



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

Lublin, dnia 7 stycznia 2016 r.

Poz. 79

UCHWAŁA NR XIV/84/2015 RADY POWIATU W PARCZEWIE

z dnia 4 grudnia 2015 r.

w sprawie uchwalenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Parczewskiego

Na podstawie art. 12 pkt. 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. – o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1445), oraz art. 9 ust. 3 w związku z art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440) Rada Powiatu w Parczewie uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala się Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Parczewskiego, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu w Parczewie.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Lubelskiego.

Przewodniczący Rady
Powiatu

Artur Becher

Załącznik do Uchwały Nr XIV/84/2015
Rady Powiatu w Parczewie
z dnia 4 grudnia 2015 r.

**Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu
Parczewskiego**

Warszawa, 22.09.2015

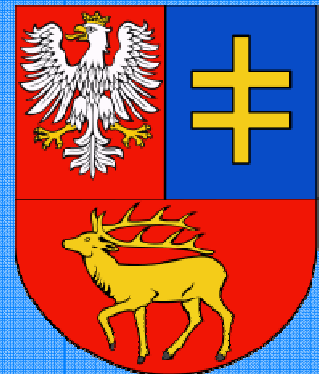
Dokument opracowany przez zespół
ekspertów Blue Ocean Business Consulting
ds. transportu publicznego w składzie:

Anna Sępka – kierownik projektu

Jan Chodnikiewicz

Przemysław Koźmicki

Rafał Połaczek



SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	3
1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY	3
1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE	6
2. OCENA I PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA NA POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W PERSPEKTYWIE DO 2025 R.....	7
2.1. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM.....	7
2.2. ANALIZA SYTUACJI DEMOGRAFICZNEJ W POWIECIE PARCZEWSKIM	9
2.3. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU PARCZEWSKIEGO.....	12
2.4. OKREŚLENIE OBSZARÓW O NAJWIĘKSZYM POTENCJALNYM ZAPOTRZEBOWANIU NA PRZEWOZY.....	14
3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE PARCZEWSKIM	18
3.1. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE	18
3.2. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ W POWIECIE	20
3.3. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE	34
4. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW.....	37
4.1. ORGANIZATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO W POWIECIE PARCZEWSKIM ORAZ JEGO ZADANIA	37
4.2. FUNKCJE ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	38
5. STRATEGICZNE WĘZŁY PRZESIADKOWE.....	40
6. SIEĆ O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE PARCZEWSKIM.....	43
6.1. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PLANÓW TRANSPORTOWYCH WYŻSZEGO RZĘDU.....	43
6.2. WYZNACZENIE SIECI O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE PARCZEWSKIM	45
7. FINANSOWANIE USŁUG O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	48
7.1. FORMY FINANSOWANIA TRANSPORTU PUBLICZNEGO	48
7.2. WPŁYW TRYBU WYBORU OPERATORA NA FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO	50
8. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH	51
8.1. ZAGADNIENIA WPROWADZAJĄCE	51
8.2. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	54
8.3. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA (SIP)	55
8.4. UDOSTĘPNIANIE OPERATOROM LUB OPERATOROM I PRZEWOŹNIKOM INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ	57
9. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE PARCZEWSKIM	58
9.1. STAN OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO POWIATU PARCZEWSKIEGO	58
9.2. ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO	60
10. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU ..	62
11. ZAŁĄCZNIK I	63

1. WSTĘP

1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	<p>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5. Zasady organizacji rynku przewozów; 6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej; 7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego
2	Organizator transportu publicznego	<p>Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.</p> <p>Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.</p> <p>Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Parczewskim w zakresie przewozów powiatowych jest Starosta Parczewski.</p>
3	Operator	<p>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.</p>
4	Przewoźnik	<p>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.</p>

2. OCENA I PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA NA POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W PERSPEKTYWIE DO 2025 R.

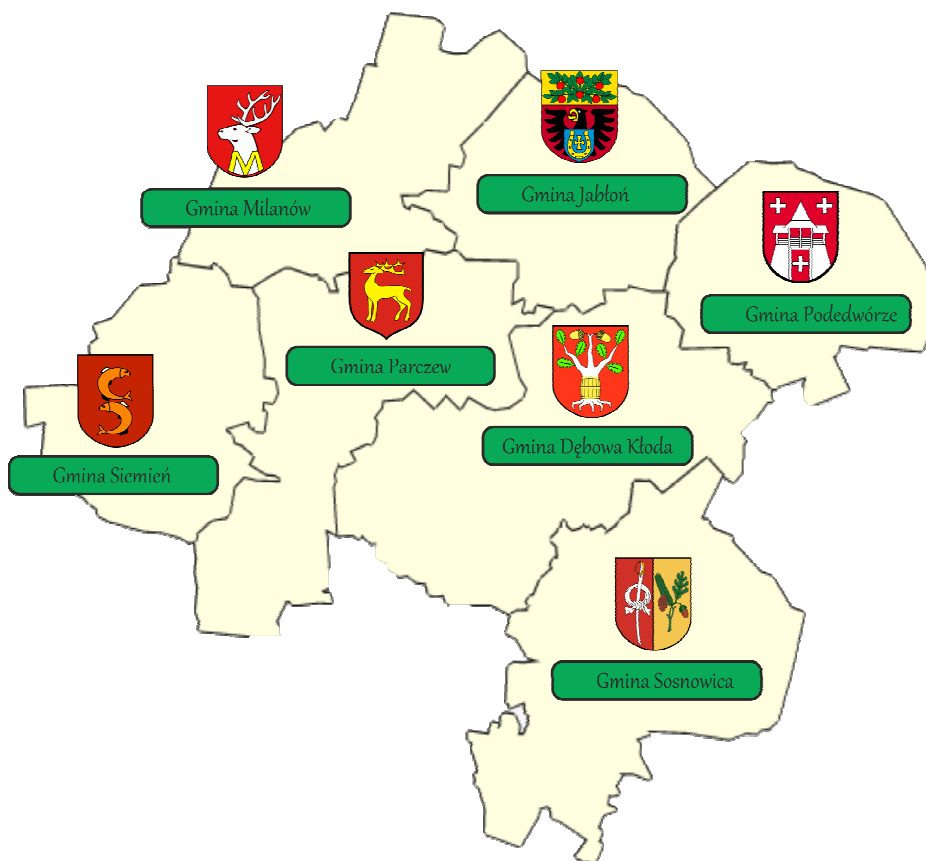
2.1. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM

Powiat Parczewski mieści się w północnej części województwa lubelskiego. Jego siedzibą jest miasto Parczew. Graniczy z powiatem bialskim (na północnym-wschodzie), włodawskim (na wschodzie), łączyńskim (od południa), lubartowskim (od zachodu) i radzyńskim (na północnym-zachodzie). Stolicą powiatu jest miasto Parczew. Od Lublina, stolicy województwa, dzieli go 60 km, natomiast od granic państwa z Białorusią i Ukrainą dzieli go ok 50 km.

Na niewielkim obszarze powiatu znajduje się droga krajowa nr 63. Łączy ona miejscowość Perły, gdzie ma powstać przejście graniczne Perły-Kryłowo z Rosją z przejściem granicznym Sławatycze-Domaczewo z Białorusią.

W skład powiatu wchodzi gminy: Parczew, Dębowa Kłoda, Jabłoń, Milanów, Podedwórze, Siemień, Sosnowica.

Mapa 1. Gminy powiatu parczewskiego



źródło: parczew.pl

Gmina miejsko-wiejska Parczew położona jest w północno-zachodniej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Siemień, Milanów, Jabłoń, Dębowa Kłoda.

Przez teren gminy przebiega:

- droga wojewódzka nr 813
- droga wojewódzka nr 815
- linia kolejowa nr 30

Gmina Siemień położona jest we wschodniej części powiatu, przez jej teren przebiega: droga wojewódzka nr 814 i 815 oraz linia kolejowa nr 30.

Gmina Milanów znajduje się w północnej części powiatu, przez jej teren przebiega: droga wojewódzka nr 813 oraz linia kolejowa nr 30.

Gmina Jabłoń leży w północnej części powiatu, przez jej teren przebiega: droga wojewódzka nr 815.

Gmina Podedwórze położona jest w północno-wschodniej części powiatu, przez jej teren przebiega: droga wojewódzka nr 812.

Gmina Dębowa Kłoda znajduje się w centralnej części powiatu, przez jej teren przebiega droga wojewódzka nr 818 i 819.

Gmina Sosnowica leży w południowej części powiatu, przez jej teren przebiega droga wojewódzka nr 819 i 820.

2.2. ANALIZA SYTUACJI DEMOGRAFICZNEJ W POWIECIE PARCZEWSKIM

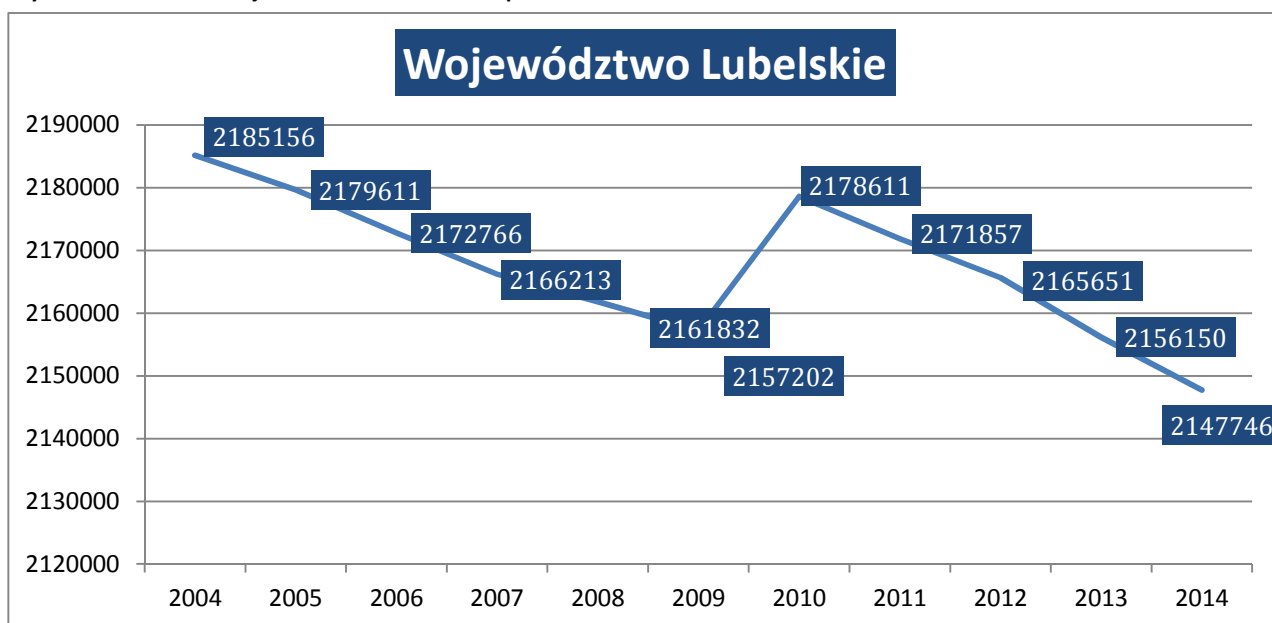
Analiza rynku przewozów transportu publicznego uwzględnia tendencje demograficzne dające się zaobserwować w powiecie w ciągu ostatnich lat. Popyt na transport publiczny determinują takie czynniki jak: gęstość zaludnienia, ruch naturalny czy struktura grup ekonomicznych mieszkańców powiatu.

Gęstość zaludnienia w Powiecie Parczewskim w 2014 roku wyniosła 38 osób na km², natomiast w Województwie Lubelskim 85 osób na km².

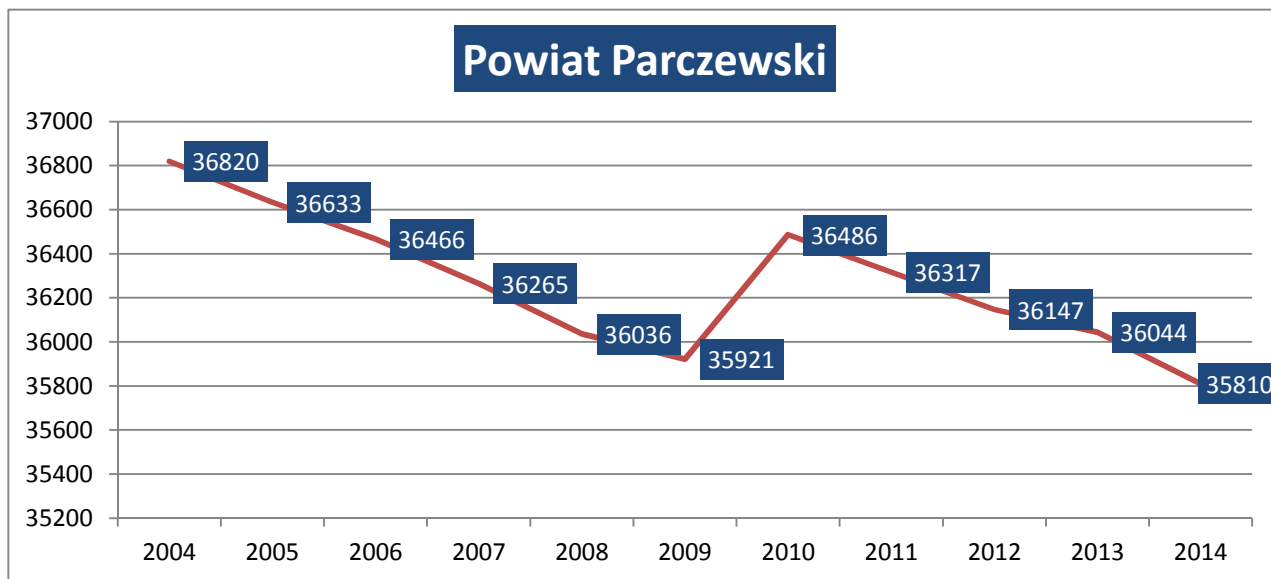
Tabela 2. Liczba mieszkańców Województwa Lubelskiego i Powiatu Parczewskiego na przestrzeni ostatnich 11 lat

Lata	Województwo Lubelskie	Powiat Parczewski
2004	2 185 156	36 820
2005	2 179 611	36 633
2006	2 172 766	36 466
2007	2 166 213	36 265
2008	2 161 832	36 036
2009	2 157 202	35 921
2010	2 178 611	36 486
2011	2 171 857	36 317
2012	2 165 651	36 147
2013	2 156 150	36 044
2014	2 147 746	35 810

Wykres 1. Ludność w województwie lubelskim na przestrzeni ostatnich 11 lat



Wykres 2. Ludność w powiecie parczewskim na przestrzeni ostatnich 11 lat

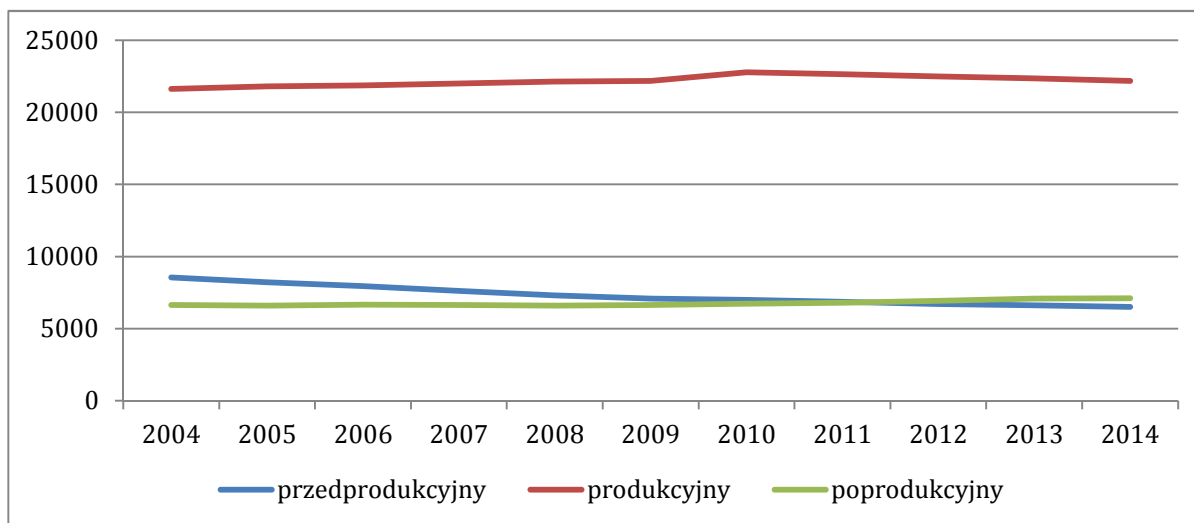


Ilość mieszkańców Województwa Lubelskiego w 2014 r. wynosiła 2 147 746 osób, natomiast Powiatu Parczewskiego 35 810 osób. Zarówno w Województwie Lubelskim jak i w Powiecie Parczewskim ilość mieszkańców była większa w 2004 r. i wynosiła odpowiednio 2 185 156 i 36 820 osób. Ilość mieszkańców spadała do 2009 r. W 2010 znacznie wzrosła by ponownie zmniejszać się aż do 2014 r. Oznacza to spadek liczby mieszkańców o 1,7 proc. w Województwie Lubelskim i o 2,7 proc. w Powiecie Parczewskim.

Tabela 3. Liczba ludności w powiecie parczewskim według grup ekonomicznych w latach 2004-2014

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
przedprodukcyjny	8540	8228	7943	7629	7305	7094	6993	6875	6712	6619	6517
produkcyjny	21631	21800	21861	21990	22128	22180	22766	22637	22494	22348	22183
poprodukcyjny	6649	6605	6662	6646	6603	6647	6727	6805	6941	7077	7110

Wykres 3. Liczba ludności w powiecie parczewskim według grup ekonomicznych w latach 2004-2014



Strukturę społeczną bardzo dobrze odzwierciedla liczba osób w poszczególnych grupach ekonomicznych. Do 2010 r. liczba ludności w wieku produkcyjnym wzrastała. W 2014 r. w Powiecie Parczewskim było 22 183 mieszkańców w

wieku produkcyjnym czyli o 3 proc. więcej niż w 2003 r. Ilość osób w wieku przedprodukcyjnym zmniejszyła się o 17,5 proc. przy jednoczesnym wzroście liczby osób w wieku poprodukcyjnym o 7,5 proc.

Przewiduje się, że łączna liczba mieszkańców Powiatu Parczewskiego będzie zmniejszała się, w tym liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym i przedprodukcyjnym będzie spadać. Natomiast liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym będzie wzrastać. Świadczy to o postępującym starzeniu się społeczeństwa.

Wpływ na liczbę i strukturę ludności mają przede wszystkim dwa czynniki: ruch naturalny oraz migracyjny w powiecie. Od lat przyrost naturalny utrzymuje się na ujemnym poziomie, jedynie w 2012 r. przyrost naturalny był dodatni.

Tabela 4. Ruch naturalny w powiecie parczewskim w latach 2004-2014

Ruch naturalny	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Urodzenia	340	370	379	358	374	409	373	390	411	324	373
Zgony	422	453	405	438	462	438	397	419	399	423	:
Przyrost naturalny	-82	-83	-26	-80	-88	-29	-24	-29	12	-99	-71

Coraz więcej ludzi młodych, w wieku produkcyjnym, wyjeżdża na pobyt stały poza granice powiatu i kraju. Przez co proces starzenia się społeczeństwa pogłębia się.

Tabela 5. Migracje w województwie lubelskim i powiecie parczewskim

Jednostka terytorialna	Zakres przedmiotowy	Liczba osób
Województwo Lubelskie	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	20535
Powiat Parczewski	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	344
Województwo Lubelskie	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	26162
Powiat Parczewski	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	461

Saldo migracji w 2013 r. było ujemne. Długofalowe tendencje wskazują na systematyczny wzrost liczby osób emigrujących w stosunku do liczby osób napływających. Migracje dotyczą głównie ludzi młodych w wieku produkcyjnym. Ich skutki są bardzo dotkliwe, ponieważ pogłębiają problemy demograficzne danej społeczności. Wpływają negatywnie również na inne sfery życia mieszkańców powiatu (gospodarkę, transport). Należy podkreślić, że w analizach statystycznych nie uwzględniono osób, które nie poinformowały o zmianie miejsca zamieszkania ani osób emigrujących na pobyt czasowy.

Tabela 6. Ludność w miastach w proc. ogółu ludności

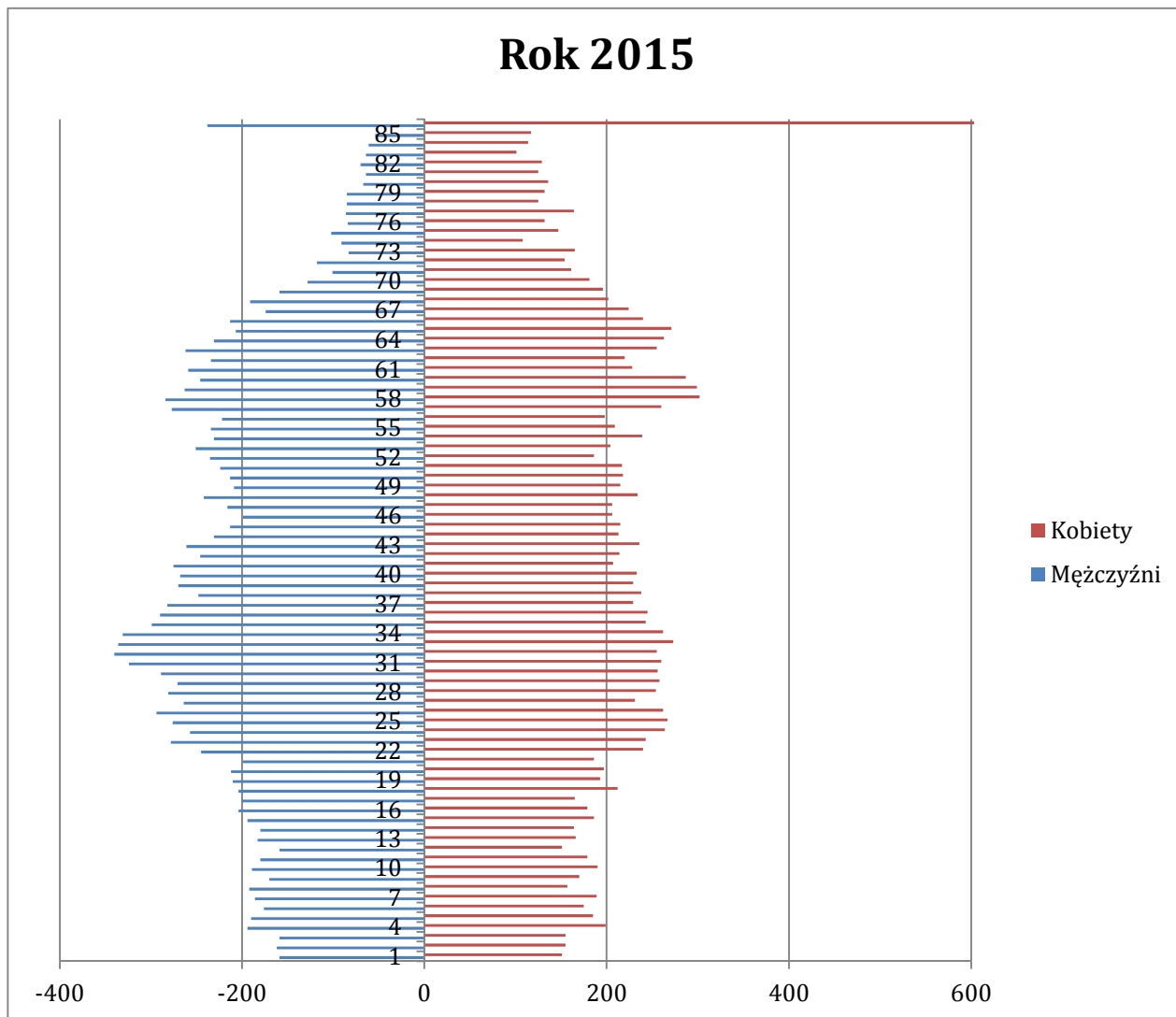
Jednostka terytorialna	Ludność w miastach w % ogółu ludności
Województwo Lubelskie	46,23
Powiat Parczewski	30,48

Powiat Parczewski jest w mniejszym stopniu zurbanizowany niż Województwo Lubelskie. Niski wskaźnik zurbanizowania określa charakter struktury osadniczej, jako rozproszony i jednocześnie nierównomierny. Determinuje ona określony typ popytu na usługi transportu zbiorowego, jako niskointensywny i niskoskoncentrowany.

2.3. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU PARCZEWSKIEGO

Istotne z punktu widzenia planowania rozwoju transportu publicznego są informacje na temat prognozowanej liczby ludności oraz jej struktury. Stąd w niniejszej części opracowania dokonano podsumowania prognoz demograficznych do 2025 roku przygotowanych przez Główny Urząd Statystyczny.

Wykres 4. Ludność w powiecie parczewskim w roku bieżącym

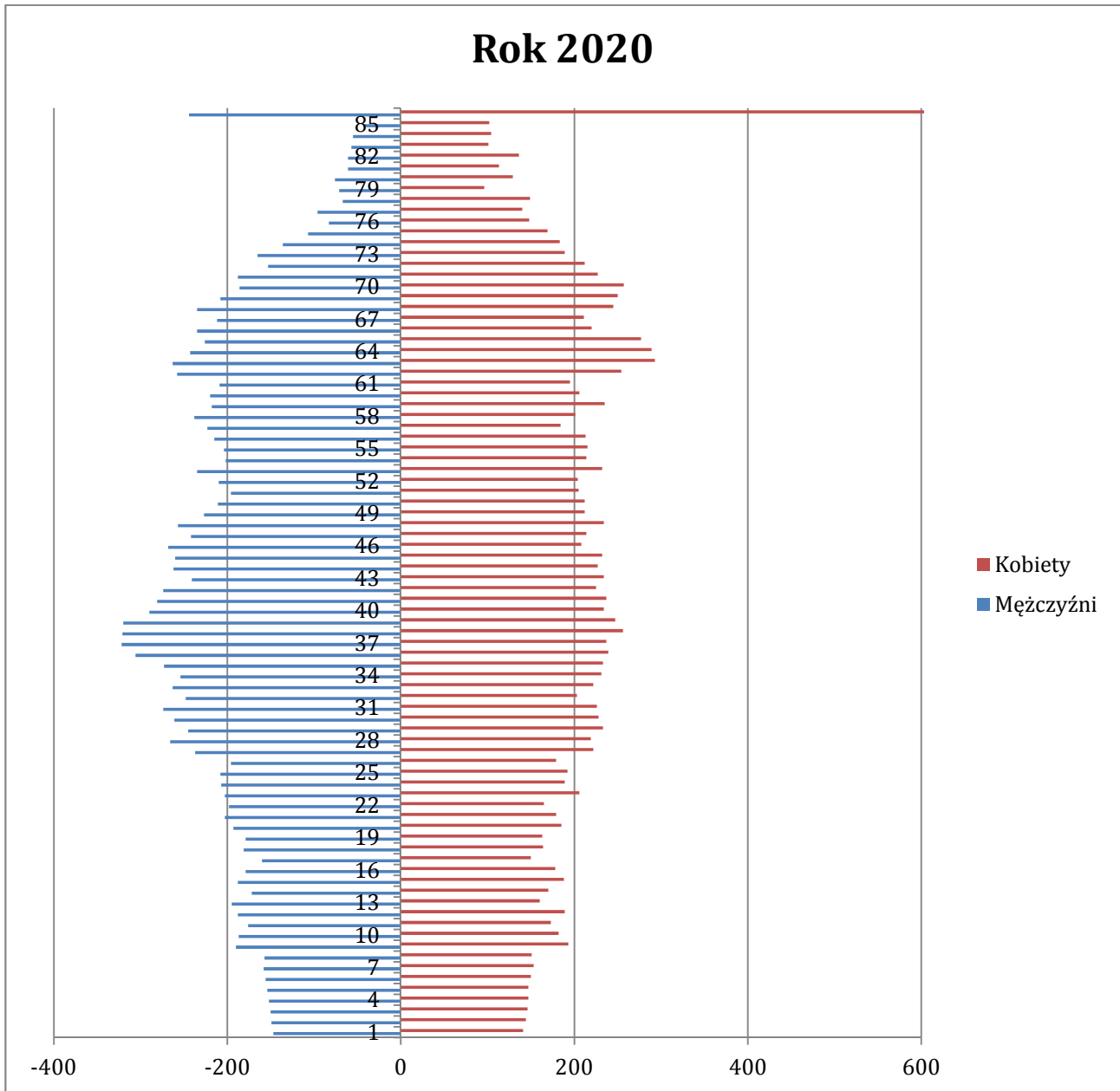


Na podstawie prognoz na kolejne lata, przedstawionych na dwóch kolejnych wykresach, można zaobserwować, że punkt ciężkości przenosi się coraz wyżej wykresu, natomiast jego podstawa staje się coraz węższa. W ten sposób

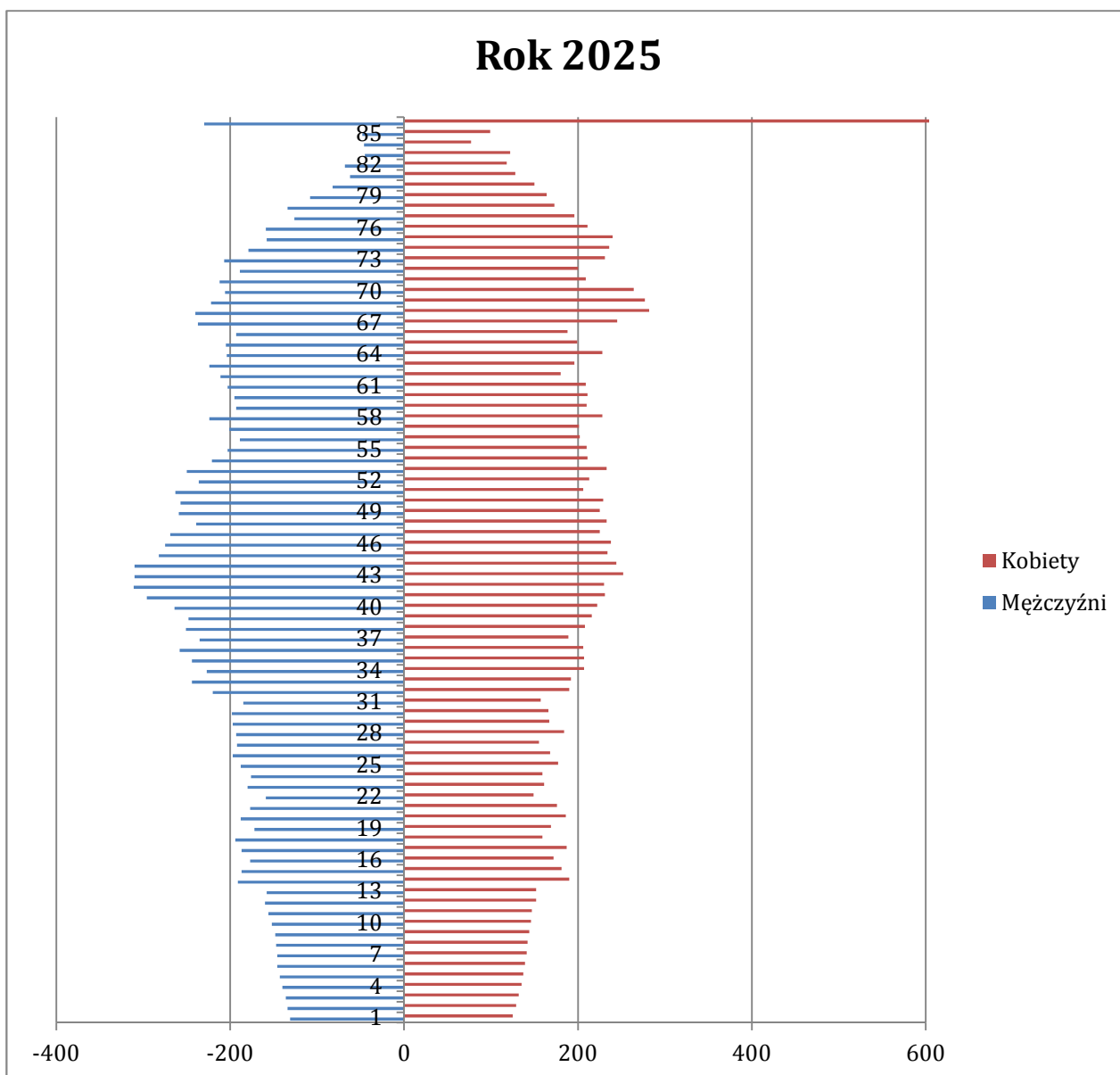
zobrazowano pogłębiający się procesie starzenia się społeczeństwa, którego cechą charakterystyczną jest zwiększająca się liczba osób starszych oraz coraz mniejsza liczba urodzeń.

Zgodnie z prognozami liczba mieszkańców w 2015 roku wyniesie 35 589 osób. W 2020 r. wartość ta spadnie do 34 435 osób, a w 2025 r. do 33 263 osób.

Wykres 5. Ludność w powiecie parczewskim w 2020 roku

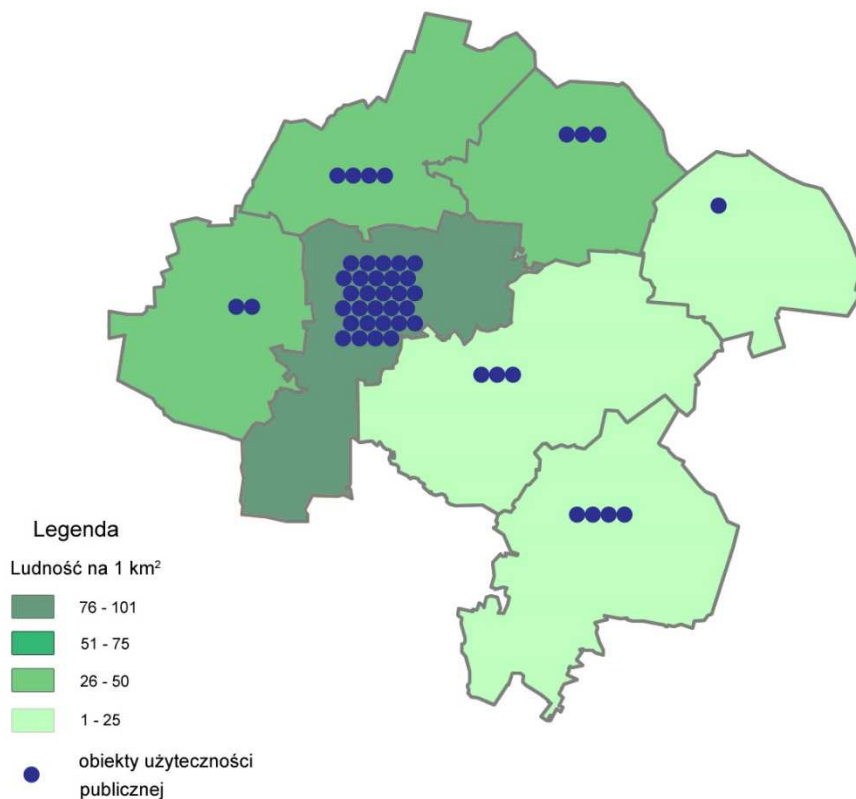


Wykres 6. Ludność w powiecie parczewskim w 2025 roku



2.4. OKREŚLENIE OBSZARÓW O NAJWIĘKSZYM POTENCJALNYM ZAPOTRZEBOWANIU NA PRZEWOZY

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

Mapa 2. Najważniejsze obiekty użyteczności publicznej na tle gęstości zaludnienia w powiecie parczewskim

źródło: opracowanie własne

Powiat parczewski jest najmniej zaludnionym powiatem w województwie lubelskim (38 osób na km²). Największą gęstość zaludnienia posiada Miasto Parczew (1360 osób na km²). Z uwagi na fakt, iż przedmiotem niniejszego opracowania jest komunikacja na poziomie powiatowym, Parczew stanowi przede wszystkim cel podróży. Organizowanie przewozów na obszarze miasta nie należy do kompetencji Starosty Powiatu Parczewskiego. Najmniej mieszkańców przypadających na 1 km² jest w Gminie Podedwórze i Sosnowica.

Tabela 7. Gęstość zaludnienia w gminach powiatu parczewskiego

Jednostka samorządu terytorialnego	Powierzchnia w km ²	Liczba ludności	Gęstość zaludnienia
Powiat Parczewski	952	35 810	38
Gmina Parczew	33	14 812	101
Gmina Dębowa Kłoda	188	3 968	21
Gmina Jabłoń	110	3 928	36

Gmina Milanów	117	4 016	35
Gmina Podedwórze	107	1 706	16
Gmina Siemień	111	4 712	43
Gmina Sosnowica	172	2 668	16

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

Najważniejszym generatorem ruchu w powiecie jest Parczew, gdzie występuje największa liczba obiektów o charakterze użyteczności publicznej. W mieście znajduje się najwięcej dużych zakładów pracy, do których podróżują mieszkańcy z całego powiatu.

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

Tabela 8. Najważniejsze zakłady pracy w poszczególnych gminach powiatu parczewskiego

GMINA	ZAKŁAD PRACY
Gmina Parczew	ELPAR Sp. z o.o.- Fabryka Kabli
	Skład Opału i Mat. Bud. oraz skup zbóż Teresa i Marian Sobianek
	Huta Szkła Gospodarczego Tadeusz Wrześniak Sp. z o.o.
	Przedsiębiorstwo Robót Drogowo-Mostowych Parczew S.A.
	Wytwórnia Octu i Musztardy Sp. z o.o. w Parczewie
	SPOMLEK w Radzynie Podlaskim Zakład Produkcyjny w Parczewie
	"B.E.S.T." Zakład Przetwórstwa Ziemniaczanego E. Barycki- Sp. j. w Przewłóce
	„Zgoda” S.C. Zakład Budowlany w Parczewie
	Zakład Usług Komunalnych Spółka z o.o. w Parczewie
	PARSTER Sp. z o.o. w Parczewie, wykonawca robót ogólnobudowlanych i ziemnych
	KABEX ZPH w Parczewie – producent drutu, siatek i ogrodzeń
	ALMA Sp. j. – Zakład Cukierniczy w Parczewie
	Gospodarstwo Rybackie „Tyśmienica” w Tyśmienicy
	Gospodarstwo Ogrodnicze Sidor w Koczergach
	AGRONOM Sp. z o.o. Jasionka
Bioelektrownia Koczergi DMG Sp. z o.o. w Koczergach	
Gmina Dębowa Kłoda	Kania Karol i Synowie Sp. z o.o. w Żmiarkach- wysokiej jakości podłoża ze słomy pod uprawę pieczarek.
	Bioelektrownia Uhnin Sp. z o.o. w Uhninie
Gmina Jabłoń	PRO-HAND Spółka z o.o. w Kalince
Gmina Sosnowica	Gospodarstwo Ogrodniczo-Szkółkarskie Agronom-Berries Zienki

	Gospodarstwo Rybackie "Polesie" w Sosnowicy
	Nadleśnictwo Parczew z/s w Sosnowicy
Gmina Siemień	Gospodarstwo Rybackie "Siemień" w Siemieniu
Gmina Podedwórze	Krecik Sp. z o.o. - Antopol, 21-222 Podedwórze
	SOIMB TIM Sobianek Baza w Podedwórzcu
	Gospodarstwo Rolno-Handlowe -Nowe Mosty, 21-222 Podedwórze
Gmina Milanów	Gorzelnia Piotrkowski Sp. z o.o. w Milanowie
	AGRO CORN Sp. z o.o. Oddział Rudno- skup i sprzedaż pólów rolnych oraz ich logistyka

Jednostki organizacyjne:

- Starostwo Powiatowe w Parczewie
- Dom Pomocy Społecznej w Kalince
- Liceum Ogólnokształcące im. Mikołaja Kopernika w Parczewie
- Powiatowa Biblioteka Publiczna- Centrum Kultury w Parczewie
- Powiatowa Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Parczewie
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Parczewie
- Powiatowy Urząd Pracy w Parczewie
- Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Parczewie
- Samodzielny Publiczny Zakład Podstawowej Opieki Zdrowotnej w Parczewie
- Zarząd Dróg Powiatowych w Parczewie
- Liceum Ogólnokształcące im. Marii Konopnickiej w Milanowie
- Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. S. Staszica w Parczewie

3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE PARCZEWSKIM

3.1. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE

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

Podstawowy układ komunikacyjny w powiecie tworzą:

- droga krajowa nr 63: Perły - Sławatycze
- droga wojewódzka nr 812
- droga wojewódzka nr 813
- droga wojewódzka nr 815
- droga wojewódzka nr 814
- droga wojewódzka nr 818
- droga wojewódzka nr 819
- droga wojewódzka nr 820
- linia kolejowa nr 30.

Tabela 9. sieć dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze powiatu parczewskiego



źródło: opracowanie własne

Na terenie powiatu Parczewskiego GDDKiA nie planuje budować żadnej autostrady, drogi ekspresowej lub obwodnicy.

3.2. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ W POWIECIE

W poniższej tabeli przedstawiono szczegółowe dane na temat sieci komunikacyjnej przewoźników autobusowych działających na obszarze powiatu. Analizie poddano te zezwolenia, które wydał Starosta Parczewski, ponieważ dotyczą one połączeń nie wykraczających poza obszar powiatu. Obecna siatka połączeń jest dobrym odzwierciedleniem aktualnych potrzeb komunikacyjnych mieszkańców powiatu, co nie znaczy, że zaspokaja absolutnie wszystkie te potrzeby.

Tabela 10. Zezwolenia i uzgodnienia wydane przez Starostę Powiatu Parczewskiego

Lp	Nr zezw./Uzgodnienie	Od	Do	Przez	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Liczba pojazdów przewidzianych do realizacji rozkładu jazdy	Przewoźnik
1	5425/1/8/2010	Parczew	Parczew	Parczew- Kostry- Milanów- Kostry- Rudno- Rudzieniec- Łubno- Dawidy- Jabłoń- Kolano- Zaniówka- Przewłoka- Birce- Parczew	60	3	01:32	3	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
2	7140.4.2015	Parczew	Parczew	Brudno- Miłków- Siemień- Wola Tulnicka- Tulniki- Władysławów- Gródek Szlachecki- Tyśmienica- Buradów- Pohulanka- Laski	29	2	00:45	2	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
3	7140.3.2015	Parczew	Parczew	Birce- Przewłoka- Zaniówka- Kolano- Borek- Kalinka- Kolano Kol.- Puchowa Góra- Paszenki- Jabłoń- Kolonia Jabłoń- Kolano Skrz.- Zaniówka- Przewłoka- Birce	54	2	01:23	1	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
4	7140.2.2015	Parczew	Parczew	Birce- Przewłoka- Zaniówka- Kolano- Borek- Kalinka- Kolano Kol.- Puchowa Góra- Paszenki- Jabłoń- Dawidy- Łubno- Gęś- Kolano Skrz.- Zaniówka- Przewłoka- Birce	64	3	01:39	2	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
5	7140.1.2015	Parczew	Juliopol	Laski- Pohulanka-	29	1	00:43	1	PKS w

				Buraków- Tyśmienica- Gródek Szlachecki- Władysławów- Tulniki- Wola Tulnicka- Siemień- Działyń					Radzyniu Podlaskim S.A.
6	7140.1.2013	Parczew	Parczew	Zaniówka- Przewłoka- Wola Przewłocka- Kodeniec- Lubiczyn- Marianówka- Chmielów- Chmielów Kolonia- Przewłoka- Parczew	60	2	01:02	1	PKS w Radzyniu Podlaskim S.A.
7	7140.4.2012	Parczew	Parczew	Parczew- Kostry- Czeberaki- Kostry- Parczew	22	2	00:31		PKS w Radzyniu Podlaskim S.A.
8	7140.3.2012	Kodeniec	Parczew	Kodeniec- Hanów- Nietiahy- Uhnin- Dębowa Kłoda- Źmiarki- Bednarzówka- Źmiarki- Letnie- Stępków Wieś- Plebania Wola- Makoszka- Plebania Wola- Stępków- Siedliki	39,5	2	01:09	2	PKS w Radzyniu Podlaskim S.A.
9	7140.2.2012	Parczew	Milanów	Parczew- Kostry	10	2	00:16	1	PKS w Radzyniu Podlaskim S.A.
10	5425/1/9/20 10	Parczew	Działyń	Koczerga- Brudno- Miłków- Siemień- Wola Tulnicka- Tulniki- Władysławów- Gródek- Nadzieja- Sewerynówka- Juliopol	23	2	00:38	2	PKS w Radzyniu Podlaskim S.A.
11	7140.3.2014	Juliopol	Jabłoń	Działyń- Siemień Kol.- Siemień- Augustówka- Glinny Stok- Królewski Dwór- Parczew- Birce- Przewłoka- Zaniówka- Kolano- Jabłoń- Kolonia	39,5	1	00:58	1	PKS w Radzyniu Podlaskim S.A.

				Jabłoń					
12	7140,42014	Parczew	Parczew	Parczew- Kostry- Milanów- Kostry- Rudno- Radcze- Rudzieniec- Gęś- Czeberaki- Kostry- Parczew	50	1	01:17	1	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
13	7140.2.2011	Paszenki	Parczew	Paszenki- Jabłoń- Dawidy- Łubno- Gęś- Kolano Skrz.- Zaniówka- Przewłoka- Chmielów- Chmielów Kol.- Marianówka- Chmielów Kol.- Chmielów- Przewłoka- Parczew	39	1	01:07	2	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
14	7140.1.2011	Rudzieniec Wieś	Parczew	Radcze- Rudno- Radcze- Rudno- Kostry- Milanów- Kostry	32	1	00:55	1	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
15	46.11/05/20 11	Chełm	Biała Podlaska	Horodyszczce- Jagodne- Czułczyce- Sajczyce- Sawin- Malinówka- Średni Łan- łowcza- Podpakule- Macoszyn- Stulno- Osowa- Luta- Okuninka- Włodawa- Korolówka- Zuków- Kaplonosy- Mosty- Nowe Mosty- Grabówka- Ratajewicze- Dołholiska- Marylin- Wisznice- Dubica- Kozanówka- Rossosz- Szelest- Łomazy- Cegielnia- Bielany- Dubów- Lisy- Wólka Plebańska	128	2	05:05	2	PKS Włodawa Sp. z o.o.
16	4609/05/20 13	Włodawa	Parczew	Gucin- Adampol- Wyrki- Lubień- Lipówka- Zamołodycze- Hola- Turno- Hola- Zamołodycze- Lubień- Kaplonosy- Zahajki- Horostyta- Krzywowierzba- Kolonja Krzywowierzba- Kodeniec- Lubiczyn-	51	5	01:27		PKS Włodawa Sp. z o.o.

				Marianówka					
17	Uzgodnienie	Włodawa	Podedwórze	Korolówka- Żuków- Kaplonosy	66	3	01:35	3	PKS Włodawa Sp. z o.o.
18	Uzgodnienie	Włodawa	Kodeniec	Korolówka- Wiryki- Lubień	51	2	01:11	2	PKS Włodawa Sp. z o.o.
19	Uzgodnienie	Włodawa	Parczew	Gucin- Adampol- Wiryki- Lubień- Skorodnica- Kamień- Stary Brus- Lasek Bruski- Wołoskowola- Pieszowola- Pasieka- Sosnowica- Zacisze- Turno- Hala- Kropiwki- Mościska- Uhnin- Dębowa Kłoda- Stępków- Siedliki	76	1	01:40	2	PKS Włodawa Sp. z o.o.
20	87050	Włodawa	Sosnowica	Gucin- Adampol- Wiryki- Lubień- Lipówka- Zamołodycze- Hala- Turno- Hala- Marianka- Dębina- Wołoskowola- Pieszowola- Pasieka- Sosnowica	47	1	01:10	2	PKS Włodawa Sp. z o.o.
21	87018	Włodawa	Orzechów Nowy	Gucin- Adampol- Wiryki- Lubień- Skorodnica- Kamień- Stary Brus- Lasek Bruski- Wołoskowola- Dębina- Marianka- Hala- Zamołodycze- Hala- Turno- Zacisze- Sosnowica- Orzechów	72	2	01:50		PKS Włodawa Sp. z o.o.
22	87017	Włodawa	Lublin	Gucin- Adampol- Wiryki- Lubień- Skorodnica- Kamień- Stary Brus- Lasek Bruski- Wołoskowola- Pieszowola- Pasieka- Sosnowica- Górki- Zienki- Komarówka- Orzechów Stary- Orzechów Nowy-	109	2	02:25	2	PKS Włodawa Sp. z o.o.

				Zagłębcze- Piaseczno- Łukcze- Rogóźno- Dąbrowa- Dratów- Ludwin- Kolonia Stara Wieś- Łęczna- Turka					
23	87016	Włodawa	Lublin	Dobropol- Adampol- Smolarnia- Kołacze- Stary Brus- Lasek Bruski- Wołoskowola- Pieszowola- Pasieka- Sosnowica- Górki- Zienki- Komarówka- Orzechów Stary- Orzechów Nowy- Zagłębcze- Piaseczno- Łukcze- Rogóźno- Dąbrowa- Dratów- Ludwin- Kolonia Stara- Łęczna- Turka	101	2	02:20	2	PKS Włodawa Sp. z o.o.
24	87008	Włodawa	Lublin	Korolówka- Osada Korolówka- Żuków- Kaplony- Mosty- Nowe Mosty- Grabówka- Ratajewicze- Dołholiska- Marylin- Wisznice- Łyniew- Rusiły- Podedwórze- Puchowa Góra- Wantopol- Jabłoń- Kolonia Jabłoń- Kolano- Zaniówka- Przewłoka- Birce- Parczew- Królewski Dwór- Glinny Stok- Siemień- Kolonia Siemień- Działyń- Juliopol- Brzeźnica Leśna- Niedźwiada- Tarło- Pałecznicza- Lubartów	143	1	03:30	2	PKS Włodawa Sp. z o.o.
25	87015	Włodawa	Lublin	Dobropol- Adampol- Smolarnia- Kołacze- Stary Brus- Lasek Bruski- Wołoskowola- Pieszowola- Pasieka- Sosnowica- Górki-	108	1	02:15	2	PKS Włodawa Sp. z o.o.

				Zienki- Jamniki- Łomnica- Lejno- Zamłyniec- Nowy Orzechów- Zagłębcze- Piaseczno- Łukcze- Rogóżno- Dąbrowa- Dratów- Ludwin- Kolonia Stara Wieś- Łęczna- Zofiówka- Ludwików- Łuszczów- Turka					
26	87010	Biała Podlaska	Lublin	Wólka Plebańska- Lisy Kolonia- Dubów- Bielany- Łomazy- Szelest- Rossosz- Kozanówka- Dubica- Wisznice- Łyniew- Rusiły- Podedwórze- Puchowa Góra- Wantopol- Jabłoń- Kolonia Jabłoń- Kolano- Zaniówka- Przewłoka- Birce- Parczew- Królewski Dwór- Glinny Stok- Siemień- Kolonia Siemień- Działyń- Juliopol- Brzezica Leśna- Niedźwiada- Tarło- Pałecznicza- Lubartów	139	1	03:25	1	PKS Włodawa Sp. z o.o.
27	87057	Włodawa	Parczew	Korolówka- Wiryki- Lubień- Skorodnica- Kamień- Stary Brus- Lasek Bruski- Wołoskowola- Pieszowola- Pasieka- Sosnowica- Uhnin- Stępków- Siedliki	73	1	01:53	2	PKS Włodawa Sp. z o.o.
28	Uzgodnienie	Lublin	Biała Podlaska	Niemce- Lubartów- Szczekarków- Pałecznicza- Tarło- Niedźwiada- Brzeźnica Leśna- Juliopol- Działyń- Siemień- Augustówka- Glinny Stok- Parczew- Przewłoka-	129	4	02:32	3	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe BP Tour Piotr Brewczak Bełżyce

				Zaniówka- Kolano- Kolonia Jabłoń- Jabłoń- Paszenki- Horodyszcze- Wisznice- Dubica- Kożanówka- Rossosz- Szelest- Łomazy- Bielany- Dubów- Lisy Kolonia- Wólka Plebańska					
29	Uzgodnienie	Lublin	Parczew	Lublin- Tarło- Niedźwiada- Brzeźnica Leśna- Juliopol- Działyń- Siemień- Augustówka- Cichostów- Milanów- Glinny Stok	73	8	01:10	3	ARKA-trans s.c. Baj Marian Baj Jerzy Biała Podlaska
30	Uzgodnienie	Lublin	Parczew	Niemce- Lubartów- Szczekarków- Pałecznica- Tarło- Niedźwiada- Brzeźnica Leśna- Antoniówka- Juliopol- Działyń- Kolonia Siemień- Siemień- Miłków- Brudno	64	1	01:12	1	Przewozy Pasażerskie Trans-Bus Express Wioletta Kałużyńska
									Przytyk
31	Uzgodnienie	Lublin	Biała Podlaska	Niemce- Lubartów- Szczekarków- Pałecznica- Tarło- Niedźwiada- Brzeźnica Leśna- Antoniówka- Juliopol- Działyń- Kolonia Siemień- Siemień- Augustówka- Glinny Stok- Królewski Dwór- Parczew- Birce- Przewłoka- Zaniówka- Kolano- Kolonia Jabłoń- Jabłoń- Paszenki- Kudry- Horodyszcze- Wisznice- Dubica Kolonia- Dubica- Kożanówka- Rossosz- Szelest- Łomazy- Cegielnia- Bielany- Dubów- Lisy Kolonia- Wólka Plebańska	130	2	02:22	1	Przewozy Pasażerskie Trans-Bus Express Wioletta Kałużyńska
									Przytyk

32	Uzgodnienie	Lublin	Wisznice	Niemce- Lubartów- Szczekarków- Pałecznicza- Tarło- Niedźwiada- Brzeźnica Leśna- Antoniówka- Juliopol- Działyń- Kolonia Siemień- Siemień- Augustówka- Glinny Stok- Królewski Dwór- Parczew- Birce- Przewłoka- Zaniówka- Kolano- Kolonia Jabłoń- Jabłoń- Paszenki- Kudry- Horodyszcze- Wisznice	94	2	01:44	1	Przewozy Pasażerskie Trans-Bus Express Wioletta Kałużyńska
									Przyjęk
33	Uzgodnienie	Lublin	Parczew	Niemce- Lubartów- Szczekarków- Pałecznicza- Tarło- Niedźwiada- Brzeźnica Leśna- Antoniówka- Juliopol- Działyń- Kolonia Siemień- Siemień- Augustówka- Glinny Stok- Królewski Dwór	64	14	01:11	3	Przewozy Pasażerskie Trans-Bus Express Wioletta Kałużyńska
									Przyjęk
34	Uzgodnienie	Parczew	Biała Podlaska	Birce- Przewłoka- Zaniówka- Kolano- Kolonia Jabłoń- Jabłoń- Paszenki- Kudry- Horodyszcze- Wisznice- Dubica Kolonia- Dubica- Kożanówka- Rossosz- Szelest- Łomazy- Cegielnia- Bielany- Dubów- Lisy Kolonia- Wólka Plebańska	71	5	01:13		Usługi Transporto we Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa Ostrówek
35	Uzgodnienie	Biała Podlaska	Parczew	Parczew- Birce Masy Bitum.- Przewłoka- Zaniówka- Kolano SKR- Kolonia Jabłoń/Las smuga-	71	10	01:13	2	Usługi Transporto we Przewóz

				Kolonia Jabłoń- Jabłoń- Paszenki skrz.- Kudry- Horodyszcze II- Horodyszcze I- Wisznice- Dubica Kolonia- Dubica- Dubica I- Dubica Smolarnia- Kozanówka- Rossosz- Szelest- Łomazy IV- Łomazy- Cegielnia- Bielany- Dubów III- Dubów II- Dubów I- Lisy Kolonia- Wólka Plebańska- Biała Podlaska					Osób Jerzy Kostrzewa Ostrówek
36	Uzgodnienie	Biała Podlaska	Parczew	Biała Podlaska-Wólka Plebańska- Lisy Kolonia- Dubów I- Dubów II- Dubów III- Bielany- Cegielnia- Łomazy- Łomazy IV- Szelest- Rossosz- Kozanówka- Dubica Smolarnia- Dubica I- Dubica- Dubica Kolonia- Wisznice- Horodyszcze I- Horodyszcze II-Kudry- Paszenki skrz- Jabłoń- Kolonia Jabłoń- Kolano SKR-Zaniówka- Przewłoka- Birce Masy Bitumiczne- Parczew	71	5	01:13	2	Usługi Transporto we Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa Ostrówek
37	Uzgodnienie	Biała Podlaska	Lublin	Biała Podlaska- Wólka Plebańska- Lisy Kolonia- Dubów I- Dubów II- Dubów III- Bielany- Cegielnia- Łomazy- Łomazy IV- Szelest- Rossosz- Kozanówka- Dubica/Smolarnia- Dubica I- Dubica- Dubica Kolonia- Wisznice- Horodyszcze I-	133, 3	5	02:22		Usługi Transporto we Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa Ostrówek

				Horodyszczce II- Kudry- Paszenki- Jabłoń- Kolonia Jabłoń- Kolonia Jabłoń/Las Smuga- Kolano SKR- Zaniówka- Przewłoka- Birce Masy Bitumiczne- Parczew Królewski Dwór- Glinny Stok- Augustówka- Siemień skrz.- Siemień wieś- Kolonia Siemień- Działyń- Juliopol- Antoniówka- Brzeźnica Leśna- Niedźwiada- Niedźwiada cmentarz- Tarło skrz- Pałecznicza- Szczekarków- Lubartów- Niemce- Lublin					
38	Uzgodnienie	Biała Podlaska	Lublin	Biała Podlaska- Wólka Plebańska- Lisy Kolonia- Dubów I- Dubów II- Dubów III- Bielany- Cegielnia- Łomazy- Szelest- Rossosz- Kozanówka- Dubica/Smolarnia- Dubica I- Dubica- Dubica Kolonia- Wisznice- Polubicze- Dubica Górna II- Polubicze III- Polubicze II- Brzozowy Kąt- Radcze I- Radcze II- Rudzieniec skrz- Rudno IV- Rudno V- Kostry I- Milanów III- Milanów II- Kostry II- Kostry III/Mogiłki- Parczew- Brudno- Miłków Kolonia- Miłków II- Miłków I- Siemień- Kolonia Siemień- Działyń- Juliopol- Antoniówka- Brzeźnica Leśna- Niedźwiada- Niedźwiada cmentarz-	128	1	02:25	1	Usługi Transporto we Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa Ostrówek

				Tarło skrz- Pałecznicza- Szczekarków- Lubartów- Niemce Lublin					
39	Uzgodnienie	Lublin	Białka	Lublin- Turka- Łuszczów Pierwszy- Stawek- Kijany II- Kijany- Stoczek- Zezulin III- Zezulin II- Zezulin I- Kocia Góra- Rozkopaczew V- Rozkopaczew IV- Rozkopaczew III- Rozkopaczew II- Rozkopaczew I- Rudka Kijańska- Kolechowice- Ostrów Lubelski- Jedlanka Nowa I- Jedlanka Nowa II- Jedlanka Stara I Jezioro- Jedlanka Stara II- Jedlanka Stara III- Białka III- Białka II	56	6	01:26	3	Robert Krepiński Lublin
40	Uzgodnienie	Białka	Lublin	Białka II- Białka III- Jedlanka Stara III- Jedlanka Stara II- Jedlanka Stara I jezioro- Jedlanka Nowa II- Jedlanka Nowa I- Ostrów Lubelski- Ostrów Lubelski Rynek- Ostrów Lubelski ul. Króla Zygmunta- Kolechowice Folwark- Kolechowice sklep- Kolechowice wieś- Kolechowice Przecinka- Rudka Kijańska- Rozkopaczew I- Rozkopaczew II- Rozkopaczew III kościół- Rozkopaczew IV- Rozkopaczew V- Kocia Góra- Zezulin I- Zezulin II skrz- Zezulin kościół- Zezulin- Stoczek- Kijany- Kijany III kościół- Kijany-	54,9	3	01:26	1	Leszek Smyk Rozkopaczew

				Stawek- Kolonia Spiczyn- Łuszczów Pierwszy- Łuszczów- Turka- Długie- Jakubowice Murowane- Lublin ul. Turystyczna- Lublin Dworzec Główny PKS					
41	Uzgodnienie	Włodawa	Parczew	Włodawa- Adampol- Wiryki Adampol- Wiryki Południowe Gmina- Wiryki Wola Sklep- Lubień skrz- Lubień II-Lubień I- Kaplony szkoła- Kaplony Samuły- Kaplony szkoła- Zahajki- Horostyta- Horostyta Kolonja- Krzywowierzba- Krzywowierzba skrz.- Krzywowierzba sklep- Krzywowierzba- Kodeniec skrz. Pachola- Lubiczyn II- Marianówka- Chmielów skrz. Bednarzówka- Przewłoka- Parczew	64	4	01:13	1	F.T.U. TRANS- MAR, Stanisław Marciniec Włodawa
42	Uzgodnienie	Radzyń Podlaski	Lublin	Radzyń Podlaski- Marynin OHP- Branica- Wołyń- Kopina II- Kopina I- Milanów III- Milanów II- Kostry II- Kostry- Kostry III/Mogiłki- Parczew- P-W.- Parczew DA- Siemień- Działyń- Tarło- Lub Tów- Niemce- Lublin D.A. Główny	100	5	02:20	6	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
43	Uzgodnienie	Radzyń Podlaski	Parczew	Radzyń Podlaski- Marynin- Branica- Świerże- Suchowola- Jezioro I- Jezioro II- Żminne- Siemień-	33	2	00:50	2	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.

				Augustówka- Glinny Stok- Królewski Dwór- Parczew					
44	Uzgodnienie	Parczew	Radzyń Podlaski	Parczew- Kostry III/Mogiłki- Kostry- Milanów II- Milanów III- Kopina I- Kopina II- Wołyń- Wołyń szkoła- Wołyń- Bezwola- Bezwola szkoła- Bezwola- Bojanówka- Lisiowólka- Bojanówka- Stasinów- Radzyń Podlaski	40	3	01:08	3	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
45	Uzgodnienie	Parczew	Radzyń Podlaski	Parczew- Kostry III/Mogiłki- Czeberaki I- Czeberaki II- Czeberaki I- Kostry skrz- Milanów II- Milanów III- Cichostów I- Cichostów II- Pieńki- Okalew- Wólka Zdunkówka- Suchowola skrz do Milanowa- Suchowola kościół- Świerże- Branica- Marynin- Marynin OHP- Radzyń Podlaski	48	1	01:11	1	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
46	Uzgodnienie	Radzyń Podlaski	Parczew	Radzyń Podlaski- Marynin OHP- Kolonia Marynin Las- Józefów- Niewęgosz szkoła- Niewęgosz mleczarnia- Niewęgosz wieś- Branka- Branka Kolonia- Świerże- Suchowola- Jezioro I- Jezioro II- Żminne- Siemień- Augustówka- Glinny Stok- Królewski Dwór- Parczew DA	31	3	00:50	3	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
47	Uzgodnienie	Parczew	Radzyń Podlaski	Parczew DA- Brudno- Miłków I- Miłków II- Siemień Staw-Siemień wieś- Żminne- Jezioro II-	34	1	00:54	1	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.

				Jezioro I- Suchowola skrz do Milanowa- Suchowola kościół- Świerże- Branka kolonia- Branka- Niewęłtosz wieś- Niewęłtosz Mleczarnia- Niewęłtosz szkoła- Józefów- Kolonia Marynin Las- Marynin OHP- Radzyń Podlaski					
48	Uzgodnienie	Suchowola	Parczew	Suchowola kościół- Suchowola skrz do Milanowa- Jezioro I skrz- Jezioro II skrz- Żminne Siemień wieś- Siemień staw- Miłków II- Miłków I- Brudno- Parczew	21	1	00:32	1	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
49	Uzgodnienie	Radzyń Podlaski	Parczew	Radzyń Podlaski DA- Marynin OHP- Kolonia Marynin Las- Józefów- Niewęłtosz- Skoki- Czemierniki- Stoczek III- Stoczek II- Stoczek I- Wólka Siemieńska- Siemień wieś- Siemień Staw- Miłków II- Miłków I- Brudno- Parczew	32	1	00:50	1	PKS w Radzynie Podlaskim S.A.
50	Uzgodnienie	Międzyrzec Podlaski	Lublin	Międzyrzec Podlaski DA- Zahajki I- Zahajki II- Zahajki III- Drelów ul. Plac Bankowy- Drelów Kolonia- Pereszczówka- Kwasówka Kolonia- Kwasówka- Żelazna kanał- Żelazna skrz Łomazy- Żelazna szkoła- Żelazna Las- Żulinki- Komarówka skrz Przegaliny- Komarówka Podlaska Dworzec- Rudno Szuta- Rudno II- Rudno III	109	2	02:24	1	PKS Międzyrzec Podlaski Sp. z o.o.

				kościół- Rudno IV cmentarz- Rudno V- Kostry I- Kostry II szkoła- Kostry II skrz- Mostry III/Mogiłki- Parczew DA- Parczew Huta- Brudno- Miłków I- Miłków II- Siemień Staw- Siemień wieś- Kolonia Siemień- Działyń- Juliopol- Brzeźnica Leśna- Brzeźnica Stacja Paliw- Niedźwiada- Niedźwiada cmentarz- Tarło skrz- Pałecznicza- Szczekarków moast- Szczekarków szkoła- Lubartów Słowackiego- Lubartów Rynek- Lubartów Lubelska- Łucka- Trzciniec- Wandzin- Zalesie- Niemce- Ciecierzyn- Elizówka- Lublin					
51	Uzgodnienie	Komarówk a Podlaska	Komarówk a	Rudno- Radcze - Rudno III	-	-	-	-	-
52	Uzgodnienie	Parczew	Biała Podlaska	Jabłoń – Podedwórze – Rusify – Horodyszcze – Wisznice	-	-	-	-	-
53	Zezwolenie	Podedwórz e	Podedwórz e	Opole- Bojary- Mosty – Piechy – Hołowno- Kaniuki- Wyhalew – Żaliszczce	-	-	-	-	-
54	Zezwolenie	Sosnowica	Sosnowica	Zienki - Lejno- Nowy Orzechów- Stary Orzechów – Komarówka- Zienki – Górki	-	-	-	-	-

3.3. SIĘĆ KOLEJOWA W POWIECIE

Województwo Lubelskie charakteryzuje się małą gęstością sieci linii kolejowych, wynoszącą 5,6 km na 100 m².

Przez powiat przechodzi linia kolejowa nr 30. łączy stację Łuków ze stacją Lublin Północ. Była nieczynna dla regularnego ruchu pasażerskiego przez 13 lat – od 02.04.2000 roku do 02.04.2013 roku – z powodu małego popytu na usługi przewozowe i złego stanu nawierzchni w części północnej linii. W tym okresie na linii kursowały rzadko pociągi towarowe oraz pociąg turystyczno-gastronomiczny w ostatnią niedzielę sierpnia. W okresie PRL kursowały tędy pociągi relacji Lublin–Siedlce, Lublin–Gdynia oraz Lublin–Białystok. Linia została zamknięta dla ruchu pasażerskiego – po 102 latach i 5 dniach funkcjonowania. Ostatni pociąg z Lublina do Parczewa odjechał w niedzielny wieczór 2 kwietnia 2000 roku o godzinie 19.45. Podjęto jednak plany przywrócenia na linię, w pierwszej kolejności na odcinku Lublin–Lubartów, ruchu pasażerskiego w postaci autobusów szynowych. Pociągi powróciły na trasę 2 kwietnia 2013 roku – pierwszy historyczny skład wyruszył z Lubartowa do Lublina o godz. 6.36 – równo po 13 latach od zamknięcia linii. Początkowo ruch na odcinku Lublin-Lubartów odbywa się w ilości 5 par pociągów/dziennie. Wznowienie po 13 latach kursów pasażerskich z Lublina do Lubartowa było możliwe dzięki modernizacji linii kosztem 40 mln zł, z czego 32 mln zł pochodziło z unijnej dotacji. Na linii są nowe przystanki Lublin-Zadębie i Lublin-Ponikwoda, a przystanek Wandzin przeniesiono bliżej zabudowań. We wrześniu 2013 roku oddano do użytku dwa nowe przystanki w Lubartowie, a relacja pociągów została przedłużona przez Parczew do przystanku Parczew Kolejowa. Od listopada 2014 roku trwa remont odcinka Parczew - Bezwola.

Mapa 3. Sieć kolejowa w powiecie parczewskim



Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Tabela 11. Rozkład jazdy pociągów ze stacji Gródek

Kurs	Od	Do
R 22007	Gródek	Lublin
R 22702	Gródek	Parczew Kolejowa
R 22727	Gródek	Lublin
R 22706	Gródek	Parczew Kolejowa
R 22729	Gródek	Lublin
R 22010	Gródek	Parczew Kolejowa
R 22009	Gródek	Lublin
R 22712	Gródek	Parczew Kolejowa

Tabela 12. Rozkład jazdy pociągów ze stacji Parczew

Kurs	Od	Do
R 22007	Parczew	Lublin
R 22702	Parczew	Parczew Kolejowa
R 22727	Parczew	Lublin
R 22706	Parczew	Parczew Kolejowa
R 22729	Parczew	Lublin
R 22010	Parczew	Parczew Kolejowa
R 22009	Parczew	Lublin
R 22712	Parczew	Parczew Kolejowa

Tabela 13. Rozkład jazdy pociągów ze stacji Parczew Kolejowa

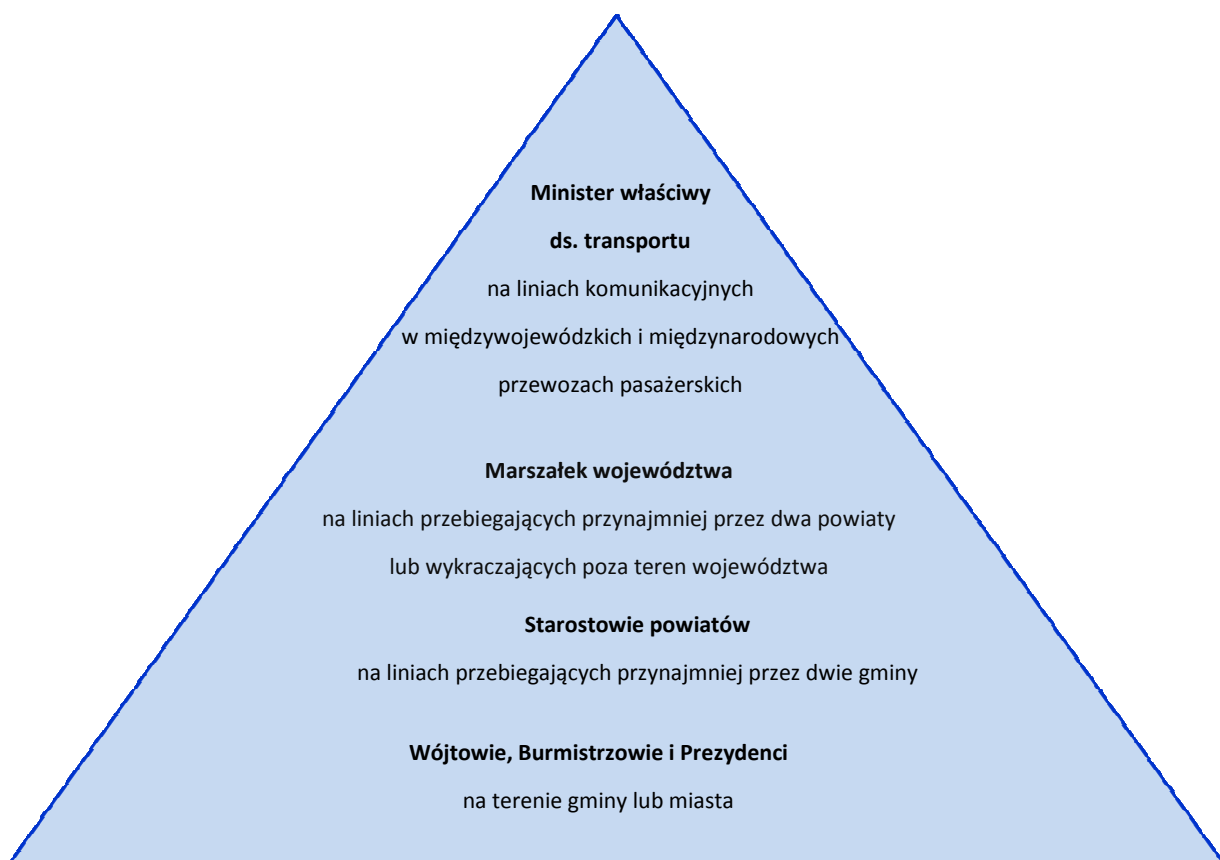
Kurs	Od	Do
R 22007	Parczew Kolejowa	Lublin
R 22727	Parczew Kolejowa	Lublin
R 22729	Parczew Kolejowa	Lublin
R 22009	Parczew Kolejowa	Lublin

4. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW

4.1. ORGANIZATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO W POWIECIE PARCZEWSKIM ORAZ JEGO ZADANIA

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

Rysunek 1. Organizacja rynku przewozów



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

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

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

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

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

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

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

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

- a) ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym,
- b) ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym,
- c) ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego

(Dz. U. z 2010 r. Nr 80, poz. 526, z późn. zm.),

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

4.2. FUNKCJE ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

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

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,

- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

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

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

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

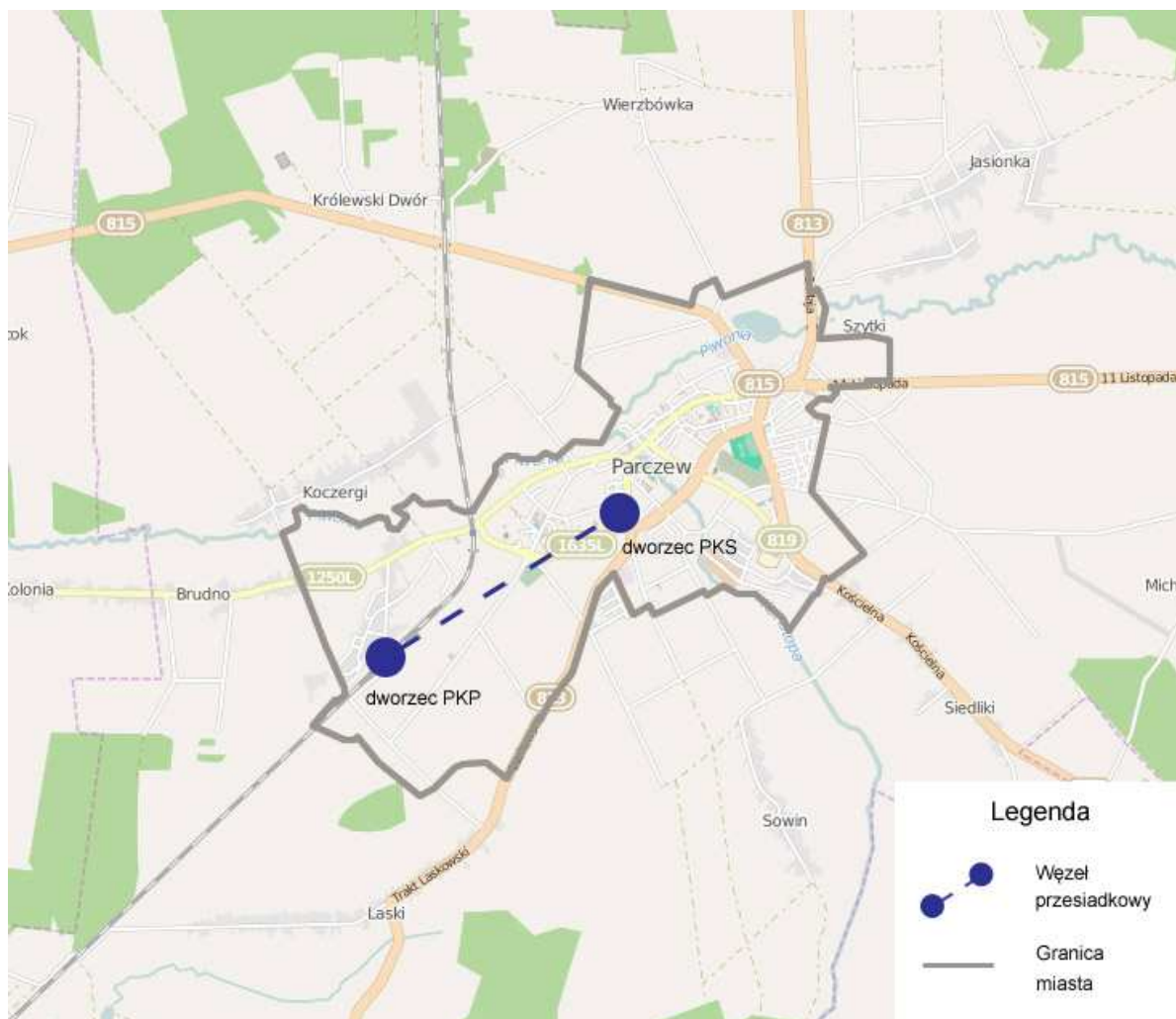
Z kolei zarządzanie publicznym transportem zbiorowym powinno się odbywać z uwzględnieniem zasad zawartych w Rozdziale 4 Ustawy.

5. STRATEGICZNE WĘZŁY PRZESIADKOWE

Pod pojęciem strategiczny węzeł przesiadkowy należy rozumieć miejsce, w którym następuje intensywne przesiadanie się pasażerów transportu publicznego i indywidualnego. Przesiadki w węzłach obejmują szereg różnych środków transportu publicznego i indywidualnego, jak bus, kolej, autobus, samochód czy rower. W systemie transportu publicznego w Powiecie Parczewskim można wskazać 1 węzeł przesiadkowy- Dworzec PKS i PKP w Parczewie. Odległość między nimi wynosi 3,6 km.

Wskazanie miasta Parczew jako główny węzeł przesiadkowy w powiecie jest o tyle zasadne, że w planie transportowym wojewódzkim został on wskazany jako węzeł strategiczny. Utworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego w Parczewie ułatwi podróżowanie po obszarze powiatu i województwa. Aby wskazany węzeł odpowiednio spełniał swoje funkcje, ważne jest zintegrowanie rozkładów jazdy komunikacji autobusowej powiatowej i wojewódzkiej oraz dopasowanie jej do rozkładów jazdy kolei. Jak wiadomo Starosta po 2016 roku jako Organizator publicznego transportu zbiorowego będzie miał wpływ na kształtowanie rozkładu jazdy autobusowej komunikacji publicznej.

Mapa 4. Strategiczne węzły przesiadkowe w powiecie parczewskim



źródło: opracowanie własne

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego można uzyskać poprzez integrację systemu transportu publicznego - autobusów i transportu kolejowego na następujących poziomach:

- **hardware**- dostępności w czasie i przestrzeni do punktów węzłowych, wspólnego użytkowania torów kolejowych przez PKP oraz innych operatorów;
- **software**- systemów informatycznych, zarządzania przewozami, zarządzania ruchem;
- **orgware**- koordynacji linii oraz rozkładów jazdy;
- **finwale**- wspólnego systemu taryfowego i biletowego.

Integracja transportu zbiorowego stwarza nowe możliwości dla organizatora i samego pasażera.

Zróznicowanie rodzajów przewozów i odległości wymaga koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych. Koordynacja poszczególnych podsystemów i gałęzi transportowych w przewozach pasażerskich to usprawnienie całego cyklu podróży w zakresie:

- współdziałania wszystkich elementów składowych realizacji potrzeb przewozowych w ramach pasażerskiego systemu transportu;
- integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu, co pozwala na spełnienie oczekiwań pasażera, co do punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

Oczekiwane przez pasażerów punktualność i szybkość podsystemów i gałęzi transportowych powinny być zapewnione przez intramodalność i intermodalność transportową.

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązujących w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji 75% transport publiczny- 25% transport indywidualny. Jednak biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu-powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne proporcje przyjmuje się podział 50%:50%.

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Oprócz usprawnienia komunikacji zbiorowej należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych);
- parkingów P&R;
- systemu informacji i zarządzania ruchem;
- systemu ścieżek rowerowych.

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać, a nie wchodzić z sobą w konflikt.

Integracja transportu publicznego i indywidualnego powinna opierać się także na systemie Park & Ride- czyli na systemie, gdzie pasażer podjeżdża swoim samochodem do danego miejsca na obrzeżu miasta lub do miejsca w pobliżu centrum i dalszą podróż odbywa środkami komunikacji publicznej. Parczew jest zbyt małym miastem, by system ten funkcjonował z korzyścią dla mieszkańców, jednak mógłby on być atrakcyjny dla przyjezdnych oraz dla turystów, szczególnie turystów jednodniowych.

Realizacja Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Powiecie Parczewskim przyczyni się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

- usprawnienie jego funkcjonowania,
- wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,
- skrócenie czasów podróży,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
- zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,
- realizacji systemu parkingów „Park & Ride”,
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
- stabilny system finansowania transportu publicznego.

6. SIĘĆ O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE PARCZEWSKIM

6.1. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PLANÓW TRANSPORTOWYCH WYŻSZEGO RZĘDU

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

W momencie opracowywania planu transportowego dla powiatu parczewskiego obowiązują:

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

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

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

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

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

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

- **Linia komunikacyjna R1 Lublin – Niemce – Lubartów – Parczew** (organizacja przez Województwo Lubelskie)
- **Linia komunikacyjna R1 Parczew – Milanów – Radzyń Podlaski – Łuków**

Możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie w przypadku posiadania wystarczających środków finansowych w budżecie województwa oraz zaistnienia odpowiednich warunków demograficznych i społecznych z jednoczesną poprawą infrastruktury kolejowej.

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

- **Linia 551 Lublin – Niemce – Lubartów – Niedźwiada – Siemień – Parczew**

Możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie w przypadku posiadania odpowiednich środków finansowych oraz istnienia uzasadnionych uwarunkowań demograficznych i społecznych.

- **Linia 551 Parczew – Jabłoń – Wisznice – Rossosz – Łomazy – Biała Podlaska** (organizacja przez Województwo Lubelskie)
- **Linia 561 Parczew – Wiryki – Włodawa** (organizacja przez Województwo Lubelskie)
- **Linia 571 Radzyń Podlaski – Parczew** (organizacja przez Województwo Lubelskie)
- **Linia 562 Łęczna – Ludwin – Sosnowica – Dębowa Kłoda – Parczew**

Możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie w przypadku posiadania odpowiednich środków finansowych oraz istnienia uzasadnionych uwarunkowań demograficznych i społecznych.

Dodatkowo w Planie Transportowym wskazano, że zintegrowane węzły przesiadkowe o znaczeniu wojewódzkim, oprócz tych wskazanych w krajowym planie transportowym, powinny powstać min. w Parczewie.

Ponadto, w związku z reaktywacją przewozów na odcinku Lubartów – Parczew we wrześniu 2013 r.

utworzonych zostało 5 tymczasowych przystanków osobowych: min. Parczew – Kolejowa (linia nr 30, przy skrzyżowaniu ulic Jana Pawła II i Kolejowej).

6.2. WYZNACZENIE SIECI O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE PARCZEWSKIM

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

Sieć użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym to usługi:

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

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

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

LINIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Objęcie funkcją użyteczności publicznej 19 linii, których część obecnie funkcjonuje, a których przebieg nie pokrywa się ze sobą na znacznej odległości.

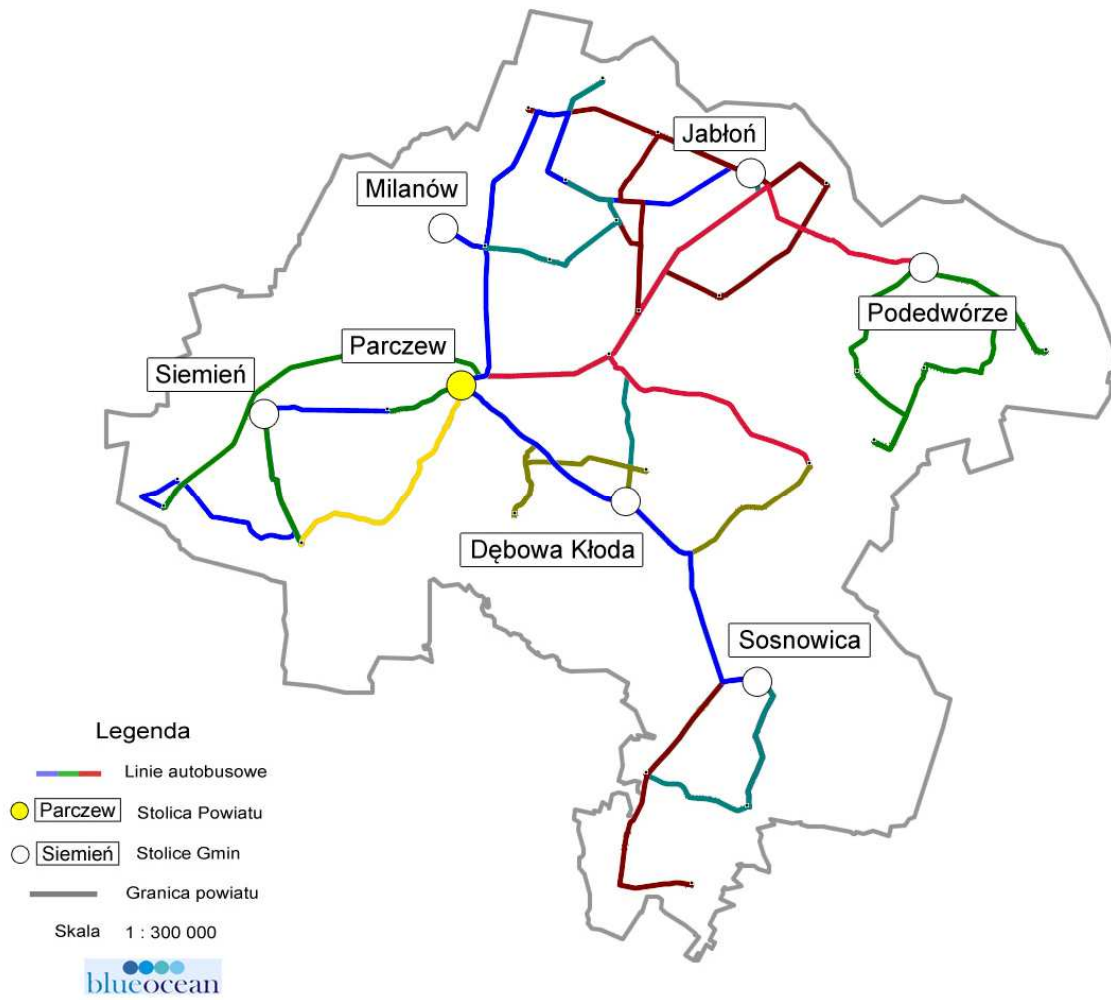
- mieszkańcy miejscowości, do których do tej pory docierały linie powiatowe będą musieli się przesiadać chcąc skorzystać z linii o charakterze użyteczności publicznej, ewentualnie korzystać z połączeń komercyjnych
- wariant możliwy do uruchomienia w przypadku wyboru operatora w trybie koncesyjnym z uwzględnieniem możliwości przyznawania operatorom rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług
- przebieg linii zostanie wyznaczony w taki sposób, aby zaspokajać możliwie najwięcej potrzeb przewozowych mieszkańców (objąć możliwie największy obszar, najwięcej miejscowości), przy jednoczesnym zminimalizowaniu kosztów po stronie organizatora. Utrzymywanie linii o podobnym przebiegu na długim odcinku będzie rodziło potrzebę wypłacania podwójnej rekompensaty de facto dla tych samych tras.

W tym wariantcie funkcją użyteczności publicznej proponuje się objąć następujące linie:

Tabela 14. Linie użyteczności publicznej

Lp.	Od	Przez	Do
1	Parczew	Parczew- Kostry- Milanów- Kostry- Rudno- Rudzieniec- Łubno- Dawidy- Jabłoń- Kolano- Zaniówka- Przewłoka- Birce- Parczew	Parczew
2	Parczew	Brudno- Miłków- Siemień- Wola Tulnicka- Tulniki- Władysławów- Gródek Szlachecki- Tyśmienica- Buradów- Pohulanka- Laski	Parczew
3	Parczew	Birce- Przewłoka- Zaniówka- Kolano- Borek- Kalinka- Kolano Kol.- Puchowa Góra- Paszenki- Jabłoń- Kolonia Jabłoń- Kolano Skrz.- Zaniówka- Przewłoka- Birce	Parczew
4	Parczew	Birce- Przewłoka- Zaniówka- Kolano- Borek- Kalinka- Kolano Kol.- Puchowa Góra- Paszenki- Jabłoń- Dawidy- Łubno- Gęś- Kolano Skrz.- Zaniówka- Przewłoka- Birce	Parczew
5	Parczew	Laski- Pohulanka- Buradów- Tyśmienica- Gródek Szlachecki- Władysławów- Tulniki- Wola Tulnicka- Siemień- Działyń	Juliopol
6	Parczew	Zaniówka- Przewłoka- Wola Przewłocka- Kodeniec- Lubiczyn- Marianówka- Chmielów- Chmielów Kolonia- Przewłoka- Parczew	Parczew
7	Parczew	Parczew- Kostry- Czeberaki- Kostry- Parczew	Parczew
8	Kodeniec	Kodeniec- Hanów- Nietiahy- Uhnin- Dębowa Kłoda- Żmiarki- Bednarzówka- Żmiarki- Letnie- Stępków Wieś- Plebania Wola- Makoszka- Plebania Wola- Stępków- Siedliki	Parczew
9	Parczew	Parczew- Kostry	Milanów
10	Parczew	Koczerki- Brudno- Miłków- Siemień- Wola Tulnicka- Tulniki- Władysławów- Gródek- Nadziejka- Sewerynowka- Juliopol	Działyń
11	Juliopol	Działyń- Siemień Kol.- Siemień- Augustówka- Glinny Stok- Królewski Dwór- Parczew- Birce- Przewłoka- Zaniówka- Kolano- Jabłoń- Kolonia Jabłoń	Jabłoń
12	Parczew	Parczew- Kostry- Milanów- Kostry- Rudno- Radcze- Rudzieniec- Gęś- Czeberaki- Kostry- Parczew	Parczew
13	Paszenki	Paszenki- Jabłoń- Dawidy- Łubno- Gęś- Kolano Skrz.- Zaniówka- Przewłoka- Chmielów- Chmielów Kol.- Marianówka- Chmielów Kol.- Chmielów- Przewłoka- Parczew	Parczew
14	Rudzieniec Wieś	Radcze- Rudno- Radcze- Rudno- Kostry- Milanów- Kostry	Parczew
15	Parczew	Przewłoka- Zaniówka- Puchowa Góra	Podedwórze
16	Parczew	Siedliki- Uhnin- Sosnowica	Zienki
17	Podedwórze	Opole- Bojary- Mosty – Piechy – Hołowno- Kaniuki- Wyhalew – Zaliszcze	Podedwórze

Mapa 5. Linie użyteczności publicznej



źródło: opracowanie własne

7. FINANSOWANIE USŁUG O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

7.1. FORMY FINANSOWANIA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

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

1. POBIERANIU OPŁAT

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

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

2. PRZEKAZANIU REKOMPENSATY

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

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

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

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

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

Sytuacja ulegnie zmianie od dnia 1 stycznia 2017 r. Od tego momentu obowiązek stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów będzie spoczywał tylko na operatorach. Wynika to również z zapisów ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o *uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego*, zgodnie z którymi uprawnienia do ulgowych przejazdów w komunikacji publicznej będą realizowane na liniach o charakterze użyteczności publicznej. W związku z realizacją tego obowiązku operatorom będzie przysługiwała rekompensata z

tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Wydatki na sfinansowanie tej straty są pokrywane z budżetu państwa (art. 56 ust. 1 Ustawy). **Taka część rekompensaty będzie przysługiwała każdemu operatorowi bez względu na tryb w jakim zostanie wybrany.**

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

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

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

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

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

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

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

3. UDOSTĘPNIENIU ŚRODKÓW TRANSPORTU

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

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

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

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

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

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

7.2. WPŁYW TRYBU WYBORU OPERATORA NA FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO

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 Parczewskiego) 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 Parczewskiego 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. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH

8.1. ZAGADNIENIA WPROWADZAJĄCE

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

Pierwszym wnioskiem, jaki można wyciągnąć analizując stan systemu transportowego w powiecie parczewskim jest fakt, że obecna gęsta siatka połączeń realizowana na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Parczewskiego odpowiada potrzebom komunikacyjnym mieszkańców.

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

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

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

Z jednej strony, niezbędne będzie dostosowanie transportu publicznego do zwiększającej się liczby osób starszych. Takie osoby najczęściej nie mają innej możliwości przemieszczania się. Brak dostępu do transportu publicznego może prowadzić do wykluczenia tych osób z życia społecznego. Trudności organizacyjne powoduje fakt, że osoby starsze

najczęściej nie mają stałych celów podróży i nie przemieszczając się regularnie. Ciężko będzie dostosować częstotliwość kursowania do takich potrzeb (zakupy, lekarz). W tym miejscu niezbędne jest podkreślenie jak ważne jest, aby połączenia odbywały się regularnie i aby rozkład jazdy był stabilny. Tak funkcjonujący transport świadczy o jego niezawodności. Częste zmiany częstotliwości kursowania oraz trasy powodują natomiast decyzje o rezygnacji z podróży danym środkiem transportu.

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

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

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

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

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

- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych,
- punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),
- czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki itp.),
- wygodną sieć parkingów umożliwiającą funkcjonowanie pasażerów w systemie „park and ride”, dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów.

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

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

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

8.2. 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 dziećmi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
 - wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
- usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
 - zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu lub budowanie przystanków o platformach niższych o 3-4 cm względem linii nadwozia pojazdu, co uczyni różnicę poziomów akceptowalną dla osób niepełnosprawnych oraz ograniczy ryzyko uszkodzeń autobusów o krawędzie peronów przystankowych),
 - lokalizacja przystanków bliżej pożądanego celu podróży,
- odpowiedniej organizacji przystanku:
 - miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,

- o czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
- o czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
- o zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
 - o zniżki dla wybranych grup pasażerów,
 - o przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

8.3. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA (SIP)

Zgodnie z Ustawą o Publicznym Transporcie Zbiorowym rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi (art. 15

pkt. 1) zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie:

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

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

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

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

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

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

- Uzyskania informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej;

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

Punkty obsługi pasażera powinny być zlokalizowane w kluczowych rejonach powiatu, przede wszystkim na Dworcu PKS i PKP w Parczewie.

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

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

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

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

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

8.4. UDOSTĘPNIANIE OPERATOROM LUB OPERATOROM I PRZEWOŹNIKOM INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

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

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

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

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

9. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE PARCZEWSKIM

9.1. STAN OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO POWIATU PARCZEWSKIEGO

Do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy podejmowanie działań zmierzających do ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko, przede wszystkim poprzez określenie odpowiednich standardów dotyczących taboru. Będą one jednym z kryteriów decydujących przy wyborze określonego operatora. Stąd, w poniższej analizie wzięto pod uwagę stan środowiska naturalnego w powiecie parczewskim, poziom oddziaływania transportu na środowisko oraz rolę planu transportowego w stosunku do ochrony środowiska.

Aktualny stan ekologiczny Powiatu Parczewskiego 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 Parczewskiego, 2007
2. Plan Gospodarki Odpadami dla Powiatu Parczewskiego, 2007

C. Dokumenty na poziomie gminnym:

1. Program ochrony środowiska z Planem gospodarki odpadami na lata 2004-2014 dla gminy Sosnowica, Lublin 2004

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

Lasy Parczewskie

Lasy położone pomiędzy Kanałem Wieprz – Krzna a Tyśmienicą. Zajmują powierzchnię około 136 km² i leżą w obrębie gmin Uścimów, Ostrów Lubelski, Dębowa Kłoda, Parczew, Sosnowica. Od zachodu przylegają do doliny Tyśmienicy, od wschodu, północy, a także częściowo od południa sąsiadują z polami uprawnymi. Cały kompleks położony jest w zlewni Tyśmienicy, a odwadniają go jej dopływy Ochoża, Piwonia-Bobrówka oraz Konotopa. Dominują tutaj lasy iglaste, w mniejszym stopniu lasy mieszane, łąki i pastwiska, miejscami występują wrzosowiska. Największą powierzchnię zajmują obecnie bory sosnowe, lokalnie obserwuje się olsy, grądy, łągi jesionowo-olchowe oraz zanikające bory bagienne i torfowiska przejściowe. Licznie występowały bagna i torfowiska o zwyczajowych nazwach: Rude Bagno, Uroczyisko Hryc, Cygański Kąt czy Ochoża. Dzisiaj są to powierzchnie pokryte drzewostanem, a na terenie dawnego bagna Ochoża funkcjonuje plantacja borówki amerykańskiej. Występuje tu około 23 gatunków ptaków, w tym: bocian biały, bocian czarny, podgorzałka[1], trzmiełodaj, bielik, orlik krzykliwy i derkacz. W 2010 roku cały kompleks leśny uznano za ostoję ptaków IBA. W sąsiedztwie lasów znajdują się śródleśne jeziora: Czarne Gościnnieckie, Obradowskie (rezerwat przyrody), Kleszczów oraz stawy: Wiklik, Rumieniec, Płonne, Prokop użytkowane gospodarczo. Przez Lasy Parczewskie biegnie turystyczny Szlak Partyzancki, oznaczony kolorem czerwonym i szlak zielony "Leśny". Na obszarze Lasów Parczewski znajdują się 3 rezerваты przyrody: Jezioro Obradowskie, Królowa Droga, Lasy Parczewskie. Znajduje się tu także Park Krajobrazowy Pojezierze Łęczyńskie oraz Poleski Obszar Chronionego Krajobrazu, w pobliżu zaś także Poleski Park Narodowy.

Czarny Las

Florystyczny i leśny rezerwat przyrody znajdujący się na terenie gminy Milanów, w powiecie parczewskim, w województwie lubelskim. Zajmuje 15,96 ha. Został utworzony w roku 1981. Przedmiotem ochrony jest zachowanie fragmentu wielogatunkowego lasu mieszanego pochodzenia naturalnego. Na obszarze rezerwatu zachowały się tu szczególnie cenne stanowiska starych, naturalnych lasów mieszanych i liściastych. Można tu spotkać unikatowe okazy 160-letnich dębów, 130-letnich grabów i lip.

Jezioro Obradowskie

Florystyczny i torfowiskowy rezerwat przyrody znajdujący się na terenie gminy Parczew, w powiecie parczewskim, w województwie lubelskim. Zajmuje 82,74 ha. Został utworzony w 1966 roku. Przedmiotem ochrony (według aktu powołującego) – zachowanie jeziora dystroficznego oraz naturalnych zbiorowisk torfowiskowych i leśnych z obecnością rzadkich składników flory, w tym wielu gatunków podlegających ochronie prawnej.

Królowa Droga

Florystyczny i leśny rezerwat przyrody znajdujący się na terenie gminy Dębowa Kłoda, w powiecie parczewskim, w województwie lubelskim. Zajmuje 38,57 ha. Został utworzony w roku 1967. Przedmiotem ochrony jest zachowanie starodrzewu dębowego naturalnego pochodzenia z pomnikowymi okazami dębu szypułkowego.

Torfowisko przy Jeziorze Czarnym

Florystyczny i torfowiskowy rezerwat przyrody znajdujący się nad Jeziorem Czarnym Sosnowickim na terenie gminy Sosnowica, w powiecie parczewskim, w województwie lubelskim. Zajmuje powierzchnię 47,87 ha. Został utworzony w roku 1959. Przedmiotem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych i krajobrazowych torfowiska wysokiego oraz malowniczego krajobrazu z występującymi jeziorami i torfowiskami.

Warzewo

Faunistyczny i torfowiskowy rezerwat przyrody znajdujący się na terenie gminy Podedwórze, w powiecie parczewskim, w województwie lubelskim. Zajmuje 58,25 ha. Został utworzony w roku 1988. Przedmiotem ochrony jest zachowanie miejsc lęgowych i ostoi wielu gatunków ptaków.

9.2. ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO

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

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

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

Plan Transportowy stanowi więc jedynie ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej, ze wskazaniem sposobu efektywnego jej wykorzystania oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; jest to więc dokument wtórny wobec wcześniej obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych zarówno jednostek samorządu

terytorialnego (województw, powiatów, gmin), jak i urzędów administracji centralnej (jak np. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie) i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.

10. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO 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.

Powiat Parczewski jako organizator publicznego transportu zbiorowego powinien tak zarządzać usługami przewozowymi, aby zaspokajały one najistotniejsze potrzeby mieszkańców, a także były zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju.

Dzięki ulepszeniu sieci transportowej, podniesieniu poziomu świadczonych usług, dostosowaniu cen biletów oraz unowocześnieniu taboru i uwzględnieniu potrzeb transportowych osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej publiczny transport zbiorowy stanie się alternatywą dla transportu indywidualnego. Wszelkie tego typu działania powinny być poprzedzone badaniami:

- a. wielkości popytu oraz przekrojowej struktury popytu
- b. rentowności kursów wykonywanych przez publicznych przewoźników działających na terenie powiatu

Na terenie objętym niniejszym planem transportowym, ze względu na posiadaną infrastrukturę transportową komunikacja publiczna będzie realizowana jako przewozy drogowe.

Usprawnienie i rozwój systemu transportu publicznego będą służyć:

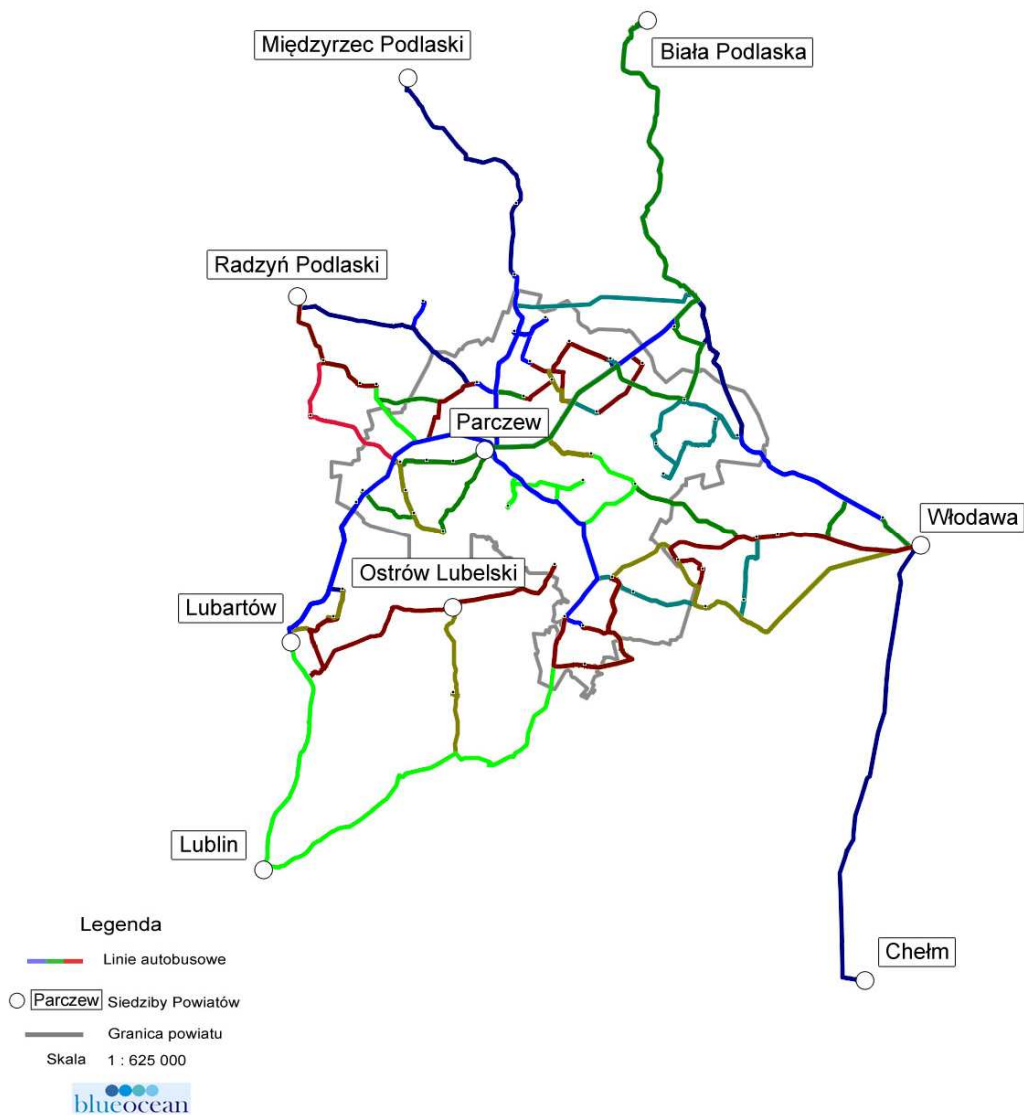
- zapewnieniu odpowiedniej dostępności i skomunikowania pomiędzy poszczególnymi miastami i miejscowościami wchodzącymi w skład powiatu oraz Parczewem
- poprawie stanu środowiska naturalnego oraz jego ochronie
- poprawie bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa uczestników transportu
- stymulowaniu rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego

Spełnienie opisanych w tym rozdziale postulatów przyczyni się do uatrakcyjnienia oferty przewozowej świadczonej przez publiczny transport zbiorowy w powiecie, co może znacząco wpłynąć na zmianę popytu na usługi transportu zbiorowego realizowanego przez organizatora, którym jest Starosta Parczewski.

11. ZAŁĄCZNIK I

Poniższa mapa została sporządzona na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Parczewskiego oraz na podstawie zezwoleń uzgodnionych przez Starostę Powiatu Parczewskiego.

Mapa 6. linie komunikacyjne przebiegające przez powiat parczewski



źródło: opracowanie własne