzanów połączenie z Janowem Lubelskim.

Wspomniane linie zapewniają dodatkowo połączenia poszczególnych gmin pomiędzy sobą (z gminami sąsiadującymi). Gmina Modliborzycy skomunikowana jest bezpośrednio z Gminą Potok Wielki 5 liniami a z Gminą Batorz 1 linią. Połączone są ze sobą również Gmina Dzwola, Godziszów i Chrzanów (1 linia). Natomiast dojazd z Gminy Batorz do Gminy Godziszów gwarantują dwie linie.

Obecna siatka połączeń jest odzwierciedleniem aktualnych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu, dlatego z punktu widzenia trafności, efektywności, prognoz demograficznych i gospodarczych publicznym transportem zbiorowym należy objąć obszar wszystkich gmin wchodzących w skład powiatu.

Biorąc pod uwagę celowość- najistotniejsze jest połączenie wszystkich gmin wchodzących w skład powiatu z miastem Janów Lubelski, ponieważ to na jego terenie znajduje się największa liczba obiektów użyteczności publicznej oraz szkół i zakładów pracy.

Na efektywność transportu publicznego wpływa wiele czynników. Jednym z najistotniejszych jest dostosowanie kursowania pojazdów do natężenia liczby podróżnych na poszczególnych trasach i w poszczególnych godzinach.

Na podstawie analizy wyników badań ankietowych przeprowadzonych na dworcach, przystankach komunikacyjnych oraz w miejscach wskazanych przez Zamawiającego, można stwierdzić, że podróże autobusami realizującymi przewozy powiatowe najwięcej pasażerów odbywa autobusami kursującymi w poniżej wykazanych relacjach:

- Andrzejów – Janów Lubelski
- Batorz – Janów Lubelski
- Błazek – Janów Lubelski
- Branewka – Janów Lubelski
- Brzeziny – Janów Lubelski
- Chrzanów – Janów Lubelski

- Dzwola – Janów Lubelski
- Godziszów – Janów Lubelski
- Kawęczyn – Janów Lubelski
- Kocudza – Janów Lubelski
- Kolonia Zamek – Janów Lubelski
- Krzemień – Janów Lubelski
- Modliborzyce – Janów Lubelski
- Momoty Górne – Janów Lubelski
- Otrocz – Janów Lubelski
- Piątka – Janów Lubelski
- Potoczek – Janów Lubelski
- Potok Wielki – Janów Lubelski
- Rataj Ordynacki – Janów Lubelski
- Wierzchowiska – Janów Lubelski
- Wólka Ratajska – Janów Lubelski
- Zarajec – Janów Lubelski
- Zdziłowice – Janów Lubelski

Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu janowskiego 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.

Należy zaznaczyć, że część potrzeb przewozowych w relacjach powiatowych, zaspokajana jest kursami, których jedynie część trasy przebiega przez obszar powiatu janowskiego. Dodatkowo, część potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu janowskiego jest związana z potrzebą przemieszczenia się do miejscowości znajdujących się poza granicami administracyjnymi powiatu. Potrzeby te są związane, zarówno z koniecznością przemieszczenia się do i z Lublina- stolicy województwa, jak i z koniecznością

przemieszczenia się do i ze stolic sąsiednich powiatów oraz mniejszych miejscowości się w nich znajdujących.

Podsumowując:

- Głównym celem i generatorem ruchu na poziomie powiatu jest miasto i gmina Janów Lubelski, dlatego każda gmina powinna mieć zapewnione połączenia z siedzibą powiatu.
- Rozkład sieci drogowej w powiecie janowskim zapewnia wszystkim gminom połączenie z miastem Janowem Lubelskim.
- Podstawowym zadaniem Powiatu Janowskiego jako organizatora publicznego transportu zbiorowego będzie zachowanie obecnej siatki połączeń, ponieważ odpowiada ona 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 Janów Lubelski stanowi węzeł przesiadkowy na poziomie 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.

6.2. Wyznaczenie sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej

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.

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.

W przypadku powiatu janowskiego, na kształt sieci komunikacyjnej wpłynęły w przeważającej części potrzeby komunikacyjne mieszkańców związane z przemieszczaniem się. Naprzeciw oczekiwaniom wyszło wiele prywatnych firm stąd też brak w powiecie dominującego przewoźnika.

W przewozach pasażerskich zdecydowaną większość podróży stanowią przejazdy pomiędzy poszczególnymi miejscowościami gminnymi a miastem Janowem Lubelskim i dlatego też na tego typu połączeniach skupiają się proponowane linie o charakterze użyteczności publicznej.

Starostwo Powiatowe w Janowie Lubelskim zdecydowało się na objęcie funkcją użyteczności publicznej 8 linii, które 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.

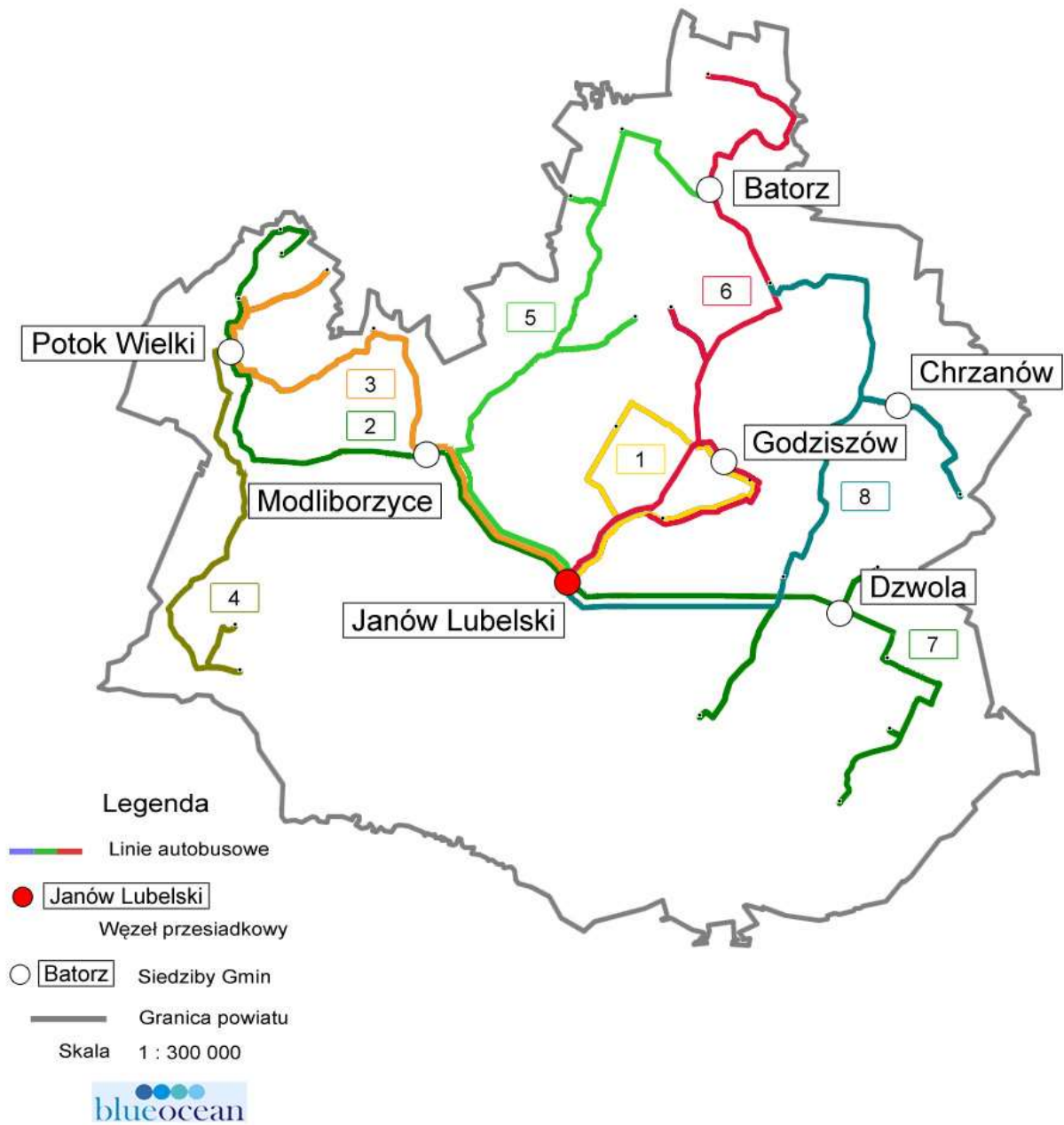
Funkcją użyteczności publicznej zostaną objęte następujące linie

Tabela 26. Linie użyteczności publicznej

Linia	Od	Do	Przez	Km
1	Janów Lubelski	Janów Lubelski	Biała Druga, Kawęczyn, Andrzejów, Godziszów, Godziszów Drugi, Godziszów Trzeci, Wólka Ratajska, Rataj, Kawęczyn, Biała Druga	25,5
2	Popielarnia	Janów Lubelski	Dąbrowica, Potok Stany, Radwanówka, Potok Wielki, Kolonia Potok Wielki, Potoczek, Potoczek Kolonia, Stojeszyn, Słupie, Modliborzyce, Zamek - Kolonia, Borownica	30
3	Potok Stany	Janów Lubelski	Stany Nowe, Potok Stany, Radwanówka, Potok Wielki, Błójce, Zarajec, Michałowka, Modliborzyce, Zamek - Kolonia, Borownica	33,5
4	Osówek	Potok Wielki	Gwizdów, Maliniec, Potoczek, Wola Potocka	21
5	Batorz	Janów Lubelski	Aleksandrówka, Samary, Błazek, Nowe Moczydła, Błazek, Pasieka, Wierchowiska Drugie, Wierchowiska Pierwsze, Węgliska, Antolin, Węgliska, Wierchowiska, Wolica Druga, Wolica, Zamek Kolonia, Modliborzyce, Zamek Kolonia, Borownica	40,5
6	Wola Studzieńska	Janów Lubelski	Stawce, Wólka Batorska, Batorz, Zdziłowice, Piątka, Godziszów, Godziszów Drugi, Godziszów Trzeci, Wólka Ratajska, Rataj, Kawęczyn, Biała Druga	49,4
7	Janów Lubelski	Władysławów	Zofianka Górna, Zofianka Dolna, Krzemień, Krzemień Drugi, Flisy, Krzemień Drugi, Konstantów Wieś, Dzwola, Kocudza Górna, Dzwola, Kocudza Druga, Kocudza, Kocudza Trzecia, Kocudza, Zdziśławice, Kapronie	54
8	Janów Lubelski	Zdziłowice	Zofianka Górna, Zofianka Dolna, Krzemień, Krzemień Drugi, Krzemień, Krzemień Pierwszy, Branewka Kolonia, Branewka, Branew, Chrzanów, Malinie, Łada, Malinie, Chrzanów, Otrocz Kolonia, Otrocz, Otrocz Kolonia, Chrzanów, Zdziłowice	42

Sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej stworzona w oparciu o ten wariant wyglądałaby następująco:

Mapa 8. Sieć o charakterze użyteczności publicznej



7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Podział zadań 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 również od kosztów transportu związanych z dostępem do układu transportowego i charakterystykami właściwych im sieci transportowych.

System transportu w Powiecie Janowskim tworzą trzy podsystemy:

- System komunikacji autobusowej- jest najczęściej wybieranym środkiem transportu. Wynika to z układu sieci drogowej i transportowej w Powiecie, bezpośrednio połączenia, niższej ceny w porównaniu do innych środków transportu oraz doboru próby badawczej. Warto zaznaczyć, że przewaga komunikacji autobusowej nad transportem indywidualnym wynosi aż 33, 83%.
- System komunikacji indywidualnej- samochód jest drugim najczęściej wybieranym środkiem transportu. Wynika to z dobrze rozwiniętej sieci drogowej, szybkości oraz braku konieczności dokonywania przesiadek.
- Pozostałe środki komunikacji indywidualnej stanowią niewielki odsetek.

Obecny podział zadań przewozowych- w 50% należy do transportu zbiorowego, pozostałe 50% do transportu indywidualnego. Takie są obecne założenia polityki transportowej. Wpływają one również 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, co korzystnie wpłynie na płynność ruchu komunikacyjnego na tych 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 lub 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, na trasie dom-praca), 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 środku dnia oraz 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. 7-9, 14-17, a między tymi godzinami linie komunikacyjne 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 Janowskim 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 Janowskim pokazały, że najczęściej wybieranym środkiem transportu przez mieszkańców powiatu jest autobus. Respondenci uzasadnili swój wybór bezpośredniością połączenia, ceną i szybkością dojazdu, dlatego też należy podtrzymywać działania mające na celu upowszechnienie komunikacji kołowej i dostosowanie jej do potrzeb pasażerów po to by popyt na przejazdy komunikacją publiczną nie uległ dużemu zmniejszeniu mimo niekorzystnych prognoz demograficznych. Jednym z takich działań 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. Wszystkie wymienione wyżej działania przełożą się na większą konkurencyjność transportu publicznego, co korzystnie wpłynie na sytuację transportową Powiatu.

8. Zasady organizacji rynku przewozów

8.1. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego

Przepisy nowej 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 Janowskiego) 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.

W przypadku Powiatu Janowskiego najbardziej korzystnym trybem wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego będzie wybór poprzez przyznanie koncesji na usługi z uwagi na to, iż ten tryb nie rodzi żadnych konsekwencji finansowych dla Starostwa.

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:

- 1) linii komunikacyjnej albo
- 2) linii komunikacyjnych albo

3) 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.

8.2. Funkcje organizatora publicznego transportu zbiorowego

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z dnia 7 stycznia 2011r.) definiuje pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego. W przypadku Powiatu Janowskiego organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zwanym dalej „organizatorem”, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest powiat **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.

Funkcje organizatora publicznego transportu zbiorowego zostały określone w Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z dnia 7 stycznia 2011r.) Należy do nich:

- 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 (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.8), 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, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.

9. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

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

W poniższej tabeli przedstawiono najważniejsze postulaty przewozowe oraz pożądany poziom ich realizacji.

Tabela 27. Najważniejsze postulaty przewozowe dla Powiatu Janowskiego

POSTULAT PRZEWOZOWY	POŻĄDANY POZIOM REALIZACJI USŁUG
DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie liczby przystanków odpowiadających potrzebom komunikacyjnym mieszkańców Powiatu. • Budowa zatok przystankowych w miejscach które tego wymagają. • Zwiększenie udziału przystanków posiadających wiaty. • Budowa nowych przystanków w lokalizacjach odpowiadających potrzebom mieszkańców.
CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSOWANIA POJAZDÓW	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów na liniach o większym natężeniu podróży. • Dostosowanie częstotliwości kursowania pojazdów do potrzeb mieszkańców

	<p>powiatu w szczególności tych podróżujących komunikacją do miejsc pracy i szkół ponadgimnazjalnych.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów w godzinach szczytu porannego i popołudniowego.
BEZPOŚREDNIOŚĆ POŁĄCZENIA	<ul style="list-style-type: none"> • Zapewnienie jak największej ilości połączeń bezpośrednich zgłaszanych w postulatach przez mieszkańców (jeśli ich uruchomienie jest zasadne). • Zapewnienie połączeń bezpośrednich pomiędzy sąsiadującymi ze sobą siedzibami władz gmin i miast.
INFORMACJA	<p>Wyposażenie przystanków w:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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.
OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO	<p>Postulaty zawarte w Planie Transportowym mogą pozytywnie wpływać na zwiększenie ochrony środowiska naturalnego poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych, • popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego), • promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej, • eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe), • zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.
DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	<p>Komunikacja publiczna powinna uwzględniać również potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • eksploatację autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków, • zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w

	<p>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),</p> <ul style="list-style-type: none">• stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej,• wprowadzenie rampy wjazdowej w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,• wyznaczenie bezpiecznych miejsc w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,• zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu - głosową i elektroniczną (wyświetlacze).
--	---

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

Warto podkreślić, że dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkowało rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

9.1. Sposób organizowania Systemu Informacji Pasażerskiej (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 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.

Na prawidłowe funkcjonowanie Sytemu składają się następujące czynniki:

- odpowiedni dostęp: Aby był efektywny wymaga właściwej organizacji systemu informacji pasażerskiej.
- sprawność sytemu: Sprawność działania tego sytemu powinny charakteryzować następujące czynniki takie jak: kompleksowość, dostępność oraz łatwość w aktualizacji danych.

Na System Informacji Pasażerskiej powinny składać się:

- Oznakowania środków transportu (i odpowiednie ich wyposażenie)
- Oznakowania dworców, węzłów przesiadkowych i przystanków (oraz odpowiednie ich wyposażenie)
- Internetowy portal informacyjny

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.

Punkt obsługi pasażera powinien być zlokalizowany przy węźle przesiadkowym w Janowie Lubelskim.

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
- dodatkowe informacje przesiadkowe
- informacje o planowanych zmianach w rozkładach (podawane z wyprzedzeniem).

Rozkład jazdy zamieszczony na tablicach powinien uwzględniać następujące elementy:

- nazwę przystanku oraz numer porządkowy
- czas dojazdu do poszczególnych miejscowości
- wyróżnienie w rozkładzie węzłów przesiadkowych
- adres strony internetowej na której będą umieszczone wszystkie rozkłady jazdy
- dane kontaktowe organizatora i operatora transportu

Zintegrowane węzły przesiadkowe powinny zapewnić dostęp do informacji pasażerskiej w zakresie szerszym niż na zwykłym przystanku. Dodatkowo powinny być zawarte informacje o cenach biletów, ulgach oraz regulamin przewozu osób i bagaży. Elementem usprawniającym działanie systemu mogą być elektryczne ekrany wyświetlające aktualne informacje dotyczące obszaru węzła przesiadkowego (min. przyjazdy, odjazdy opóźnienia itp.).

Serwis internetowy, powinien zawierać następujące sekcje tematyczne:

- Rozkłady jazdy:
 - schemat linii komunikacyjnych,
 - wybór linii komunikacyjnej umożliwiający „przejście” do informacji o rozkładach jazdy dla poszczególnych przystanków (z możliwością ich pobrania w formie pliku PDF),
 - wybór dowolnego przystanku na sieci komunikacyjnej umożliwiający podgląd przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych wraz z wyświetleniem rozkładów jazdy,
 - informację czy dany pojazd jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.
- Zasady taryfowo-biletowe:
 - ceny biletów i opłat
 - wykaz ulg
- Obsługa pasażera:
 - regulamin przewozów,
 - procedura wnoszenia skarg i zażaleń.

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 Janowskiego stworzenie dynamicznego systemu informacji pasażerskiej nie jest działaniem niezbędnym w perspektywie najbliższych kilku lat na wszystkich przystankach i węzłach komunikacyjnych. Dla mieszkańców i użytkowników komunikacji publicznej na terenie Powiatu Janowskiego istotne jest sprawne funkcjonowanie statycznego systemu informacji pasażerskiej i to na nim należy się skoncentrować w chwili obecnej i w perspektywie najbliższych kilku lat.

9.2. 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 jakiegokolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

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

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

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:
 - eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
 - wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
- usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
 - zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu lub budowanie przystanków o platformach niższych o 3-4 cm względem linii nadwozia pojazdu, co uczyni różnicę poziomów akceptowalną dla osób niepełnosprawnych oraz ograniczy ryzyko uszkodzeń autobusów o krawężnie 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.

9.3. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej oraz węzłów przesiadkowych

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest jednym z ważniejszych czynników determinujących jakość usług przewozowych wykonywanych publicznym transportem zbiorowym. W związku z tym liczba i lokalizacja przystanków pasażerskich powinna uwzględniać jak największą liczbę mieszkańców danego obszaru w pożądanym okręgu dostępności.

Organizator transportu publicznego powinien starać się wprowadzać rozwiązania jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać:

- możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z poszczególnych punktów powiatu (i całego obszaru obsługiwanego komunikacją publiczną) do miejsc użyteczności publicznej, zakładów pracy, szkół i ważnych punktów w powiecie,
- odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny.

Dążenie do spełnienia powyższych postulatów pociąga za sobą cały szereg konsekwencji dla rozwiązań organizacyjnych i infrastruktury komunikacji publicznej.

Jak już wcześniej wspomniano podstawowym węzłem przesiadkowym w Powiecie jest Dworzec Autobusowy w Janowie Lubelskim. Położony jest on w centrum miasta. W pobliżu dworca znajduje się wiele obiektów użyteczności publicznej oraz miejsca o charakterze usługowym i handlowym. Lokalizacja węzła pozwala stwierdzić, że jego dostępność dla potencjalnych pasażerów jest wysoka.

Należy podkreślić, że na wielkość danego węzła przesiadkowego wpływa kilka czynników, spośród których można wyróżnić najważniejsze- liczba linii, wielkość ruchu pasażerskiego oraz częstotliwość odjazdów środków transportowych. Oprócz dobrej dostępności, węzeł przesiadkowy powinien charakteryzować się komfortem oczekiwania. Ponadto kluczowym elementem jest zapewnienie komfortu przesiadek. Konieczne jest także przystosowanie węzłów przesiadkowych do możliwości wszystkich użytkowników. Trzeba uwzględnić potrzeby osób niepełnosprawnych, starszych, bądź osób z małymi dziećmi.

Węzły przesiadkowe powinny ułatwiać podróżowanie oraz przesiadanie się z pojazdów indywidualnych, czyli samochodów bądź rowerów na środki transportu zbiorowego. W związku z tym funkcjonowanie węzłów przesiadkowych można podzielić na dwie kategorie: funkcjonalność logistyczna oraz społeczna. Są to m.in. dostępność społeczna, wewnętrzna logika i czytelność węzła czy też integracja wewnątrz węzła. Jako funkcjonalność społeczną można potraktować czynniki związane ze społeczeństwem i jego funkcjonowaniem w obrębie węzła przesiadkowego. Do tego podziału można przypisać m.in. zapewnienie bezpieczeństwa, informację pasażerską czy też ułatwienie w poruszaniu się komunikacją.

Podsumowując węzły przesiadkowe tworzone są w celu uatrakcyjnienia oferty przewozowej dla pasażera, dlatego też powinny posiadać odpowiednią dostępność komunikacyjną, tak samo jak pojedyncze przystanki. Niekorzystne położenie węzła oraz złe rozmieszczenie przystanków, może

spowodować niskie zainteresowanie transportem publicznym co przełoży się na spadek popytu oraz spadek jego konkurencyjności.

9.4. Standard techniczny pojazdów i sposób ich oznakowania oraz standaryzacja systemu pobierania opłat za bilety

Sposób oznakowania pojazdów

Sposób oznakowania pojazdów jest jednym z elementów strategii marketingowej. Aby przedsiębiorstwo i jego marka wyróżniały się na tle konkurencji i były pozytywnie kojarzone konieczne jest opracowanie i wdrożenie systemu identyfikacji wizualnej. System identyfikacji wizualnej w transporcie publicznym kreuje obraz danego przewoźnika w umyśle pasażerów i ma za zadanie budować pozytywne skojarzenia. System identyfikacji wizualnej to zbiór reguł, określających jak należy posługiwać się symbolami firmowymi. W transporcie publicznym, gdzie występuje wiele różnych podmiotów (organizatorzy, przewoźnicy, inne przedsiębiorstwa) istotne jest, aby system wdrażany był przez organizatora transportu, a nie przez każdego z przewoźników we własnym zakresie. W skład systemu wchodzi symbol firmy (znak graficzny, logotyp), kolory, dekoracje, typografie, druki (np. papier firmowy), identyfikatory pracowników, stemple, a także różnego rodzaju materiały reklamowe, tablice informacyjne, szyldy, opakowania czy też aranżacja obiektów firmy. W transporcie publicznym bardzo istotnymi elementami systemu identyfikacji wizualnej jest kolorystyka taboru, którym świadczone są usługi przewozowe, umundurowanie personelu (w tym kierujących) oraz informacja pasażerska (przystanki, strony internetowe, a nawet szata graficzna biletów).

W Europie Zachodniej wdrożenie spójnych systemów identyfikacji wizualnej jest standardem. W Polsce poza transportem miejskim systemy identyfikacji wizualnej wdrożone zostały m.in. przez koncern Veolia Transport, Polski Express czy Koleje Mazowieckie.

Wydaje się konieczne wdrożenie jednolitego systemu identyfikacji wizualnej, obejmującego przede wszystkim kolorystykę taboru. Barwy taboru komunikacji publicznej są bowiem jednym z najważniejszych elementów identyfikujących powiat, z tego względu, że są widoczne na ulicach i współtworzą wizerunek powiatu.

W przypadku sieci transportu publicznego na obszarze powiatu janowskiego kolorystyka taboru powinna być jednolita. Może to być oznakowanie przewoźnika który zostanie wybrany na Operatora Publicznego Transportu Zbiorowego.

Standard techniczny pojazdów

Standardy techniczne pojazdów zgodnie z Art. 25 ust. 3 p. 5 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym powinny zostać ustalone przez Organizatora i zawarte w umowie pomiędzy organizatorem a wykonawcą.

W zakresie preferencji dotyczących środków transportu i ich stanu technicznego, Starosta Janowski, jako organizator transportu publicznego, podczas dokonywania wyboru operatora działającego na liniach o charakterze użyteczności publicznej, weźmie pod uwagę następujące elementy charakterystyczne taboru autobusowego:

- Dostosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej
- Dostosowanie pojemności pojazdów do potoków podróżnych przewidywanych na określonej linii komunikacyjnej
- Dostosowanie do norm ochrony środowiska, tj. zgodność z europejskimi standardami emisji spalin (co najmniej z normą EURO 1), jak pokazano w poniższej tabeli:

Tabela 28. Europejskie standardy emisji spalin EURO

Norma	Obowiązywała / obowiązuje od	Opis
EURO 1	1993 r.	Dyrektywa 91/441/EC [11] dla samochodów osobowych oraz dla osobowych i lekkich ciężarówek - 93/59/EEC.
EURO 2	1996 r.	Dyrektywa 94/12/EC (& 96/69/EC) dla samochodów osobowych.
EURO 3	2000 r.	Dyrektywa 98/69/EC [12] dla wszystkich pojazdów.
EURO 4	2005 r.	Dyrektywa 98/69/EC (& 2002/80/EC) dla wszystkich pojazdów.
EURO 5	2009 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla lekkich samochodów osobowych i służbowych.
EURO 6	Planowana od 2014 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla ciężkich pojazdów samochodowych.

Standaryzacja systemu pobierania opłat za bilety

Jednolity system poboru opłat za bilety jest o tyle istotnym elementem usług przewozowych gdyż pozwala na usprawnienie działania komunikacji publicznej, ponadto niesie korzyści zarówno dla użytkowników komunikacji publicznej jak i operatorów.

Obecnie najczęściej wykorzystywanym systemem jest system opierający się na sprzedaży biletu w pojeździe poprzez kasę fiskalną. Jest to system który należałoby wzbogacić o możliwość zakupu biletów w kasach biletowych usytuowanych w pobliżu węzłów przesiadkowych.

Dodatkowo istotną kwestią dotyczącą pobierania opłat za bilety jest rozmieszczenie miejsc sprzedaży tychże biletów na terenie całego powiatu, po to by wszyscy mieszkańcy mieli do nich w miarę swobodny dostęp.

Najbardziej adekwatnym rozwiązaniem jest tu rozlokowanie punktów sprzedaży biletów lub automatów biletowych w każdej miejscowości na terenie powiatu która jest siedzibą gminy, tj. w Janowie Lubelskim, Modliborzycach, Batorzu, Chrzanowie, Dzwoli, Godziszowie, Potoku Wielkim.

Najlepszym przykładem automatów biletowych, których koncepcja sprawdziłaby się na terenie powiatu janowskiego są te wprowadzone przez Koleje Mazowieckie.

Automaty biletowe mają umożliwić pasażerom szybki i wygodny zakup biletu. Warto podkreślić, że zakup biletu w automacie wiąże się z oszczędnością czasu, z dostępnością usługi przez całą dobę. Automat powinien też oprócz płatności monetami i banknotami przyjmować płatność bezgotówkową (płatność kartą).

Wyżej zaproponowane rozwiązanie jest adekwatne do warunków rynkowych i potrzeb transportowych mieszkańców powiatu.

9.5. 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, po dniu wejścia w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, nie będzie mógł 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 przeznaczony m.in. na utrzymanie (w tym na sprzątnięcie) 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.

10. Ochrona środowiska naturalnego w Powiecie Janowskim

Aktualny stan ekologiczny Powiatu Janowskiego 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

B. Dokumenty na poziomie powiatowym

1. Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Janowskiego, 2003 rok
2. Plan Gospodarki Odpadami dla Powiatu Janowskiego na lata 2009-2012, z perspektywą do roku 2019, 2009 rok

C. Dokumenty na poziomie gminnym

1. Program Ochrony Środowiska dla gminy Dzwola 2005-2015 (obejmujący lata 2011-2012), 2013 rok
2. Prognoza Oddziaływania na Środowisko Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Janowa Lubelskiego „Stare Centrum”, 2015 rok

Głównymi źródłami zanieczyszczeń powietrza na terenie Powiatu Janowskiego są:

Na terenie Powiatu Janowskiego głównymi źródłami zanieczyszczeń powietrza są źródła tzw. „niskiej emisji”, transport drogowy, przemysł, kotłownie oparte na spalaniu węgla kamiennego i paleniska domowe. Ilość tych zanieczyszczeń wyraźnie wzrasta w sezonie grzewczym. Zanieczyszczenia komunikacyjne stanowią około 25% ogólnej emisji zanieczyszczeń powietrza. Pochodzą one ze spalania paliw płynnych w pojazdach mechanicznych. Emisja tych zanieczyszczeń zależy od natężenia ruchu, stanu technicznego pojazdów oraz jakości paliwa i wzrasta w pobliżu dróg o dużym natężeniu ruchu.

Na warunki jakości powietrza w dużym stopniu rzutują również transgraniczne zanieczyszczenia powietrza, których głównym źródłem są emitory w Stalowej Woli. Dowodem ich wpływu na środowisko są uszkodzenia drzewostanów rejestrowane – jako słabe – na terenie całego kompleksu Lasów Janowskich.

Formy ochrony środowiska naturalnego w Powiecie Janowskim

Obszar Powiatu Janowskiego w 40% porastają lasy o znacznych walorach przyrodniczych i krajobrazowych. Dużą część tej powierzchni zajmuje Park Krajobrazowy Lasy Janowskie wraz z czterema rezerwatami przyrody. Lasy Janowskie stanowią jeden z największych kompleksów leśnych w Polsce.

1. Park Krajobrazowy Lasy Janowskie

Powstał w 1984 r., zajmuje powierzchnię 23 400 ha w południowej części powiatu. Obecnie zajmuje on 39 214 ha (w tym na terenie woj. lubelskiego 35 095 ha), a powierzchnia jego otuliny wynosi 60 500 ha (w tym 22 676 ha w woj. lubelskim). W obrębie województwa lubelskiego położony jest na terenie gmin: Janów Lubelski, Dzwola, Modliborzycze i Potok Wielki, a jego otulina obejmuje również gminy Chrzanów i Godziszów. 80% obszaru Parku, to lasy z wysokim udziałem drzewostanów o pochodzeniu zbliżonym do naturalnego. Przeważają różne typy drzewostanów sosnowych, sosnowo jodłowych i mieszanych. Na terenach podmokłych spotyka się większe powierzchnie olsów i borów bagiennych, a w dolinach cieków – łęgi. W składzie gatunkowym lasów zdecydowanie dominują gatunki iglaste, głównie sosna, rosnąca na mało i średnio żyznych siedliskach świeżych i wilgotnych i zajmująca 86% powierzchni leśnej. Siedliska żyzniejsze i bardziej wilgotne zajmuje jodła - 4,5% powierzchni leśnej. Obok nich występują olcha, brzoza, dąb, świerk, buk, jesion, modrzew i osika. Ogólnie występuje tu większość siedlisk leśnych typowych dla terenów niżowych oraz wyżynnych. Lasy Janowskie stanowią jedną z największych i najważniejszych ostoi leśnej zwierzyny i ptaków w Polsce południowo-wschodniej.

Rezerваты

Na terenie powiatu janowskiego zajmują powierzchnie ok 4 tys. ha. Wśród nich można wyróżnić:

1. **Rezerwat „Szkłarnia”** - powierzchnia 278,32 ha, utworzony w 1989 r. w celu zachowania fragmentu drzewostanu naturalnego ze znacznym udziałem jodły - naturalny bór jodłowy. Obszar rezerwatu jest charakterystyczny dla krajobrazu Puszczy Solskiej - podmokłe lasy z łąkami

śródleśnymi i wydłużonymi wzgórzami - dawnymi wałami wydmyowymi. W bagnisku dominują zbiorowiska szuwarowe. Rośnie tu wiele rzadkich roślin takich jak: starzec Fuchsa, widłak wroniec, lilia złotogłów, czosnek siatkowaty, szczyr trwały, kozłek bżowy. Wśród zwierząt warto wymienić - bociana czarnego, głuszca, jastrzębia, jelenia, wilka.

2. **„Imielty Ług”** - rezerwat torfowiskowy – powierzchnia 737,8 ha, utworzony w 1988 r. Utworzony w celu zachowania obszarów rozległych bagien i zarastających zbiorników wodnych z rzadką i chronioną roślinnością. Na jego terenie rosną rośliny chronione takie jak wawrzynek wilczytyko, grąźel żółty, grzybień biały, salwinia pływająca, bagnica torfowa, wierzba borówkolistna i lapońska, 3 gatunki rosiczek, podrzeń żebrowiec, widłak torfowy i inne. Rezerwat charakteryzuje się dużą różnorodnością ptaków - około 95 gatunków m.in. żuraw, bocian czarny, orzeł bielik, rybołów, głuszc, cietrzew i jest ostoją wielu gatunków ptaków związanych ze środowiskiem wodnym.
3. **„Kacze Błota”** – powierzchnia 168,67 ha, utworzony w 1988 r., rezerwat torfowiskowy utworzony dla ochrony torfowiska wysokiego, boru bagiennego, fragmentów torfowisk przejściowych oraz otaczających je wydm. Dawne obszary bagienne pokryte zostały zwartym kompleksem leśnym, tylko miejscami pozostały nie zalesione fragmenty torfowisk. Tworzy jednostkę krajobrazową charakterystyczną dla dawnej puszczy. Znaleźć tu można rośliny chronione i rzadkie (16 gat.), a wśród nich 3 gatunki rosiczek: okrągłolistna, pośrednia, długolistna oraz storczyk krwisty, bagno zwyczajne, turzyca strunowa, przygiełka biała, sit sztywny. W rezerwacie występuje cietrzew.
4. **„Lasy Janowskie”** – powierzchnia 2 676,87 ha, utworzony w 1984 r. Jest to obiekt specyficzny ze względu na występowanie wartości przyrodniczych i historycznych. Ciekawym fragmentem rezerwatu jest dolina rzeki Branwi, gdzie występują rośliny rzadkie takie jak: czosnek niedźwiedzi, pióropusznik strusi, groszek alzacki, widłak torfowy, sitowiec nadmorski oraz ptaki podlegające ochronie: bocian czarny i orzeł bielik. Kompleks stawów w Momotach jest miejscem bytowania ptactwa wodnego. W granicach rezerwatu znalazło się pole wielkiej bitwy partyzanckiej, do której doszło w czerwcu 1944 r. (Porytowe Wzgórze).

Leśny Kompleks Promocyjny – Lasy Janowskie

W 1994 roku na obszarze Nadleśnictwa Janów Lubelski utworzony został Leśny Kompleks Promocyjny - Lasy Janowskie. Jest jednym z dziesięciu LKP funkcjonujących w kraju. W drzewostanach przeważają gatunki iglaste, głównie sosna, rosnąca na mało żyznych siedliskach suchych i wilgotnych i zajmująca 86% powierzchni leśnej. Siedliska żyzniejsze i bardziej wilgotne zajmuje jodła - 4,5% powierzchni leśnej. Obok nich występują olcha, brzoza, dąb, świerk, buk, jesion i modrzew. LKP Lasy Janowskie powołany został w celu wprowadzenia rozwiązań mających na celu uzyskanie równowagi między gospodarczym wykorzystaniem lasów, a zachowaniem i odtworzeniem walorów przyrodniczych. Duża waga przywiązywana jest również do społecznej funkcji lasu, działalności edukacyjnej i odpowiedniego udostępnienia terenów leśnych. Przy Nadleśnictwie działa Ośrodek Edukacji Ekologicznej gdzie znajduje się wystawa prezentująca przyrodę Lasów Janowskich, a na terenie lasów urządzono trasy umożliwiające poznanie problematyki i nowoczesnej gospodarki leśnej.

Roztoczański Obszar Chronionego Krajobrazu

Obejmuje wyróżniające się krajobrazowo tereny o różnych typach ekosystemów zlokalizowane w północnej części powiatu. Zagospodarowanie tych terenów powinno zapewniać stan względnej równowagi ekologicznej systemów przyrodniczych. Roztoczański Obszar Chronionego Krajobrazu

obejmuje fragmenty gmin Dzwola, Godziszów, Chrzanów, Batorz i Modliborzyce. Powierzchnia ROCK wynosi 20 000 ha. Spełnia on funkcję otuliny Parków Krajobrazowych: Puszczy Solskiej i Południoworoztoczańskiego. Do najważniejszych walorów Roztoczańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu zaliczyć należy obecność źródeł szczelinowych wchodzących w skład jednego z najwartościowszych obszarów źródliskowych na terenie Polski. Szczególnymi walorami omawianego obszaru są ponadto bardzo bogata rzeźba powierzchni z dużymi różnicami wysokości względnej i pięknymi punktami widokowymi, obecność sieci malowniczych jarów z zachowanymi fragmentami rzadkich na niżu zbiorowisk roślinnych (buczyna typu karpackiego) oraz gatunków roślin i zwierząt o charakterze reliktowym i na granicy zasięgów.

Obszar specjalnej ochrony ptaków (OSO) NATURA 2000 – Lasy Janowskie – PLB – 060005

Obszar obejmuje rozległy i zwarty kompleks leśny stanowiący północno zachodnią część Puszczy Solskiej oraz enklawę leśną "Rozwadów" dla ochrony głuszca (położoną na południe od głównego kompleksu). Rozciąga się od doliny Wisły i Sanu na zachodzie obejmując Lasy Lipskie i Lasy Janowskie pomiędzy krawędzią Wyżyny Lubelskiej na północy i doliną rzeki Bukowej na południu, sięgając do miejscowości Frampol na wschodzie. Cechą charakterystyczną obszaru jest występowanie wielu stawów rybnych, gdzie prowadzona jest ekstensywna gospodarka rybacka. Znajduje się tu blisko 150 obiektów stawowych, o łącznej powierzchni ponad 1600 ha w kompleksach od 5 ha do 50 ha. Największą powierzchnię zajmują siedliska boru mieszanego wilgotnego i boru świeżego. Duży udział ma las mieszany wilgotny i bór mieszany świeży. W obszarze głównym gatunkiem lasotwórczym jest sosna. Zróżnicowana jest na tym terenie szata roślinna obejmująca 202 zespoły roślinne w tym 33 leśne. Największą różnorodnością charakteryzują się zbiorowiska wodno-torfowiskowe i wodne - w sumie blisko 100 zespołów.

Specjalny obszar ochrony siedlisk (SOO) NATURA 2000 Uroczyska Lasów Janowskich – PLH 060031

Obszar zajmuje zachodnią i centralną część Równiny Biłgorajskiej. Położony jest pomiędzy dolinami Wisły i Sanu na zachodzie, doliną Bukowej na południu i krawędzią Wyżyny Lubelskiej i Roztocza na północy, wschodnia granica sięga po Frampol. Podłoże stanowią głównie piaski, miejscami silnie zwydmione, rzadko gliny polodowcowe. Zagłębienia bezodpływowe zajęte są w dużej mierze przez torfowiska lub przekształcone w ekstensywnie użytkowane stawy hodowlane (ponad 150 stawów). Teren odwadniany jest przez szereg cieków, z których wiele ma tu obszary źródliskowe. Podstawową formą użytkowania terenu jest gospodarka leśna. Podstawowym celem ochrony w obszarze jest wilk - priorytetowy gatunek z Dyrektywy Siedliskowej. Jego populacja w obszarze stanowi istotną część lokalnej populacji Kotliny Sandomierskiej i Roztocza. Składa się na nią 3 watahy liczące w sumie 16-18 osobników. Lasy Janowskie to zwarty obszar leśny o dużym stopniu naturalności i małej gęstości zaludnienia, z fragmentami starych drzewostanów o charakterze puszczańskim. Głównymi walorami siedliskowymi są tu bory bagienne i torfowiska oraz bory jodłowe. Ponadto na uwagę zasługują łągi olszowe wzdłuż licznych cieków, murawy napiaskowe i wrzosowiska zlokalizowane w zachodniej części obszaru (przede wszystkim na obszarze poligonów wojskowych) oraz śródleśne łąki. Ważnym składnikiem w krajobrazie są ekstensywnie użytkowane stawy hodowlane - miejsce liczego występowania kumaka nizinnego oraz wykształcania się efemerycznych atlantyckich zbiorowisk terofitów. W obszarze zidentyfikowanych zostało 22 rodzaje siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, zajmujące w sumie 12% powierzchni obszaru. Jest to również ważna ostoja flory i fauny. Stwierdzono tu występowanie 18 gatunków zwierząt i 2 gatunki roślin z Załącznika II DS. Poza tym w

obszarze występuje znaczne nagromadzenie innych rzadkich i chronionych w Polsce taksonów, w tym największej w kraju (prawdopodobnie również w Europie) populacji fiołka bagiennego.

Specjalny obszar ochrony siedlisk (SOO) NATURA 2000 Dolina Dolnego Sanu – PLH 180020

Obszar obejmuje najciekawsze i najbardziej cenne przyrodniczo fragmenty doliny Dolnego Sanu na odcinku Jarosław - ujście. Dolina dolnego Sanu to druga obok doliny Wisły centralna dolina Kotliny Sandomierskiej. Na tym odcinku rzeka ma kierunek SE-NW, dolina ma szerokość 7-15 km i cechuje ją rzeźba typowa dla rzek w stadium dojrzałym. Zasadniczymi elementami jej budowy są: szerokie holocenijskie dno doliny oraz równie obszerna terasa plejstoceńska. W obrębie holocenijskiego dna występują dwa poziomy terasowe. Są nimi niższa terasa zalewowa (łęgowa) i wyższa terasa rędzina. Współczesny San, pomimo regulacji, cechuje się procesem korytowym właściwym rzekom roztokowym. W okresie niskich stanów wód rzeka tworzy piaszczyste odsypy w postaci plaż i ławic. Do obszaru włączony jest również fragment stromej zbocza doliny w okolicach Zarzecza i Krzeszowa. W dolinie dominuje krajobraz rolniczy. Celem ochrony w obszarze jest zachowanie mozaiki siedliskowej charakterystycznej dla większych dolin rzecznych. Zidentyfikowano tu łącznie 14 typów siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej. Największe znaczenie mają kompleksy zbiorowisk przykorytowych (łęgi wierzbowe, ziołorośla i pionierska roślinność na piaszczystych odsypach i namuliskach). Istotną rolę w dolinie odgrywają także różnego typu ekstensywnie użytkowane łąki (6510, 6410, 6440) oraz, szczególnie w północnej części obszaru, liczne starorzecza z bogatą florą wodną. Młode strome zbocza w okolicach Zarzecza i Krzeszowa, poza roślinnością ciepłolubną, obfitują w wysięki i wypływy wód podziemnych, na których wykształciły się łęgi olszowe z masowym udziałem skrzypu olbrzymiego. Na suchych łąkach i pastwiskach oraz na krawędziach erozyjnych wykształcają się ciekawe zbiorowiska kserotermiczne. Florę i faunę cechuje znaczne bogactwo.

Emisja hałasu do środowiska

Największe znaczenie dla transportu drogowego mają drogi krajowe i wojewódzkie, ponieważ panuje tutaj największy ruch, co wiąże się z dużą emisją hałasu. Szczególnie narażone na hałas są miejscowości leżące na skrzyżowaniach tych dróg. Poziom hałasu podnosi także lokalny ruch kołowy.

Pomiar poziomu hałasu wykonano w Janowie Lubelskim przy ul. Lubelskiej 42 (droga krajowa nr 19).

Zestawienie wyników pomiarów hałasu komunikacyjnego drogowego wykonanych na terenie Janowa Lubelskiego w 2002 r. przedstawia poniższa tabela.

Tabela 29. Wyniki pomiarów hałasu komunikacyjnego na terenie Janowa Lubelskiego

Lokalizacja punktu pomiarowego	Poziom hałasu drogowego A w porze dziennej (dB)		Natężenie ruchu łącznie (poj/godz.)	% pojazdów ciężkich
	przy ulicy	w linii zabudowy		
ul. Lubelska 42	73,1	70,1	366	18,6

Źródło: Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Janowskiego, 2003 rok

Na wzrost poziomu hałasu ma wpływ również mechanizacja rolnictwa. Źródłem hałasu są traktory i kombajny. W okresie prac polowych hałas może być odczuwalny nawet po zmierzchu.

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:

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

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

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

11. Finansowanie powiatowego transportu publicznego

11.1. Finansowanie 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** przez operatora lub organizatora **opłat** w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
2. **Przekazaniu** operatorowi **rekompensaty** z tytułu:
 - a. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
 - b. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
 - c. poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
3. **Udostępnieniu** operatorowi przez organizatora **środków transportu** na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Na mocy ustawy z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu

Ustawodawca określając trzy główne sposoby finansowania publicznego transportu zbiorowego, określa także trzy główne źródła tego finansowania jak poniżej:

1. Środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem,
2. Środki z budżetu państwa,
3. Wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

Zgodnie z art. 52 ust. 1 UPTZ operatorowi przysługuje rekompensata, jeżeli wykaże, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody i poniesione koszty, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt. 2 proporcjonalnie do poniesionej straty. Z tego wynika, że rekompensata jest podstawową formą finansowania przewozów nierentownych niezależnie od tego kto jest organizatorem transportu. Natomiast w przypadku gdy operatorem jest podmiot wewnętrzny w rozumieniu Rozporządzenia 1370/2007 w ramach rekompensaty przysługuje mu także rozsądny zysk o którym mowa w załączniku do Rozporządzenia 1370/2007. W praktyce rozsądny zysk zgodnie z europejskimi doświadczeniami powinien oscylować wokół 5-6% w naszej praktyce jest to bliżej 2-3%.

Warto też zauważyć, że wypłata rekompensaty nie jest czynnością automatyczną. Ustawodawca wprowadził w tym względzie pewien rodzaj procedury, który ma zapewnić aby operator transportu nie otrzymał nadmiernej rekompensaty od organizatora. Zgodnie z art. 53. Ust. 1 UPZT właściwy organizator przekazuje operatorowi rekompensatę, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, jeżeli operator poniósł stratę i złożył wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W powyższym wniosku operator jest zobligowany do określenia wysokości utraconych przychodów i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, obliczoną zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr. 1370/2007, a także załączenia dokumentów potwierdzających wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów. Zgodnie z art.

54 ust. 1 UPTZ organizator weryfikuje wniosek i dokumenty przedstawione przez operatora, stanowiące podstawę obliczenia rekompensaty. W przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji organizator:

1. Występuje do właściwego marszałka województwa z wnioskiem o przekazanie rekompensaty w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym do wysokości poniesionej z tego tytułu straty,

Wypłaca przyznaną operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu:

- a. Realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- b. Utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora.

Na terenie powiatu Janowskiego wielkość otrzymywanych dopłat do ulgowych przejazdów przez operatorów transportu kołowego wynosi około 622 tys. zł.

11.2. Finansowanie powiatowego transportu drogowego

Powiatowy transport drogowy jest finansowany z dwóch głównych źródeł:

1. Przychody ze sprzedaży biletów
2. Refundacji utraconych przychodów, wynikających ze stosowania ulg ustawowych

Na wielkość przychodów ze sprzedaży biletów wpływają następujące czynniki:

1. Konkurencyjność oferty
 - a. Dopasowanie rozkładu jazdy do oczekiwań pasażerów
 - b. Częstotliwość kursowania
 - c. Jakość taboru
2. Wielkość popytu na usługi przewozowe
3. Poziom cen biletów

Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa.

W latach 2004-2007, zgodnie z art. 8 a ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, finansowanie uprawnień do ulgowych autobusowych przejazdów pasażerskich należało do zadań własnych samorządów województw. Zgodnie z nowelizacją ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, dopłaty do ulgowych pasażerskich przewozów autobusowych od stycznia 2008 roku są zadaniem z zakresu administracji rządowej finansowanym z dotacji celowej pochodzącej z budżetu państwa. Koszty obsługi administracyjnej dopłat ponosi samorząd województwa. Kwotę dopłaty stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną wg. cen nieuwzględniających ulgi a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających ulgi. W imieniu budżetu państwa, dopłaty z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich, przekazują podmiotom wykonującym krajowe drogowe przewozy osób samorządy województw. Dopłaty przysługują wyłącznie z tytułu stosowania obowiązujących ulg ustawowych, a zasady ich przekazywania określają umowy zawierane pomiędzy samorządami województw a przewoźnikami.

Od 1 stycznia 2017 roku środki te będą przekazywane przez właściwego organizatora przewozów operatorom wyłonionym w trybie przetargu lub zlecenia bezpośredniego, udzielonego przez tego organizatora.

Podstawowe źródła finansowania transportu kołowego to:

- Przychody ze sprzedaży biletów
- Refundacje utraconych przychodów w rezultacie stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych biletów,
- Dopłaty z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, w szczególności gmin do zamawianych usług

W przypadku braku środków w budżecie organizatora transportu kołowego finansowanie transportu publicznego będzie się odbywać jak poniżej:

- Przychody ze sprzedaży biletów
- Refundacje utraconych przychodów w rezultacie stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych biletów,

Wybór operatora na liniach użyteczności publicznej da możliwość organizatorowi większy wpływ na ofertę przewozową operatora w zakresie rozkładu jazdy, również ceny za przejazd. Ale może się okazać, że w sytuacji poprawy oferty przewozowej dla podróżnych niezbędne będą dopłaty z budżetów jednostek samorządu terytorialnego w tym szczególnie gmin.

11.3. Zasady finansowania jednostki zarządzającej transportem przez samorządy dotujące transport publiczny

A. Powołanie związku powiatów

Jedną z form efektywnego zarządzania transportem publicznym w powiecie Janowskim może być powołanie związku powiatów. Po to aby tak się stało jest konieczność określenia przede wszystkim zasad finansowania jednostki zarządzającej transportem publicznym. Takie zasady to:

- Udział wszystkich członków w nakładach i kosztach działalności wspólnej wykonywanej w ramach związku oraz udziału w ewentualnych zyskach i stracie
- Udział uczestnika związku obejmuje składkę członkowską oraz wpłaty uczestników związku na dofinansowanie statutowych zadań związku

B. Stworzenie spółki powiatów

O przystąpieniu powiatu do spółki decydują organy uchwałodawcze jednostki samorządu terytorialnego, w naszym przypadku rada powiatu. Rodzi to ryzyko związane z możliwością upolitycznienia decyzji o przystąpieniu do spółki. Konstrukcja prawna spółki powiatów umożliwi rozłożenie odpowiedzialności i ryzyka na wszystkich wspólników, stosownie do udziałów. Poważnym ryzykiem jest jednak możliwość wyjścia ze spółki jednego lub kilku wspólników.

Spółka powiatów może również zapewnić obsługę jednostek samorządu terytorialnego które nie przystąpiły chodzi tu przede wszystkim o gminy lub związki gmin. Do spółki mogą również przystępować zainteresowane gminy. Wspólnicy na podstawie uchwał organów uchwałodawczych przyznają dopłaty do spółki. Spółka powiatów w tym przypadku będzie pełniła funkcje organizatora przewozów. Warto podkreślić, że operator powinien być zakontraktowany bezpośrednio przez jednostkę samorządu terytorialnego będącą organizatorem na mocy porozumień powiatowych. W przypadku, gdy występuje kilku udziałowców spółki pełniących funkcję organizatora, podmiotem zatrudniającym operatora jest ten samorząd, który na mocy porozumień powiatowych jest organizatorem. Spółka zastępuje bowiem jednostkę budżetową lub wydział merytoryczny na szczeblu powiatu jako organizatora.

Jednym z działań podnoszącym efektywność ekonomiczną w powiatowej komunikacji autobusowej jest rezygnacja przez gminy z zamawiania tzw. „przewozów zamkniętych” (dowóz dzieci do szkoły podstawowej, gdy znajduje się ona powyżej 3 km od miejsca zamieszkania i powyżej 4 km w przypadku

gimnazjum) na rzecz „przewozów otwartych” w których będzie można uzyskać dopłaty do imiennych okresowych biletów ulgowych dzieci i młodzieży szkolnej. Przewozy dzieci i młodzieży w ramach komunikacji ogólnodostępnej muszą być jednak odpowiednio zorganizowane pod kątem zapewnienia wymaganych warunków. Zaoszczędzone w przedstawiony sposób środki mogą być przeznaczone na dopłaty do utrzymania między-powiatowego przewoźnika (operatora) kołowego lub organizatora drogowego transportu zbiorowego.

W świetle UPTZ nie jest możliwe łączenie działalności organizatorskiej i przewozowej. W pierwszej kolejności, w celu wyłonienia podmiotu prowadzącego działalność przewozową należy rozpatrywać procedurę przetargową. W określonych przypadkach, ze względów politycznych, społecznych i ekonomicznych można brać pod uwagę bezpośrednio powierzenie zadań przewozowych.

12. Kierunki rozwoju transportu publicznego w perspektywie do 2025 roku

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, poddawanym 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 Janowskim 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.

Planując rozwój transportu publicznego w powiecie należy wziąć pod uwagę kierunki rozwoju określone w dokumentach strategicznych wyższego rzędu. Dla Powiatu Janowskiego największe znaczenie mają zapisy Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim, przyjętego uchwałą Nr XLVII/744/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 14 lipca 2014 r.

Głównym założeniem przy określaniu linii o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Województwo Lubelskie jest oparcie podstawowego szkieletu komunikacyjnego województwa na sieci

kolejowej. Natomiast przewozy drogowe mają wspierać i być uzupełniającym środkiem transportu. Dotyczy to zwłaszcza powiatów, które nie posiadają infrastruktury kolejowej.

Ponieważ potrzeby mieszkańców Powiatu Janowskiego są związane z przemieszczaniem się poza obszar powiatu w poniższej analizie wzięto pod uwagę planowane przez Województwo Lubelskie linie o charakterze użyteczności publicznej, które zaspokajają te potrzeby. Podstawowym zadaniem, jakie mają spełniać wspomniane linie jest połączenie stolicy województwa z siedzibami władz miast powiatowych. Inne linie zostaną uruchomione jeśli będą za tym przemawiały ważne względy społeczne, gospodarcze, turystyczne lub efektywność systemu transportowego.

Do linii o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Województwo Lubelskie, które dotyczą potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Janowskiego należą:

- **506 – Lublin – Niedrzwica Duża – Wilkołaz Pierwszy – Kraśnik – Modliborzyce – Janów Lubelski**
 - odcinek tej samej linii od Janowa Lubelskiego do granicy województwa będzie możliwy do organizacji przez Województwo Lubelskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Podkarpackim.
- **566 – Biłgoraj – Frampol – Dzwola – Janów Lubelski**

Dzięki wymienionym połączeniom mieszkańcy powiatu będą mieli zagwarantowane połączenia zewnętrzne ze stolicą województwa oraz ze stolicami sąsiednich powiatów.

Janów Lubelski jako stolica powiatu stanowi obecnie ważny węzeł przesiadkowy nie tylko w połączeniach wewnątrz powiatowych ale przede wszystkim w połączeniach zewnętrznych. Stąd w Planie Transportowym Województwa Lubelskiego znajduje się wskazanie, że w Janowie Lubelskim powinien powstać zintegrowany węzeł przesiadkowy w transporcie drogowym. We wskazanym miejscu powinny zostać skomunikowane linie gminne i powiatowe z liniami komunikacyjnymi w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie drogowym. Przy wspomnianym węźle powinny powstać parkingi dla samochodów typu „Park and Ride”.

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego do 2025 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.
- Zwiększenie atrakcyjności oferty przewozowej. Takie działanie przyczyni się do zahamowania spadku popytu na usługi transportu publicznego.
- Integracja transportu zbiorowego i indywidualnego, tak aby oferta przewozowa odpowiadała potrzebom mieszkańców powiatu.
- Stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

-
- Zapewnienie wszystkim gminom połączeń z Janowem Lubelskim, na terenie którego znajduje się najwięcej obiektów użyteczności publicznej.
 - Stopniowe wdrażanie Systemu Informacji Pasażerskiej na terenie Powiatu.
 - Stopniowe unowocześnianie taboru.

SPIS TABEL

Tabela 1. Ruch naturalny i migracyjny w województwie lubelskim i Powiecie Janowskim w 2013 roku	5
Tabela 2. Liczba uczniów szkół ponadgimnazjalnych według stanu na dzień 30.09.2014 r.	5
Tabela 3. Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach powiatu.....	5
Tabela 4. Liczba zakładów pracy w poszczególnych gminach powiatu janowskiego zatrudniających powyżej 9 pracowników.....	6
Tabela 5. Jednostki użyteczności publicznej w poszczególnych gminach powiatu	6
Tabela 6. Liczba ludności w powiecie według poszczególnych grup wiekowych.....	9
Tabela 7. Długość poszczególnych dróg na terenie Powiatu Janowskiego	13
Tabela 8. Liczba pojazdów w poszczególnych latach na terenie Powiatu Janowskiego	14
Tabela 9. Połączenia wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Lubelskiego przekraczające obszar Powiatu Janowskiego wg stanu na 31.12.2014 r.	15
Tabela 10. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Janowskiego według stanu na dzień 31.12.2014 r.	16
Tabela 11. Wykaz zezwoleń wydanych przez wójtów i burmistrzów gmin Powiatu Janowskiego według stanu na dzień 31.12.2014 r.	19
Tabela 12. Wykaz taboru PKS Stalowa Wola S.A. wg stanu na dzień 31.12.2014 r.	22
Tabela 13. Wykaz taboru Przedsiębiorstwa Produkcyjno-Handlowo-Usługowego Jan Majkut Potok Wielki wg stanu na dzień 31.12.2014 r.	24
Tabela 14. Wykaz taboru przewoźnika Przewóz Osób Wojciech Żuraw Potok Wielki wg stanu na dzień 31.12.2014 r.	24
Tabela 15. Wykaz taboru przewoźnika Usługi Transportowe Zbigniew Zgórka Modliborzyce wg stanu na dzień 31.12.2014 r.	26
Tabela 16. Wykaz taboru przewoźnika Usługi Transportowe Przewóz w Ruchu Pasażerskim Franciszek Bielak Dzwola wg stanu na dzień 31.12.2014 r.	27
Tabela 17. Ludność w Powiecie Janowskim w latach 2016-2020	30
Tabela 18. Ludność w Powiecie Janowskim w latach 2021-2025	31
Tabela 19. Liczba i rodzaj biletów sprzedanych w 2012 i 2013 r. przez przewoźników działających na obszarze Powiatu Janowskiego	32
Tabela 20. Charakterystyka poszczególnych linii komunikacyjnych zgodnie ze stanem na dzień 31.12.2014 r.	35
Tabela 21. Zestawienie cech usług przewozu	36
Tabela 22. Miejsce zamieszkania respondentów (gmina).....	39
Tabela 23. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji	44

Tabela 24. Wyniki w zakresie ocen poziomu jakości usług	45
Tabela 25. Luki jakościowe	46
Tabela 26. Linie użyteczności publicznej	59
Tabela 27. Najważniejsze postulaty przewozowe dla Powiatu Janowskiego	65
Tabela 28. Europejskie standardy emisji spalin EURO	74
Tabela 29. Wyniki pomiarów hałasu komunikacyjnego na terenie Janowa Lubelskiego	80

SPIS MAP

Mapa 1. Powiat Janowski	3
Mapa 2. Sieć dróg na terenie Powiatu Janowskiego	12
Mapa 3. Budowa drogi S19	13
Mapa 4. Siatka połączeń autobusowych na terenie Powiatu Janowskiego wykonana na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Janowskiego	18
Mapa 5. Siatka połączeń autobusowych na terenie Powiatu Janowskiego wykonana na podstawie zezwoleń wydanych przez wójtów i burmistrzów gmin powiatu janowskiego	21
Mapa 6. Najważniejsze miejsca użyteczności publicznej na tle gęstości zaludnienia w Powiecie Janowskim	53
Mapa 7. Janowska Strefa Inwestycyjna „BOROWNICA”	54
Mapa 8. Sieć o charakterze użyteczności publicznej	60

SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Ludność w Powiecie Janowskim	4
Wykres 2. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2015)	9
Wykres 3. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2020)	10
Wykres 4. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2025)	11
Wykres 5. Udział autobusów o różnej pojemności w taborze PKS Stalowa Wola SA	23
Wykres 6. Udział autobusów o różnej pojemności w taborze przewoźnika Przewóz Osób Wojciech Żuraw Potok Wielki	25
Wykres 7. Podział taboru przewoźnika Przewóz Osób Wojciech Żuraw Potok Wielki ze względu na wiek	25
Wykres 8. Udział autobusów o różnej pojemności w taborze przewoźnika Usługi Transportowe Zbigniew Zgórka Modliborzyce	26

Wykres 9. Podział taboru przewoźnika Usługi Transportowe Zbigniew Zgórk Modliborzycze ze względu na wiek... 27	27
Wykres 10. Udział autobusów o różnej pojemności w taborze przewoźnika Usługi Transportowe Przewóz w Ruchu Pasażerskim Franciszek Bielak Dzwola 28	28
Wykres 11. Podział taboru przewoźnika Usługi Transportowe Przewóz w Ruchu Pasażerskim Franciszek Bielak Dzwola ze względu na wiek..... 28	28
Wykres 12. Zmiany demograficzne w Powiecie Janowskim w latach 2016-2020..... 29	29
Wykres 13. Zmiany demograficzne w Powiecie Janowskim w latach 2021-2025 30	30
Wykres 14. Łączna liczba biletów sprzedanych w 2012 i 2013 r. przez poszczególnych przewoźników 33	33
Wykres 15. Liczba sprzedanych biletów na poszczególnych liniach komunikacyjnych w 2014 roku 34	34
Wykres 16. Płeć respondentów 37	37
Wykres 17. Status zawodowy respondentów 38	38
Wykres 18. Wykształcenie respondentów 38	38
Wykres 19. Miejsce zamieszkania respondentów (gmina) 39	39
Wykres 20. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu 40	40
Wykres 21. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus) 41	41
Wykres 22. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód) 41	41
Wykres 23. Częstotliwość podróżowania..... 42	42
Wykres 24. Powód podróżowania 43	43
Wykres 25. Liczba środków transportu podczas podróży 43	43
Wykres 26. Preferencje podróżnych 44	44
Wykres 27. Ocena podróżnych 45	45