



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

Lublin, dnia 13 października 2023 r.

Poz. 5978

Podpisany przez:

Paweł Chruściel; LUW w Lublinie

Data: 13.10.2023 12:57:34



UCHWAŁA NR LVII/85/23 RADY MIASTA BIAŁA PODLASKA

z dnia 22 września 2023 r.

w sprawie przyjęcia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Gminy Miejskiej Biała Podlaska wraz z obszarem Gminy Biała Podlaska w ramach porozumienia międzygminnego na lata 2023 - 2028"

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r., poz. 40 z późn. zm.), art. 9 ust. 1 pkt. 1 lit. b i ust. 3, art. 12 ust. 1 i ust. 2 oraz art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r., poz. 1343 z późn. zm.) - Rada Miasta Biała Podlaska uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się "Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Gminy Miejskiej Biała Podlaska wraz z obszarem Gminy Biała Podlaska w ramach porozumienia międzygminnego na lata 2023 - 2028", stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Biała Podlaska.

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

Wiceprzewodniczący Rady
Miasta Biała Podlaska

Marek Dzyr

Załącznik nr 1
do Uchwały Nr LVII/85/23
Rady Miasta Biała Podlaska
z dnia 22 września 2023 r.



**Plan zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
Gminy Miejskiej Biała Podlaska
wraz z obszarem Gminy Biała Podlaska
w ramach porozumienia międzygminnego
na lata 2023-2028**

Biała Podlaska, wrzesień 2023 r.

Spis treści

Wstęp	5
Zakres Planu.....	10
Definicje i określenia	12
1. Informacje ogólne o mieście Biała Podlaska	15
1.1. Komunikacja zbiorowa.....	16
1.2. Transport drogowy.....	17
1.3. Linie kolejowe.....	19
1.4. Transport lotniczy	21
1.5. Ścieżki rowerowe	22
1.6. Transport wodny.....	24
2. Sieć komunikacyjna, na której są wykonywane oraz planowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej.	26
2.1. Drogi	26
2.2. Transport zbiorowy.....	27
2.3. Przystanki.....	33
2.4. Tabor	35
3. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych.....	37
3.1. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem	37
3.2. Demografia.....	37
3.3. Rynek pracy	42
3.4. Obiekty użyteczności publicznej	45
3.5. Gospodarka	54
3.6. Sfera społeczna.....	57
3.7. Zagospodarowanie przestrzenne.....	59
3.8. Podział miasta na rejony i mikrorejony komunikacyjne oraz ich charakterystyka	64
4. Opis przewidywanego finansowania usług przewozowych.	69
4.1. Formy finansowania usług przewozowych.....	69
4.2. Źródła finansowania usług przewozowych	69
4.3. Przychody ze sprzedaży biletów w umowach netto i brutto	72
5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	73
5.1. Wskaźnik motoryzacji.....	73
5.2. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej.....	76
6. Zasady organizacji rynku przewozów.....	76

7. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	80
7.1. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej	81
7.2. Standardy w zakresie przystanków komunikacji miejskiej	82
7.3. Standardy w zakresie informacji dostępnej dla pasażerów	83
7.4. Standardy w zakresie ochrony środowiska	84
7.5. Rekomendacje dotyczące zmiany taboru	87
7.6. Dostępności do infrastruktury przystankowej.....	88
8. Sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej.....	91
8.1. System informacji pasażerskiej	91
8.2. Sposoby pobierania obowiązujących opłat za przejazd.....	93
8.3. Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.....	96
9. Kierunki rozwoju transportu publicznego w Białej Podlaskiej.	99
9.1. Polityka transportowa miasta Biała Podlaska,	99
9.2. Kierunki rozwoju transportu publicznego w Białej Podlaskiej.....	103
9.3. Monitorowanie procesu wdrażania „Zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego w mieście Biała Podlaska”	108
9.4. Konsultacje społeczne	110

Wstęp

Głównym celem Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Gminy Miejskiej Biała Podlaska wraz z obszarem Gminy Biała Podlaska w ramach porozumienia międzygminnego na lata 2023-2028, jest stworzenie zrównoważonego systemu publicznego transportu zbiorowego w perspektywie lat 2023-2028 na obszarze Gminy Miejskiej Biała Podlaska oraz na obszarze Gminy Biała Podlaska.

Zrównoważenie oznacza dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu świadczonych usług publicznego transportu zbiorowego poprzez:

- 1) Dostosowanie ilości i jakości usług do oczekiwań pasażerów, z uwzględnieniem dostępności dla osób niepełnosprawnych;

Dostosowanie ilości i jakości usług transportowych do oczekiwań pasażerów, uwzględniając jednocześnie potrzeby osób z niepełnosprawnościami, jest kluczowym aspektem tworzenia bardziej dostępnego i przyjaznego środowiska dla wszystkich użytkowników. Działania, które należy podjąć w tym celu:

- Projektowanie infrastruktury transportowej, takiej jak przystanki autobusowe, dworce kolejowe itp. z uwzględnieniem potrzeb osób z różnymi niepełnosprawnościami. Dostępność dla wózków inwalidzkich, schodów ruchomych, windy i rampy dla wózków inwalidzkich.
- Zaangażowanie osób z niepełnosprawnościami do procesu podejmowania decyzji w sprawie usług transportowych. Ich wiedza i perspektywa są nieocenione w określaniu rzeczywistych potrzeb i oczekiwań.
- Wykorzystanie nowych technologii może znacząco poprawić dostępność dla osób z niepełnosprawnościami, może to obejmować np. aplikacje mobilne, które dostarczają informacje o dostępności usług, czy też ułatwiają zarządzanie i planowanie podróży.
- Doposażanie autobusów w system zliczania pasażerów, który pozwala zaplanować liczbę i pojemność taboru na poszczególnych liniach, w różnych godzinach w ciągu doby.
- Wspieranie edukacji i podnoszenia świadomości na temat potrzeb osób z niepełnosprawnościami wśród personelu obsługującego transport oraz wśród innych pasażerów. Większa wiedza na ten temat może zmniejszyć barierę w komunikacji i integracji.
- Bezpieczeństwo pasażerów, w tym osób z niepełnosprawnościami, powinno być priorytetem. Obejmuje to odpowiednie zabezpieczenia i procedury w pojazdach, jak również zapewnienie ochrony przed agresją czy molestowaniem.
- Monitorowanie jakości usług transportowych i reakcji pasażerów, w tym osób z niepełnosprawnościami, może pomóc w identyfikowaniu obszarów do poprawy i ciągłym dostosowywaniu usług.
- Zapewnienie różnych opcji komunikacji, takich jak informacje głosowe, napisy, oznaczenia graficzne, może pomóc osobom z różnymi niepełnosprawnościami w korzystaniu z usług transportowych.

Dostosowanie usług transportowych dla osób z niepełnosprawnościami jest ważnym

str. 5

krokiem w kierunku budowania bardziej integracyjnego społeczeństwa, w którym wszyscy mieszkańcy mogą korzystać z usług publicznych w pełni niezależnie od swoich indywidualnych potrzeb i możliwości.

2) Zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;

- Zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, które będą łatwo dostępne dla mieszkańców oraz poprawią komfort podróży, porównywalny z korzystaniem z samochodu osobowego.

- Dostarczenie efektywnej i atrakcyjnej alternatywy dla samochodów, publiczny transport zbiorowy może pomóc w zmniejszeniu zatorów i korków na drogach, co przyczynia się do poprawy płynności ruchu.

- Korzystanie z usług publicznego transportu zbiorowego wspiera cele związane z redukcją emisji gazów cieplarnianych i walką ze zmianami klimatu.

- Rozwinięcie publicznego transportu zbiorowego jako preferowanego środka transportu przyczynia się do stworzenia bardziej zielonych i przyjaznych dla pieszych i rowerzystów przestrzeni miejskich.

- Nowoczesny i komfortowy tabor, wyposażony w odpowiednią przestrzeń dla pasażerów oraz dostępne miejsca dla osób z niepełnosprawnościami, klimatyzację i miejsca do przechowywania bagażu, sprawią, że podróż transportem zbiorowym będzie bardziej atrakcyjna (planowany zakup autobusów elektrycznych).

- Wykorzystanie nowoczesnych technologii w transporcie publicznym, takich jak aplikacje mobilne z informacjami o rozkładach jazdy, mapy w czasie rzeczywistym, bilet elektroniczny i płatności zbliżeniowe (bezigotówkowe), ułatwi pasażerom korzystanie z usług.

- Zapewnienie wysokich standardów bezpieczeństwa w pojazdach (monitoring) i na przystankach, oraz utrzymanie czystości w środkach transportu, przyciągnie większą liczbę pasażerów.

3) Koordynację planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z miejscowymi planami rozwoju przestrzennego;

- Koordynacja planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie, kraju oraz miejscowymi planami rozwoju przestrzennego jest niezbędna w celu zapewnienia spójności i efektywności działań w obszarze transportu.

- Koordynacja pozwala na lepsze wykorzystanie dostępnych funduszy i zasobów na rozwój infrastruktury transportowej. Dzięki temu można osiągnąć większy wpływ i lepsze rezultaty w dziedzinie transportu.

- Spójny i zrównoważony rozwój infrastruktury transportowej przyczynia się do poprawy mobilności mieszkańców, umożliwiając im łatwiejsze i bardziej efektywne podróżowanie.

- Zaangażowanie mieszkańców i społeczności lokalnych w proces koordynacji planów rozwoju transportu. Konsultacje społeczne pokazują rzeczywiste potrzeby i oczekiwania mieszkańców co należy uwzględnić w planach transportowych.

4) Redukcję negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne oraz klimat miasta;

- Osiągnięcie celu redukcji negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne oraz klimat miasta wymaga stałego zaangażowania i podejmowania konkretnych działań zarówno na poziomie lokalnym, jak i globalnym. Proaktywne podejście do ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju miasta przyczyni się do tworzenia bardziej przyjaznego i zdrowego środowiska dla wszystkich mieszkańców.

- Promowanie transportu publicznego, takiego jak elektryczne autobusy, tramwaje i pociągi, zasilane energią odnawialną, co pozwala na znaczne zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych w mieście.

- Inwestycje w infrastrukturę dla rowerzystów i pieszych, takie jak ścieżki rowerowe i chodniki, zachęcają mieszkańców do poruszania się pieszo lub na rowerze, co zmniejsza emisję spalin i poprawia jakość powietrza.

- Inwestycje w rozwój i modernizację transportu zbiorowego, umożliwiają zwiększenie udziału tego typu środków transportu, co przyczynia się do zmniejszenia liczby pojazdów na drogach.

- Inwestycje w odbudowę i rozwijanie terenów zieleni, takich jak parki i ogrody, przyczyniają się do poprawy jakości powietrza i absorpcji CO₂.

- Popularyzowanie wiedzy na temat ochrony środowiska i skutecznych praktyk ekologicznych wśród mieszkańców może przyczynić się do zmiany postaw i zachowań na korzyść środowiska.

- Wdrażanie zrównoważonych rozwiązań wymaga współpracy różnych interesariuszy, takich jak władze lokalne, przedsiębiorcy, organizacje pozarządowe i mieszkańcy.

Zakłada się także, że kształtowana Planem Transportowym oferta usługowa na omawianym obszarze sprzyjać będzie procesom rozwoju gospodarczego i będzie stymulować zainteresowanie inwestycyjne m. in. dzięki koordynacji planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z innymi lokalnymi planami rozwojowymi strategicznymi i bardziej szczegółowymi. Niniejsza Polityka Transportowa jest zgodna z projektem Zintegrowanej Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Biała Podlaska na lata 2023 – 2030 .

Plan Transportowy, stosownie do wymagań określonych w przepisach prawnych krajowych i unijnych uwzględnia przede wszystkim:

- zapewnienie dostępności do usług transportu publicznego o odpowiednim wolumenie i jakości, w tym dla osób niepełnosprawnych, co odpowiada oczekiwaniom społecznym i wymogom określonym w przepisach prawa;
- funkcjonowanie transportu publicznego w sposób stanowiący atrakcyjną alternatywę dla użytkowania indywidualnych samochodów osobowych, tj. zapewnienie wysokiej jakości usług, w tym uprzywilejowanie pojazdów transportu zbiorowego w ruchu drogowym;
- integrację systemów transportu publicznego, obejmującą transport miejski i transport regionalny – przede wszystkim w zakresie taryfowo-biletowym i koordynacji rozkładów

jazdy, struktury przystankowej (w tym budowa węzłów integracyjnych), informacji o rozkładach jazdy i usługach towarzyszących, a także komunikację informacyjną z innymi systemami;

- dążenie do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko – poprzez utrzymanie założonego udziału transportu publicznego w przewozach miejskich, sukcesywną wymianę taboru na spełniający jak najwyższe normy emisji spalin;
- utrzymanie odpowiedniego poziomu efektywności ekonomiczno-finansowej systemu komunikacji zbiorowej dostosowanego do polityki gmin odpowiedzialnych za organizację transportu;

Wdrażając Plan Transportowy będzie można oczekiwać:

- kontynuacji procesu poprawy funkcjonowania transportu zbiorowego;
- rozwoju systemu transportu (dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów);
- zrównoważonego podziału zadań transportowych pomiędzy transportem publicznym, ruchem samochodowym, rowerowym i pieszym, które będą sprzyjały ograniczeniu uciążliwości transportu dla środowiska, jakości życia mieszkańców oraz poprawę dostępności komunikacyjnej miasta wraz z terenami przyległymi (jak również województwa i kraju).

W opracowaniu uwzględniono następujące przepisy prawne i dokumenty:

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. z 2022 r. poz. 1343 z późn. zm.;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684 ;
- Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 roku dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym;
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu;
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego Biała Podlaska;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Biała Podlaska;

- Projekt Zintegrowanej Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Biała Podlaska na lata 2023 – 2030;
- Uchwała nr XXXIX/316/2022 Rady Gminy Biała Podlaska z dnia 28 grudnia 2022 r. w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie porozumienia pomiędzy Gminą Biała Podlaska, a Gminą Miejską Biała Podlaska na powierzenie Gminie Miejskiej Biała Podlaska zadania publicznego w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Biała Podlaska
- Uchwała nr XLVI/128/22 Rady Miasta Biała Podlaska z dnia 28 grudnia 2022 r. w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie Porozumienia międzygminnego pomiędzy Gminą Miejską Biała Podlaska, a Gminą Biała Podlaska w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.
- Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2023 r. poz. 875 z późn.zm.)

Zakres Planu

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwany dalej "planem transportowym", w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, opracowuje w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, 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;¹

Przedmiotowo zaś niniejszy dokument obejmuje²:

- 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym,
- 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- 3) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- 4) planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
- 5) zasady organizacji rynku przewozów,
- 6) organizację systemu informacji dla pasażera,
- 7) przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- 8) planowane kierunki rozwoju transportu publicznego.

Opracowując plan uwzględniono:

- 1) stan zagospodarowania przestrzennego obszaru objętego planem,
- 2) jego sytuację społeczno-gospodarczą,
- 3) stan systemu transportowego i jego wpływ na środowisko,
- 4) potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,

¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r., poz. 1343 z późn. zm.), art. 9, ust. 1, pkt 1;

² libidem, art. 12;

5) rentowność linii komunikacyjnych.

Zagadnienia przedstawione w Planie obrazują aktualną sytuację w publicznym transporcie zbiorowym w mieście Biała Podlaska i Gminie, charakterystykę funkcjonującego systemu transportowego i jego infrastruktury oraz zapotrzebowanie na usługi przewozowe. Bazując na powyższej diagnozie określono standard komunikacyjnej obsługi pasażerów, który powinien być gwarantowany przez organizatora, zasady organizacji rynku przewozów i systemu informacji pasażerskiej oraz finansowanie publicznego transportu zbiorowego. Przedstawione propozycje kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze miasta Biała Podlaska i Gminy, mają na celu poprawę i uatrakcyjnienie tego transportu, względem transportu indywidualnego.

Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie³
- **odpłatność** – stopień pokrycia kosztów przewozów przychodami ze sprzedaży biletów i z tytułu opłat dodatkowych,
- **operator publicznego transportu zbiorowego** – 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 umowie⁴
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organizatorem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007⁵
- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem”, dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9 – 14) Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami⁶
- **pomoc publiczna** – wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów⁷ uznana za

³ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r., poz. 1343 z późn. zm.) art. 4, ust. 1, pkt 3;

⁴ libidem, art. 4, ust. 1, pkt 8;

⁵ libidem, art. 4, ust. 1, pkt 9;

⁶ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. L-55/1 z 28.02.2011), art. 2 lit. J);

⁷ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (D. Urz. UE2012C 326), art. 107, ust. 1;

niezgodną z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi (wyjątki zostały opisane w art. 107 ust. 2 i 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej)

- **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie⁸

- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu⁹

- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej¹⁰

- **standard transportowy** – minimalny, ustalony przez samorząd terytorialny, poziom zorganizowania publicznego transportu zbiorowego, zapewniający funkcjonowanie jednostki terytorialnej obsługiwanej przez ten transport na określonym (oczekiwanym społecznie i gospodarczo) poziomie; standard transportowy, pozostając w ścisłej zależności od możliwości finansowych jednostki terytorialnej, jak również możliwości taborowych operatorów i przewoźników, obowiązuje w określonym horyzoncie czasowym,

- **umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, który przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej¹¹

- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie¹²

⁸ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r., poz. 1343 z późn. zm.), art. 4, ust. 1, pkt 10;

⁹ libidem, art. 4, ust. 1, pkt 11;

¹⁰ libidem, art. 4, ust. 1, pkt 14;

¹¹ libidem, art. 4, ust. 1, pkt. 24;

¹² libidem, art. 4, ust. 1, pkt 15

- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego¹³

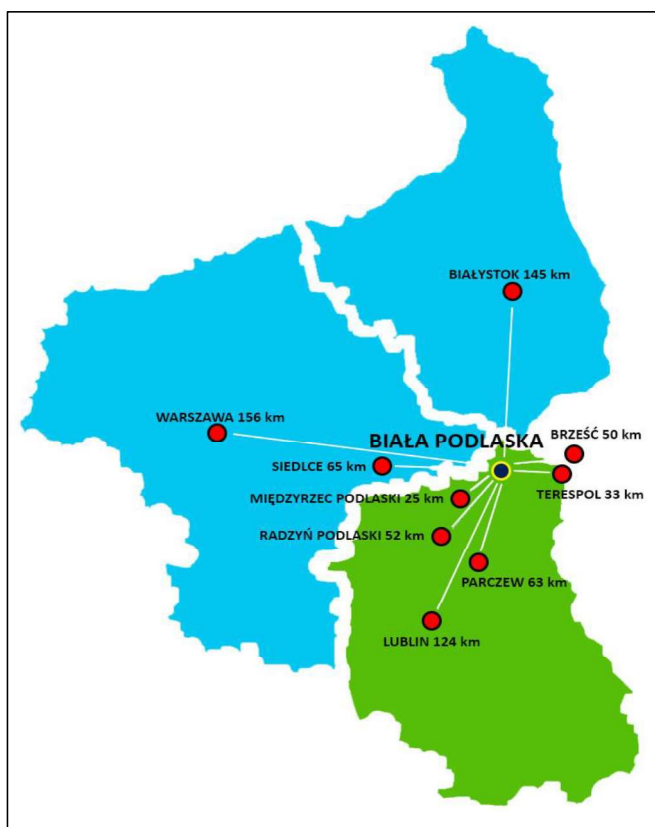
¹³ libidem, art. 4, ust. 1, pkt 26;

1. Informacje ogólne o mieście Biała Podlaska

Miasto Biała Podlaska¹⁴ położone jest w północnej części województwa lubelskiego. Jest to miasto na prawach powiatu. Sąsiaduje bezpośrednio z gminą wiejską Biała Podlaska, która w całości otacza miasto. Miasto Biała Podlaska swoim zasięgiem obejmuje m.in. osiedla: Białka, Błonie, Kołychawa, Łuski, Pieńki, Serbinów, Sielczyk, Sidorki, Śródmieście, Wola oraz inne.

Biała Podlaska zajmuje powierzchnię 4 940 ha i jest pod względem wielkości czwartym miastem w województwie lubelskim (tuż za Lublinem, Chełmem i Zamościem).

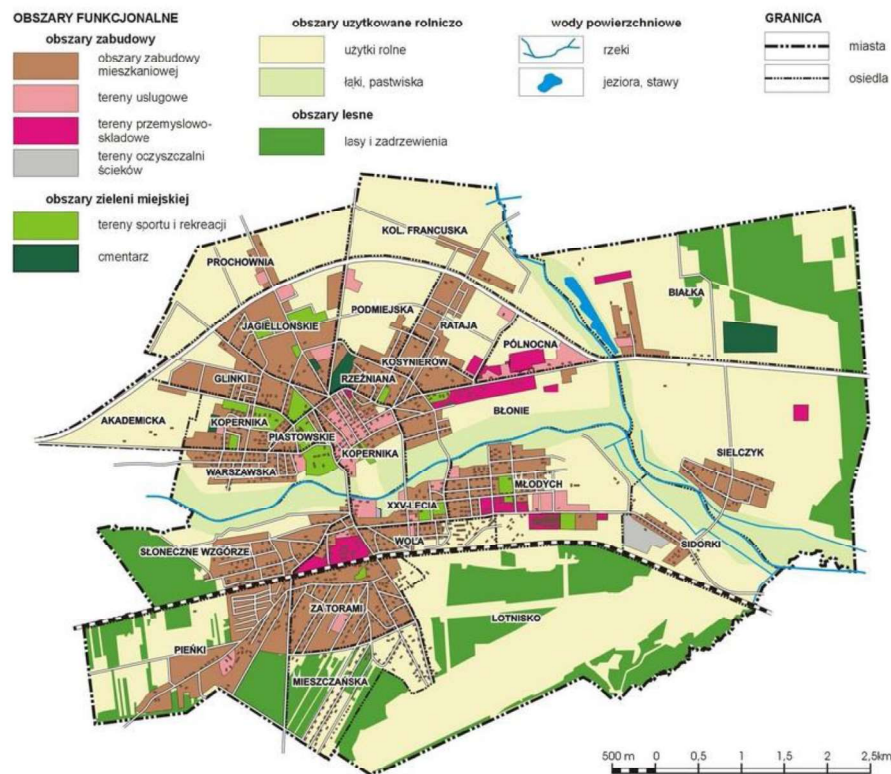
Rys. nr 1 Położenie miasta Biała Podlaska.



Źródło: Opracowanie własne.

¹⁴ Używana niegdyś nazwa miasta to „Biała Książęca” (po łacinie Alba Ducalis). Na starorusyjskich mapach w Moskiewskim Muzeum figuruje pod nazwą Biały.

Rys. nr 2 Podział miasta Biała Podlaska na osiedla.



Źródło: Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w mieście Biała Podlaska na lata 2008-2015.

1.1. Komunikacja zbiorowa

Biała Podlaska jest znaczącym węzłem komunikacyjnym, przez który przebiegają: droga krajowa, dwie drogi wojewódzkie oraz linia kolejowa. Od 2022 r. rozpoczęto budowę autostrady A2, która wg. planów będzie przebiegać kilka kilometrów na północ od miasta. Biała Podlaska dysponuje własną autobusową komunikacją miejską (od 1978). Autobusy Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego¹⁵ obsługują 11 linii stałych, oznaczonych literami od „A” do „K” (częstotliwość ok. 30 min) i jedną linię weekendową „T”. Na podstawie porozumienia międzygminnego autobusy MZK wykonują kursy wariantowe poza granice administracyjne

¹⁵ Miejski Zakład Komunikacyjny w Białej Podlaskiej Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą pod adresem w Białej Podlaskiej przy ul. Brzegowej 2, 21-500 Biała Podlaska;

miasta: linia „A” – Styrzyniec, Porosiuki, Sławacinek Stary, linia „B” – Grabanów, Kozuła, Julków, Wilczyn, linia „C” – Wólka Plebańska, Cicibór Duży, linia „D” – Rakowiska, linia „G” – Czosnówka, linia „H” – Czosnówka. Natomiast komunikacja dalekobieżna realizowana jest z dworca autobusowego, który znajduje się w centrum miasta, na pl. Wojska Polskiego (obecnie zarządzany przez prywatną firmę „Garden Service¹⁶”) oraz specjalnie wyznaczony dla przewoźników przystanek przy ul. Żeromskiego. Po upadku firmy „PKS Biała Podlaska” od 2011 r. połączenia przejęły lokalne i ościenne firmy przewozowe. Duże znaczenie w komunikacji pozamiejskiej mają prywatne mikrobusey, zapewniające szybkie połączenia z Warszawą, Lublinem, Terespołem, Parczewem, Białymstokiem, Konstantynowem i Janowem Podlaskim oraz innymi miastami.

1.2. Transport drogowy

Biała Podlaska leży we wschodniej części Polski, w północnej części województwa lubelskiego. Znajduje się w ciągu II transeuropejskiego korytarza transportowego TEN-T, łączącego Berlin – Warszawę – Moskwę i Niżny Nowogród. Od strony północnej miasta biegnie droga krajowa nr 2, która stanowi obwodnicę wyprowadzającą ruch tranzytowy poruszający się w relacji wschód – zachód. Ruch tranzytowy w relacji północ – południe biegnie przez centrum miasta. Wjazd do Białej Podlaskiej od strony północnej jest usytuowany w ciągu drogi wojewódzkiej nr 811, która w miejscowości Sarnaki odchodzi od drogi krajowej nr 19 biegnącej z kierunku Białystok. Wjazd od strony południowej prowadzi drogą wojewódzką nr 812 biegnącą w kierunku Chełma i Krasnegostawu. **Przez miasto przebiegają następujące drogi:**

- **2E30** (obwodnica) Świecko – Poznań – Warszawa – Biała Podlaska – Terespol
- **812** Biała Podlaska – Wisznice – Chełm – Krasnystaw
- **811** Biała Podlaska – Konstantynów – Sarnaki.
- 1068L Biała Podlaska – Czosnówka – Piszczac – Kodeń – Sławatycze
- 1036L Biała Podlaska – Grabanów – Rokitno – droga 698 – Pratulin
- 1020L Biała Podlaska – Rakowiska – Leśna Podlaska

Droga krajowa nr 2 – droga krajowa będąca polską częścią międzynarodowego szlaku komunikacyjnego E30 z Cork (Irlandia) do Omska (Rosja). Przebiega przez pięć województw: lubuskie, wielkopolskie, łódzkie, mazowieckie i lubelskie. Jest to droga przebiegająca „równoleżnikowo”. Stanowiąca również północną obwodnicę miasta na odcinku 11 km w klasie drogi ruchu przyspieszonego.

¹⁶ „GARDEN SERVICE” Jacek Przybysz, adres głównego wykonywania działalności: 21-040 Świdnik, ul. Janusza Kusocińskiego 29D

Obwodnica została gruntownie przebudowana w latach 2008 - 2010. Skrzyżowania, na których dochodziło często do wypadków zostały przebudowane na skrzyżowania z sygnalizacją świetlną, natomiast skrzyżowanie z drogą wojewódzką na wiadukt ze skrzyżowaniami częściowo kolizyjnymi. Ponadto zostało wykonane: oświetlenie, odwodnienie z rowami i zbiornikami infiltracyjnymi, ekrany akustyczne, drogowa stacja meteorologiczna, dwie tablice zmiennej treści, sześć kamer oraz klasyfikator pojazdów, utwardzone pobocza, budowa ciągów pieszych i rowerowych, budowa dróg dojazdowych dla obsługi ruchu lokalnego (ok.9km).

Droga wojewódzka nr 812 (DW812) - droga wojewódzka klasy GP przebiegająca „południkowo” we wschodniej części województwa lubelskiego. Łączy Białą Podlaską z Włodawą, Chełmem i Krasnymstawem. Przebiega przez powiaty z siedzibą w tych miastach. Jej długość wynosi ok. 151 km. Przed 2000 rokiem trasa miała status drogi krajowej i miała oznaczenie droga krajowa nr 83 (DK83).

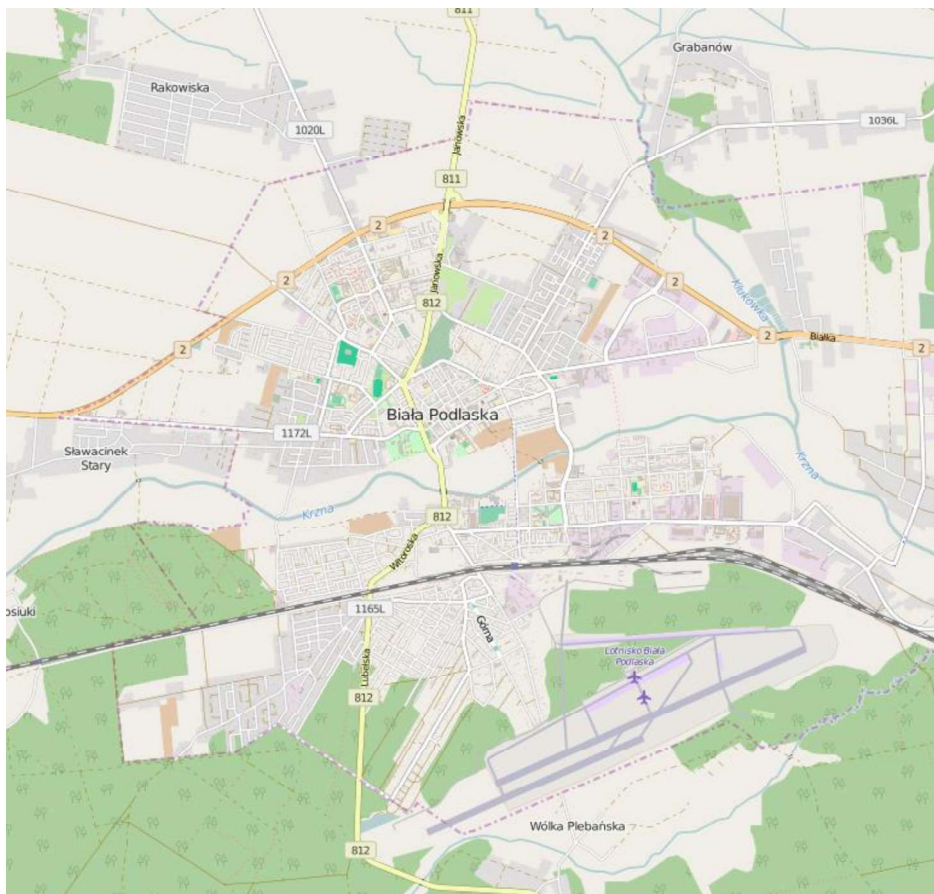
Droga wojewódzka nr 811 (DW811) – droga wojewódzka klasy GP łącząca Białą Podlaską z Sarnakami oraz Białymstokiem (za pośrednictwem drogi 19). Jej długość wynosi ok. 43 km.

Droga powiatowa 1068L – droga łącząca miasto Biała Podlaska za pośrednictwem innych dróg powiatowych z miejscem kultu religijnego w Kodniu (Sanktuarium Matki Bożej Kodeńskiej) oraz z przejściem granicznym w Sławatyczach.

Droga powiatowa 1036L – droga powiatowa łącząca Białą Podlaską za pośrednictwem innych dróg z miejscem kultu religijnego w Pratulinie (Sanktuarium Błogosławionych Męczenników Podlaskich w Pratulinie).

Droga powiatowa 1020L – droga powiatowa łącząca Białą Podlaską za pośrednictwem innych dróg powiatowych z miejscem kultu religijnego w Leśnej Podlaskiej (Sanktuarium Matki Bożej Leśniańskiej w Leśnej Podlaskiej).

Rys. nr 3 Przebieg drogi krajowej i dróg wojewódzkich przez teren miasta.



Źródło: OpenStreetMap.

1.3. Linie kolejowe

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

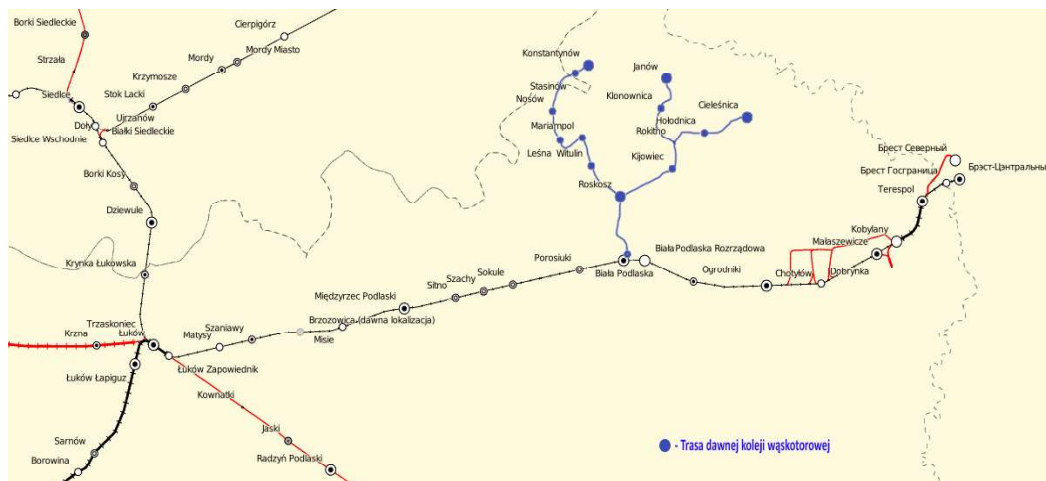
Rys. nr 4 Przebieg linii kolejowej nr 2 Warszawa – Terespol.



Źródło: Opracowanie własne.

Ok. 30 km od miasta Biała Podlaska w Małaszewiczach znajduje się jeden z największych w Polsce i Europie tzw. „suchych” portów przeładunkowych PKP o znaczeniu międzynarodowym. Realizuje się tutaj przeładunek towarów z taboru szerokotorowego (1520 mm) na tabor normalnotorowy (1435 mm). W skład portu wchodzi terminale: Raniewo, Podśędków, Wólka, Kowalewo, Zaborze, stacja rozrządowa Małaszewicze Południowe, stacja manewrowa Bór, stacja towarowa Kobylany oraz WOC, GASPOL i Naftobaza. W pobliżu znajdują się przystanki osobowe: Dobrynka, Małaszewicze i Kobylany oraz stacja Chotyłów.

Rys. nr 5 Linie kolejowe w okolicy miasta Biała Podlaska.



Źródło: bazakolejowa.pl.

Do 1972 r. istniała W Białej Podlaskiej wąskotorowa Bialska Kolej Dojazdowa zbudowana w 1917 r.. Trasa przebiegała przez miejscowości: Biała Podlaska – Biała Podlaska Wąskotorowa - Biała Podlaska Miasto - Roskosz – Konstantynów/Rokitno – Cieleśnica/Janów Podlaski.

Bialska Kolej Dojazdowa została zbudowana przez Niemców w czasie I wojny światowej, w 1917 roku. Budowa odcinka Biała Podlaska – Rokitno datowana jest na lata ok. 1915/1916. Początkowo linia dochodziła tylko do cegielni we wsi Stasinów (do Konstantynowa tory doprowadzono po roku 1920) i do gorzelni w Klonownicy Dużej; otwarcie końcowego odcinka trasy do Janowa Podlaskiego nastąpiło 24 lipca 1923 roku.

Głównym celem powstania kolejki był przewóz drewna pozyskiwanego do celów wojskowych w podlaskich lasach.

W roku 1923 wybudowano odgańlenie z Rokitna do Cieleśnicy. Znajdował się tam bardzo znany w okresie międzywojennym majątek barona Stanisława Rosenwertha-Różyczki, a linia stanowiła jego prywatną własność do roku 1939 i obsługiwała znajdujące się tam olejarnię, młyn parowy, gorzelnię i elektrownię. W Rokitnie natomiast znajdowała się stacja osobowo –towarowa służąca przeładunkom.

W dwudziestolecie międzywojennym były plany przedłużenia torów z Janowa do Wysokiego Litewskiego, z Konstantynowa do Platerowa, a z Białej Podlaskiej do Parczewa.

1.4.Transport lotniczy

Najbardziej wysunięte na wschód lotnisko wojskowe w kraju, jest położone w południowej części Białej Podlaskiej. Obecnie wykorzystywane przez 18 Dywizję Zmechanizowaną.

W końcu lat 90, planowano je przekształcić w port lotniczy pasażerski i towarowy. Nadzieje na ożywiony ruch wiązały się z pobliskim przejściem granicznym w Terespolu i pasażerami z terenów Białorusi i Ukrainy.

W 2013 przy ul. Terebelskiej oddano do użytku sanitarne, śmigłowcowe lądowisko Biała Podlaska - Szpital.

Rys. nr 6 Lokalizacja lotniska na tle obszaru opracowania.



Źródło: Opracowanie własne na podst. OpenStreetMap.

1.5. Ścieżki rowerowe

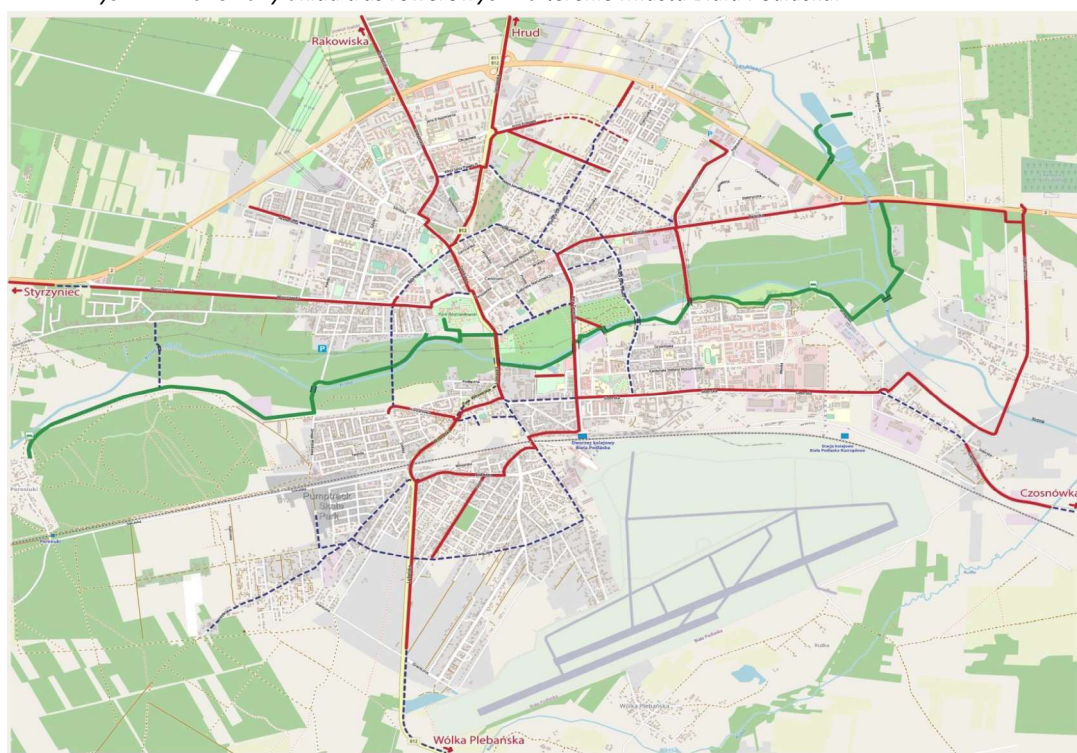
Biała Podlaska posiada bardzo dobre uwarunkowania dla komunikacji rowerowej – umiarkowanie ciepły klimat charakteryzujący się niedużymi odpadami atmosferycznymi, płaskie ukształtowanie terenu i dobrze rozplanowany układ urbanistyczny.

Atutem miasta jest również duża liczba studentów oraz ogólnie wysoki odsetek ludzi młodych, tradycyjnie otwartych na nowe koncepcje w wykorzystaniu ruchu rowerowego oraz wspierające ekologiczne formy komunikacji w mieście.

Zwyczajne dla miast bariery w zakresie swobody korzystania z samochodów indywidualnych (problemy przeciążenia układu drogowego i trudności z parkowaniem) również sprzyjają rozwojowi transportu rowerowego w Białej Podlaskiej.

Rekreacyjnemu wykorzystaniu rowerów sprzyja zarówno zagospodarowanie terenów Miasta tj. parki, tereny zielone, dolina rzeki Krzny, ogrody działkowe jak i atrakcyjne rekreacyjne i turystyczne trasy rowerowe w bezpośrednim sąsiedztwie Miasta (np. szlak rowerowy Ginących Zawodów na terenie Gminy Biała Podlaska, szlak rowerowy Śladami Nadbużańskich Tajemnic oraz tworzonym szlakiem rowerowym Polski Wschodniej „Green Velo”).

Rys. nr 7 Planowany układ tras rowerowych na terenie Miasta Biała Podlaska.

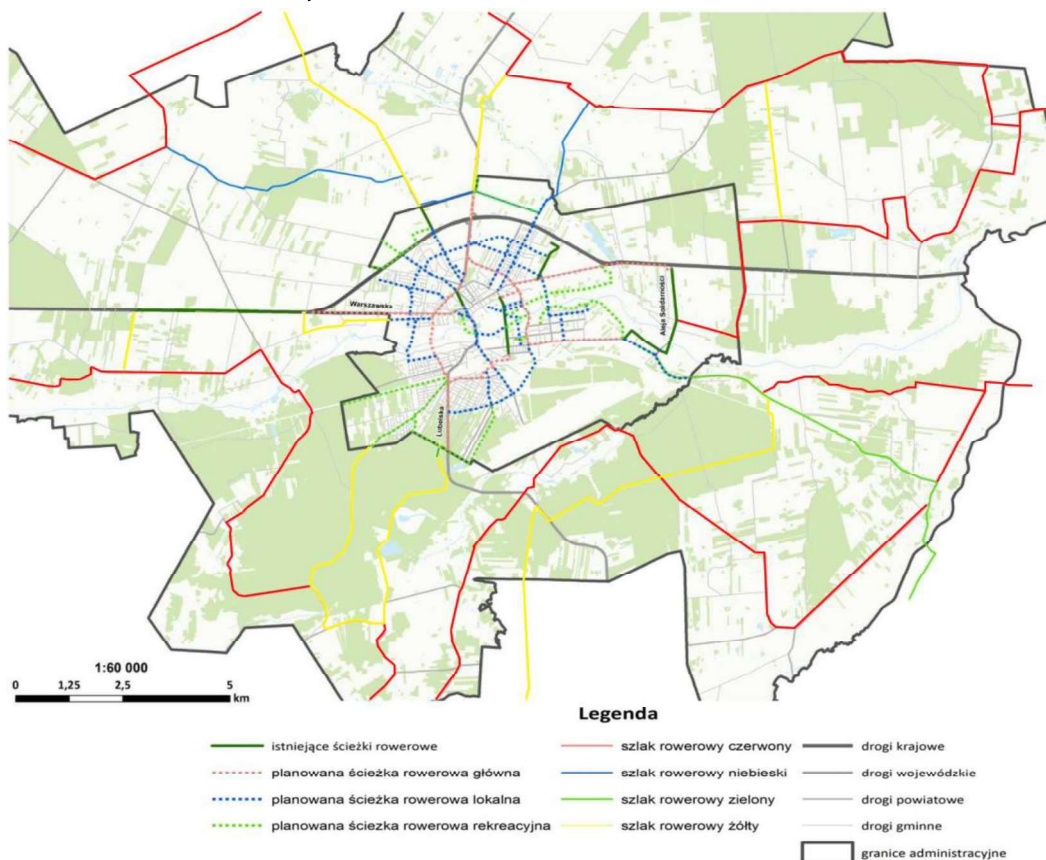


Legenda

- Ścieżki rowerowe
- - - Ścieżki rowerowe zaprojektowane/w budowie
- - - Ścieżki rowerowe planowane
- Edukacyjny Szlak pieszo-rowerowy „Dolina Krzny”

Źródło: Opracowanie własne.

Rys. nr 7A Układ istniejących, planowanych ścieżek i szlaków rowerowych na terenie Miasta Biała Podlaska oraz Gminy Biała Podlaska.



Źródło: Zintegrowana Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Biała Podlaska na lata 2014-2020.

1.6. Transport wodny

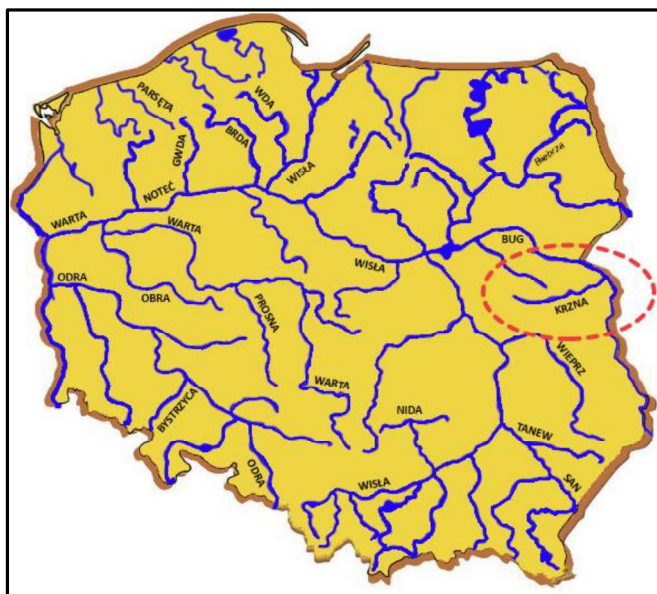
Krzna (Trzna) – jest lewym dopływem Bugu, o długości wynoszącej ok. 120 km i powierzchni dorzecza wynoszącej 3353 km². Swoją początek bierze w środkowej części Niziny Południowopodlaskiej. Od Międzyrzecza Podlaskiego dolina Krzny wyznacza północną granicę Polesia Zachodniego. Łącznie z Krzną Południową jest jedną z większych rzek regionu Podlasia Południowego, największą w północnej części województwa lubelskiego, jednak pomimo to Krzna nie ma znaczenia komunikacyjnego.

Powstaje z dwóch strumieni wypływających z Lasów Łukowskich: Krzny Północnej i Krzny Południowej, którą przyjmuje się jako początek Krzny. Strumienie te płyną na wschód przez Równinę Łukowską i łączą się w Międzyrzeczu Podlaskim. Rzeka uchodzi do Bugu na północny wschód od wsi Neple i na północny zachód od miasta Terespol.

Przed ujściem naturalnie meandrująca, poza tym wyprostowana przez zabiegi hydrotechniczne, które zmieniły jej pierwotny charakter. Stany wód w dolnym biegu silnie uzależnione są od Bugu. Zachowały się liczne starorzecza.

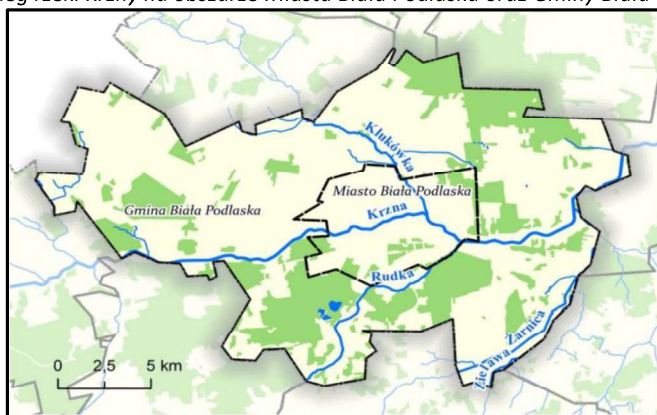
Niektóre odcinki doliny Krzyny oraz jej obszary źródłkowe objęte zostały ochroną rezerwatową, m.in. w Parku Krajobrazowym Podlaski Przełom Bugu, rezerwacie ornitologicznym Czapli Stóg i rezerwacie leśnym Kania (w dolinie Krzyny Południowej).

Rys. nr 8 Bieg rzeki Krzyny w otoczeniu na „tle” innych Polskich rzek.



Źródło: Opracowanie własne.

Rys. nr 9 Bieg rzeki Krzyny na obszarze Miasta Biała Podlaska oraz Gminy Biała Podlaska.



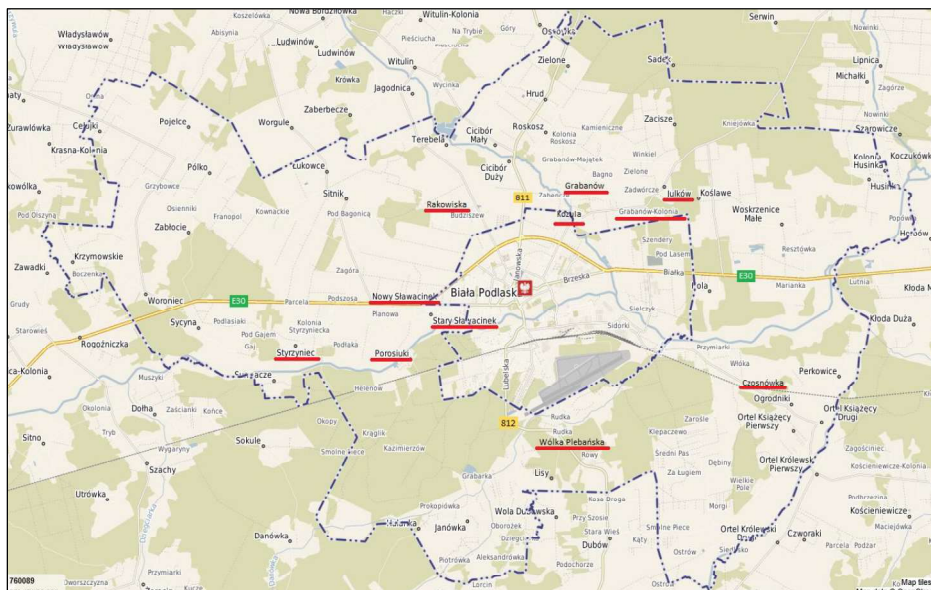
Źródło: Opracowanie własne.

2. Sieć komunikacyjna, na której są wykonywane oraz planowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

2.1. Drogi

Przewozy są wykonywane w obrębie tzw. Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej MOF) w skład, którego wchodzi Miasto Biała Podlaska oraz Gmina Biała Podlaska. MOF Biała Podlaska ma powierzchnię 37 480 ha, w tym miasto 4 940 ha i gmina wiejska 32 540 ha. Na podstawie uchwały nr XXXIX/316/2022 Rady Gminy Biała Podlaska z dnia 28 grudnia 2022 r. w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie Porozumienia pomiędzy Gminą Biała Podlaska, a Gminą Miejską Biała Podlaska na powierzenie Gminie Miejskiej Biała Podlaska zadania publicznego w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Biała Podlaska oraz uchwały nr XLVI/128/22 Rady Miasta Biała Podlaska z dnia 28 grudnia 2022 r. w sprawie przejścia przez Gminę Miejską Biała Podlaska od Gminy Biała Podlaska, Gmina Miejska realizuje zadania w zakresie lokalnego transportu zbiorowego również w obrębie Gminy Biała Podlaska dla miejscowości Styrzyniec, Sławacinek Stary, Sławacinek Nowy, Porosiuki, Rakowiska, Kozuła, Grabanów, Grabanów kolonia, Julków, Czosnówka, Cicibór Duży i Wólka Plebańska. Miejscowości zostały zaznaczone na poniższym Rysunku nr 10.

Rys. nr 10 Mapa poglądowa.



Źródło: Opracowanie własne, na podstawie www.bialapodlaska.e-mapa.net.

2.2. Transport zbiorowy

Komunikacja autobusowa w Białej Podlaskiej aktualnie obsługiwana jest przez 1 operatora realizującego przewozy w ramach zawartej umowy na świadczenie usług przewozowych, tj.:

Miejski Zakład Komunikacyjny w Białej Podlaskiej Spółka z o.o. (dalej MZK), obsługiwanych linii – 11, liczba autobusów – 35 szt., średni wiek taboru – ok. 10 lat, udział w przewozach – 100%, udziału taboru niskopodłogowego – 100%. Zadania usług przewozowych wykonuje jako podmiot wewnętrzny.

Miasto jako Organizator transportu wykonuje działania w zakresie synchronizacji rozkładów jazdy linii funkcjonujących według modułowej częstotliwości kursów w najważniejszych punktach przesiadkowych. Obecnie na terenie Miasta Biała Podlaska funkcjonuje 11 linii autobusowych z czego:

- 10 linii kursuje w dni robocze;
- 9 linii kursuje w soboty;
- 9 linii kursuje w niedziele i święta;

a częstotliwość kursowania linii komunikacyjnych wynosi:

- w dzień roboczy - 2 wozy/godzinę., w godz. szczytu - 3 wozy/godzinę., linia „C” – 4 wozy/godzinę.
- w soboty - 1 wóz/godz. Linia „H” - 2 wozy/ godzinę.;
- niedziele - 1 wóz/godzinę.;

Do obsługi zadań komunikacyjnych w godzinach szczytu w dni robocze dysponowanych jest 23 autobusów, w dni robocze wolne od nauki 17, w soboty 11 a w niedziele i święta 11.

Liczba kursów wykonywanych na wszystkich liniach w ciągu dnia wynosi:

- w dzień roboczy – 473 kursy
- w dzień roboczy wolny od nauki – 364 kursy
- w soboty – 275 kursów
- w niedziele i święta – 244 kursy

Szczegółowe zestawienie kursów i przejechanych kilometrów w podziale na poszczególne linie i okresy tygodnia przedstawia Tabela nr 1.

Tab. nr 1 Zestawienie wozokilometrów w 2022 r.

Linia	dzień roboczy		dzień roboczy wolny od nauki		sobota		niedziela i święta	
	Liczba kursów	Liczba wozokilometrów	Liczba kursów	Liczba wozokilometrów	Liczba kursów	Liczba wozokilometrów	Liczba kursów	Liczba wozokilometrów
A	42	581,95	42	581,95	26	289,98	26	287,33
B	43	546,92	43	546,92	26	321,69	26	290,09
C	72	793,42	45	478,35	29	298,68	27	276,54
D	66	828,11	38	498,96	28	340,98	28	318,84
E	39	421,21	39	421,21	32	312,00	30	292,97
F	62	594,91	46	439,74	30	285,42	26	246,50
G	67	524,97	41	336,34	30	212,79	30	212,79
H	48	593,38	48	593,38	46	499,89	28	283,84
I	22	295,71	22	295,71	22	295,71	18	241,03
K	14	180,04	0	0	0	0	0	0
T	0	0	0	0	6	96,98	5	83,43

Źródło: Opracowanie własne.

Poniższa tabela nr 2 zawiera zestawienie relacji komunikacyjnych na poszczególnych liniach wraz z długością tras.

Tab. nr 2 Długości tras przejazdu poszczególnych linii.

Linia	Trasa	km
A	SIDORSKA P. DO STYRZYNIC PRZEZ POROSIUKI	21,0
	SIDORSKA P. DO STYRZYNIC	15,9
	SIDORSKA P. DO SŁAWACINEK WIEŚ	10,9
	SIDORSKA P. DO WARSZAWSKA V	9,7
	BRZEGOWA BAZA DO SŁAWACINEK WIEŚ	11,9
A	STYRZYNIC DO SIDORSKA P. PRZEZ POROSIUKI	21,1
	STYRZYNIC DO SIDORSKA P.	15,9
	SŁAWACINEK WIEŚ DO SIDORSKA P.	11,0
	WARSZAWSKA V DO SIDORSKA P.	9,7
	WARSZAWSKA V DO BRZEGOWA BAZA	10,9
B	GRZYBOWA DO FRANCUSKA P.	10,0
	GRZYBOWA DO GRABANÓW ODR	13,9

	GRZYBOWA DO GRABANÓW ODR PRZEZ JULKÓW	18,6
	GRZYBOWA DO KOZULA	11,1
	GRZYBOWA DO DWORZEC PKP	5,0
B	DWORZEC PKP DO GRZYBOWA	5,0
	GRABANÓW ODR DO GRZYBOWA PRZEZ JULKÓW	18,6
	GRABANÓW ODR DO GRZYBOWA	13,9
	KOZULA DO GRZYBOWA	11,2
	FRANCUSKA P. DO GRZYBOWA	10,0
	GRABANÓW ODR DO DWORZEC PKP	9,0
C	ROBOTNICZA DO TEREBELSKA P.	10,1
	WÓLKA PLEBAŃSKA DO TEREBELSKA P	14,1
	ROBOTNICZA DO DWORZEC PKP	4,5
C	TEREBELSKA P. DO ROBOTNICZA	10,1
	DWORZEC PKP DO WÓLKA PLEBAŃSKA	8,5
	TEREBELSKA P. DO WÓLKA PLEBAŃSKA	14,0
	TEREBELSKA P. DO DWORZEC PKP	5,7
	DWORZEC PKP DO ROBOTNICZA	4,4
	CICIBÓR DO WÓLKA PLEBAŃSKA	18,2
	ROBOTNICZA DO CICIBÓR DUŻY	14,2
D	AL. SOLIDARNOŚCI P. DO TEREBELSKA	10,2
	AL. SOLIDARNOSCI P. DO RAKOWISK	14,4
	SIDORSKA DO TEREBELSKA	7,6
D	RAKOWISKA DO AL. SOLIDARNOŚCI P.	14,4
	TEREBELSKA DO AL. SOLIDARNOŚCI P.	10,2
	TEREBELSKA DO SIDORSKA	7,6
E	TWARDA DO CMENTARZ KOM.	9,5
	TWARDA DO AL. SOLIDARONOSCI P.	10,6

	TWARDA DO AL. SOLIDARNOSCI P. PRZEZ EKOLOGICZNA	15,1
	TWARDA DO NARUTOWICZA 1	4,7
	TWARDA DO EKOLOGICZNA	11,8
EE	AL. SOLIDARNOSCI P. DO TWARDA	10,1
	AL. SOLIDARNOŚCI P. DO TWARDA PRZEZ EKOLOGICZNA	15,1
	NARUTOWICZA 1 DO TWARDA	3,9
	CMENTARZ KOMUNALNY DO TWARDA	9,1
	EKOLOGICZNA DO TWARDA	11,1
FF	SIDORSKA P. DO AKADEMICKA PĘTLA	9,0
	BRZEGOWA BAZA AKADEMICKA PĘTLA	10,2
F	AKADEMICKA DO SIDORSKA P.	9,4
	AKADEMICKA DO BRZEGOWA BAZA	10,2
GG G	SIDORSKA P. DO TEREBELSKA P.	7,0
	CZOSNÓWKA P. DO TEREBELSKA P.	14,9
	CZOSNÓWKA P. DO AL. SOLIDARNOSCI P.	5,2
GG	TEREBELSKA P. DO SIDORSKA P.	7,0
	TEREBELSKA P. DO CZOSNÓWKA P.	14,9
	AL. SOLIDARNOSCI P. DO CZOSNÓWKA P.	5,2
H	TEREBELSKA P. DO CZOSNÓWKA P.	15,3
	TEREBELSKA P. DO SIDORSKA P.	9,9
	TEREBELSKA P. DO CMENTARZ KOMUNALNY	14,4
H	SIDORSKA DO TEREBELSKA P.	9,9
	CMENTARZ KOMUNALNY DO TEREBELSKA P.	14,4
	CZOSNÓWKA P. DO TEREBELSKA	15,3
I	TEREBELSKA P. DO TWARDA	13,4
	DWORZEC PKP DO TWARDA	7,6

I	TWARDA DO DWORZEC PKP	6,9
	TWARDA DO TEREBELSKA P.	12,9
K	CMENTARZ KOM. DO AKADEMICKA	11,6
	SOLIDARNOŚCI DO AKADEMICKA	12,7
K	AKADEMICKA DO SOLIDARNOŚCI	13,3
	AKADEMICKA DO CMENTARZ KOMUNALNY	12,2
T	TEREBELSKA DO CMENTARZ KOMUNALNY	17,1
	TEREBELSKA DO SIDORSKA	12,6
T	CMENTARZ KOMUNALNY DO TEREBELSKA	17,1

Źródło: Opracowanie własne MZK.

W układzie tym funkcjonuje również 6 linii autobusowych, których wybrane kursy obsługują relacje na trasach łączących Gminę Miejską Biała Podlaska z Gminą Biała Podlaska (zawarto stosowne Porozumienie międzygminne z Gminą Biała Podlaska w zakresie lokalnego transportu zbiorowego – uchwała nr XXXIX/316/2022 Rady Gminy Biała Podlaska z dnia 28 grudnia 2022 r. w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie Porozumienia pomiędzy Gminą Biała Podlaska, a Gminą Miejską Biała Podlaska na powierzenie Gminie Miejskiej Biała Podlaska zadania publicznego w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Biała Podlaska oraz uchwała nr XLVI/128/22 Rady Miasta Biała Podlaska z dnia 28 grudnia 2022 r. w sprawie przejęcia przez Gminę Miejską Biała Podlaska od Gminy Biała Podlaska zadania w zakresie lokalnego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Biała Podlaska).

linia A – z Sidorskiej Pętli do Styrzyńca, Porosiuk, Sławacinka Starego

linia B – z Dworca PKP do Kozuli, Grabanowa, Wilczyna, Julkowa

linia C – z Terebelskiej Pętli do Wólki Plebańskiej, Cicibora Dużego

linia D – z Al. Solidarności do Rakowisk

linia G – z Al. Solidarności do Czosnówki

linia H – z Terebelskiej Pętli do Czosnówki

Nowoczesny tabor niskopodłogowy znacznie ułatwia korzystanie z miejskiej komunikacji osobom niepełnosprawnym oraz rodzicom z wózkami dziecięcymi. Autobusy są wyposażone w:

- system monitoringu,
- wyświetlacze prezentujące przebieg trasy,
- kasowniki dwufunkcyjne (umożliwiają skasowanie elektronicznego biletu na Białskiej Karcie Miejskiej oraz biletu papierowego). W dwóch najnowszych autobusach marki Solaris

zamontowane są kasowniki trójfunkcyjne, które posiadają dodatkową możliwość płatności zbliżeniowych za pomocą karty bankowej, telefonu.

- pochylnie ułatwiające wjazd i wyjazd wózka inwalidzkiego z pojazdu,
- system głosowego zapowiadania przystanków,
- klimatyzację całej przestrzeni pasażerskiej.

Dodatkowo, nowoczesne autobusy są przyjazne środowisku naturalnemu – spełniają normę emisji spalin EURO 5 i EURO 6.

Miejską komunikacją autobusową w 2022 r. przewieziono 2 648 287 pasażerów. Łącznie autobusy wykonały 1 527 238 wozokilometrów. Średnia prędkość komunikacyjna traktacji autobusowej wyniosła 17,2 km/h. Zestawienie charakteryzujące sieć komunikacji miejskiej wraz ze zdolnością przewozową przedstawia Tabela nr 3.

Tab. nr 3 charakterystyka sieci komunikacyjnej

Charakterystyka sieci komunikacyjnej	
Charakterystyka	Obszar objęty siecią komunikacyjną
Powierzchnia obszaru [km ²]	ok. 370
Liczba ludności	ok. 70 000
Długość tras	106,0
Długość linii	171,0
Liczba linii w tym:	
—autobusowych miejskich	11
Dominujące standardy częstotliwości w szczytach przewozowych na liniach [poj. w godz.]	
—autobusowych miejskich	3
Maksymalna liczba pojazdów w ruchu	
—w dni powszednie w szczytach przewozowych	23
—w dni powszednie poza szczytami	13
—w soboty w południe, w niedziele i święta po południu	11
—w niedziele i święta po południu	11
Maksymalna zdolność przewozowa oferowana w ciągu godz.	
—w dni powszednie w szczytach przewozowych	2 220
—w dni powszednie poza szczytami	1 358
—w soboty w południe, w niedziele i święta po południu	1155
—w niedziele i święta po południu	1050

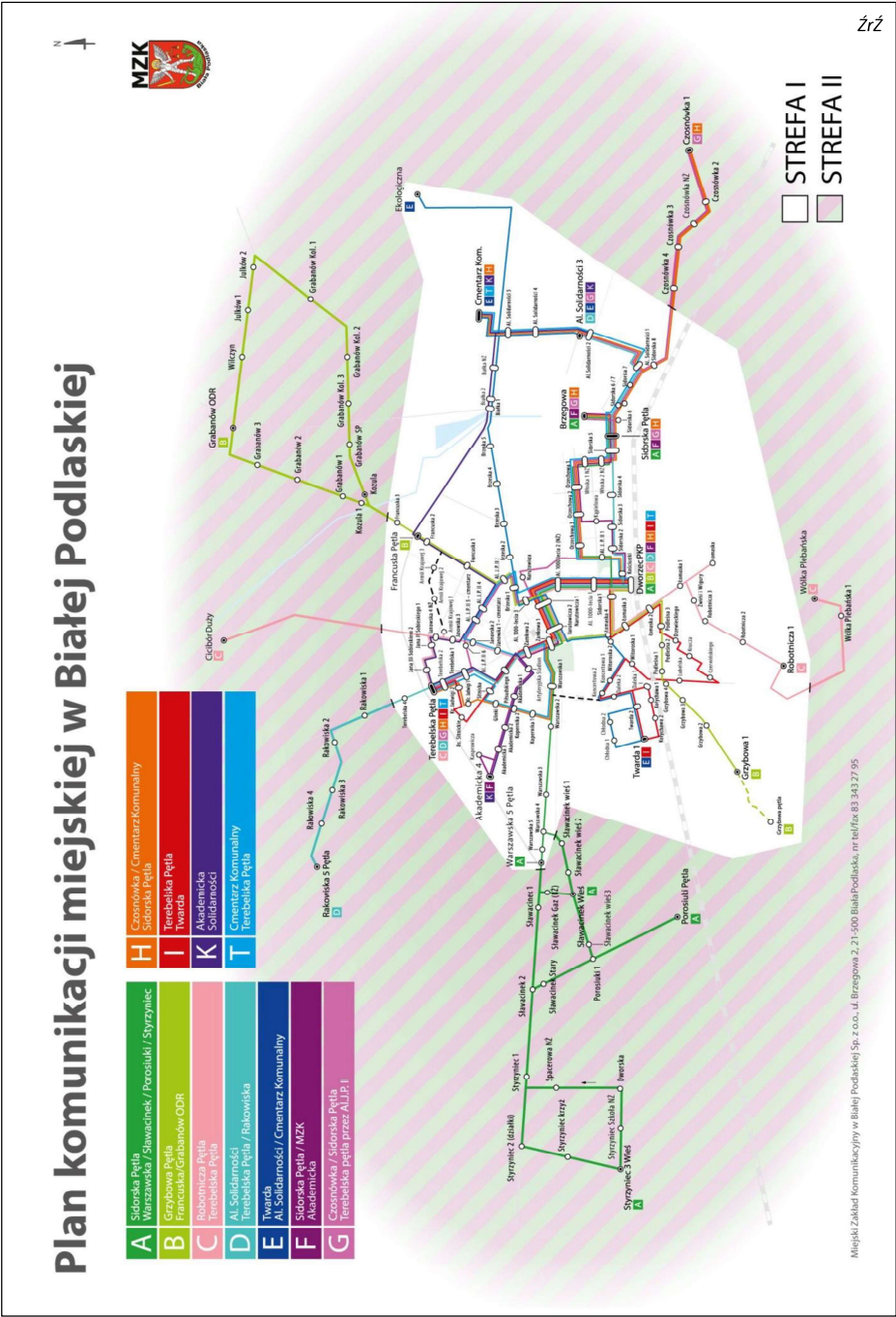
Źródło: Opracowanie własne.

2.3. Przystanki

Odpowiednio dobrana lokalizacja przystanków ma za zadanie umożliwić mieszkańcom możliwie najprostszy i najszybszy dostęp do ich celu podróży. W oparciu o analizę motywacji podróży pasażerów, czasu i odległości potrzebnej do pokonania, aby dostać się na przystanek został opracowany możliwie optymalny rozkład przystanków i przebieg linii komunikacji miejskiej.

W przypadku przystanków miejskich zasady korzystania z nich (nie dotyczy operatora „wewnętrznego” tj. Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego Sp. z o.o. w Białej Podlaskiej) ustalone są w Uchwale nr V/34/19 Rady Miasta Biała Podlaska z dnia 11 marca 2019 roku w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządcą jest Gmina Miejska Biała Podlaska udostępnionych operatorom i przewoźnikom, określenia warunków i zasad korzystania z tych przystanków oraz ustalenia stawki opłat za korzystanie z tych przystanków. Przystanki na mocy tej uchwały zostały udostępnione przewoźnikom uprawnionym do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób. Mając powyższe na uwadze aby zwiększyć udział miejskiej komunikacji zbiorowej w przewozach ogółem, zasadnym jest zmodyfikować listę przystanków udostępnianych przewoźnikom komercyjnym i zmniejszyć ich ilość do niezbędnego minimum.

Plan komunikacji miejskiej został przedstawiony na rysunku poniżej, ilustrującym przebieg linii komunikacyjnych oraz lokalizację przystanków.



Źródło: Opracowanie własne.

2.4. Tabor

Usługi transportowe na terenie MOF są organizowane przez operatora za pomocą odpowiedniej floty typowych autobusów komunikacji miejskiej, przy wykorzystaniu systematycznie rozwijanych współczesnych systemów obsługi pasażerów w zakresie realizacji opłat za przejazdy (bilety elektroniczne) oraz dystrybucji informacji pasażerskiej poprzez informację graficzną i głosową.

Średnia ilość miejsc pasażerskich dostępnych w pojeździe wynosi 91. Trzon taboru stanowią autobusy marki Solbus mieszczące 105 pasażerów. Podział pojazdów pod kątem spełnienia poszczególnych norm emisji spalin, przedstawia się następująco:

- Euro 3 – 7 pojazdów, tj. 20% ogółu
- Euro 4 – 5 pojazdów, tj. 14% ogółu
- Euro 5 – 14 pojazdów, tj. 40% ogółu
- Euro 6 – 9 pojazdów, tj. 26% ogółu

Stan taboru stanowi zadowalający standard pod kątem norm emisji spalin.

Szczegółowe zestawienie obrazujące dostępne pojazdy i ich podstawowe parametry jest zawarte w tabeli nr 4.

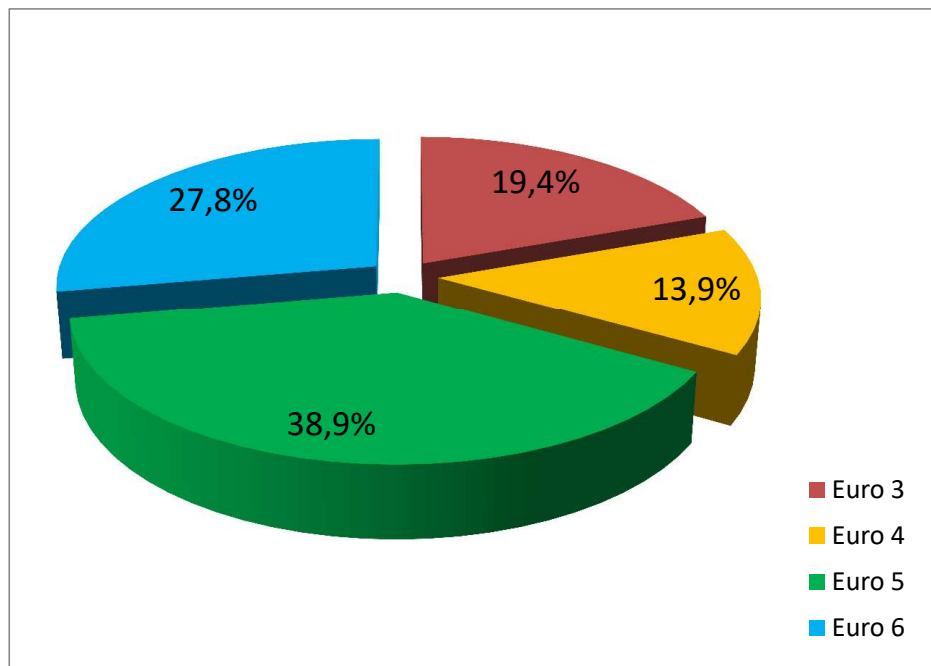
Tab. nr 4 Charakterystyka dostępnego taboru.

LP	Nr. rej.	Marka i typ	Liczba miejsc siedzących	Liczba miejsc stojących	całkowita liczba miejsc	Uwagi	wiek pojazdu	rok produkcji
1	LB 19060	JELCZ M101/3	24	51	75	EURO3	16	2006
2	LB 19061	JELCZ M101/3	24	51	75	EURO3	16	2006
3	LB 19072	JELCZ M101/3	24	51	75	EURO3	16	2006
4	LB 19914	JELCZ M101/3	24	51	75	EURO3	16	2006
5	LB 19915	JELCZ M101/3	24	51	75	EURO3	16	2006
6	LB 21071	JELCZ M101/3	24	51	75	EURO3	16	2006
7	LB 24167	JELCZ M101/4	23	61	84	EURO4	15	2007
8	LB 24384	JELCZ M101/4	23	63	86	EURO4	15	2007
9	LB 25151	JELCZ M101/4	23	63	86	EURO4	15	2007
10	LB 25563	JELCZ M101/4	23	63	86	EURO4	15	2007
11	LB 25564	JELCZ M101/4	23	63	86	EURO4	15	2007
12	LB 43288	Solbus SM12 DC23.15-05	28	77	105	EURO 5/KLIM./BRAMKI LICZĄCE	10	2012
13	LB 43289	Solbus SM12 DC23.15-05	28	77	105	EURO 5/KLIM./BRAMKI LICZĄCE	10	2012
14	LB 43290	Solbus SM12 DC23.15-05	28	77	105	EURO 5/KLIM./BRAMKI LICZĄCE	10	2012
15	LB 43291	Solbus SM12 DC23.15-05	28	77	105	EURO 5/KLIM./BRAMKI LICZĄCE	10	2012
16	LB 43292	Solbus SM12 DC23.15-05	28	77	105	EURO 5/KLIM./BRAMKI LICZĄCE	10	2012
17	LB 43293	Solbus SM12	28	77	105	EURO 5/KLIM.	10	2012

		DC23.15-05						
18	LB 43294	Solbus SM12 DC23.15-05	28	77	105	EURO 5/KLIM.	10	2012
19	LB 43295	Solbus SM12 DC23.15-05	28	77	105	EURO 5/KLIM.	10	2012
20	LB 43296	Solbus SM120 C23.15-05	28	77	105	EURO 5/KLIM.	10	2012
21	LB 43297	Solbus SM12 DC23.15-05	28	77	105	EURO 5/KLIM.	10	2012
22	LB 43298	Solbus SM12 DC23.15-05	28	77	105	EURO 5/KLIM.	10	2012
23	LB 43299	Solbus SM12 DC23.15-05	28	77	105	EURO 5/KLIM.	10	2012
24	LB 65336	Scania Citywide LF10,9	21	64	85	EURO 6/KLIM	5	2017
25	LB 65339	Scania Citywide LF10,9	21	64	85	EURO 6/KLIM	5	2017
26	LB 69330	MAN LIONS CITY	26	73	99	EURO 3	14	2008
27	LB 71500	Scania M323 Citywide LF	28	57	85	EURO 6/KLIM	3	2019
28	LB 71600	Scania M323 Citywide LF	28	57	85	EURO 6/KLIM	3	2019
29	LB 71700	Scania M323 Citywide LF	28	57	85	EURO 6/KLIM	3	2019
30	LB 71800	Scania M323 Citywide LF	28	57	85	EURO 6/KLIM	3	2019
31	LB 71900	Scania M323 Citywide LF	28	57	85	EURO 6/KLIM	3	2019
32	LB 81987	Solbus SM12DC03	22	70	99	EURO 5	12	2010
33	LB 80313	Solbus SM12DC03	22	70	99	EURO 5	12	2010
34	LB 83606	Solaris Urbino 10	21	59	80	EURO 6/KLIM	1	2021
35	LB 86404	Solaris Urbino 10	21	59	80	EURO 6/KLIM	1	2022

Źródło: Opracowanie własne MZK.

Wyk. nr 1 Struktura taboru wg. normy emisji spalin w mieście Biała Podlaska.



Źródło: Opracowanie własne.

3. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych.

3.1. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem

Biała Podlaska jest gminą miejską, która równocześnie jest siedzibą powiatu bialskiego. Po reformie administracyjnej, od 1999 roku posiada status powiatu grodzkiego i wiele uprawnień predestynujących ją do roli głównego ośrodka administracyjnego regionu. Biała Podlaska jest miastem średniej wielkości, zajmującym powierzchnię 49,41 km² leżącym we wschodniej Polsce, w północno - wschodniej części województwa lubelskiego.

3.2. Demografia

Według ostatecznych wyników Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań w 2021 r. populacja w województwie lubelskim liczyła 2052,3 tys. osób. Liczba ludności była mniejsza o 123,4 tys. do roku poprzedniego. Liczba ludności

miasta Biała Podlaska stanowiła więc w tym czasie ok. 2,68% populacji woj. Lubelskiego.

Tab. nr 5 Liczba ludności faktycznie zamieszkałej w mieście Biała Podlaska (od 2015 r. do 2021 r.).

Źródło: Opracowanie BDL GUS.

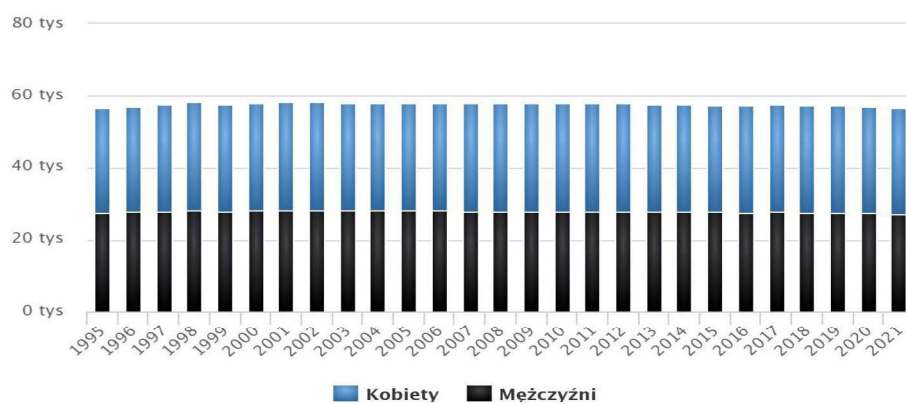
Jednostka terytorialna ▲	miasta na prawach powiatu						
	miejsce zamieszkania						
	stan na 31 grudnia						
	ogółem						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	[osoba]	[osoba]	[osoba]	[osoba]	[osoba]	[osoba]	[osoba]
Biała Podlaska (1)	57 414	57 303	57 545	57 352	57 170	55 532	55 100

Liczbę ludności miasta Biała Podlaska w latach 2015 – 2021 wg stanu na dzień 31 grudnia 2021r. przedstawia tabela nr 5.

Wyk. nr 2 Populacja miasta Biała Podlaska w latach 1995 – 2021.

Populacja – Biała Podlaska w latach 1995 – 2021

(Źródło: GUS)



www.polskawliczbach.pl

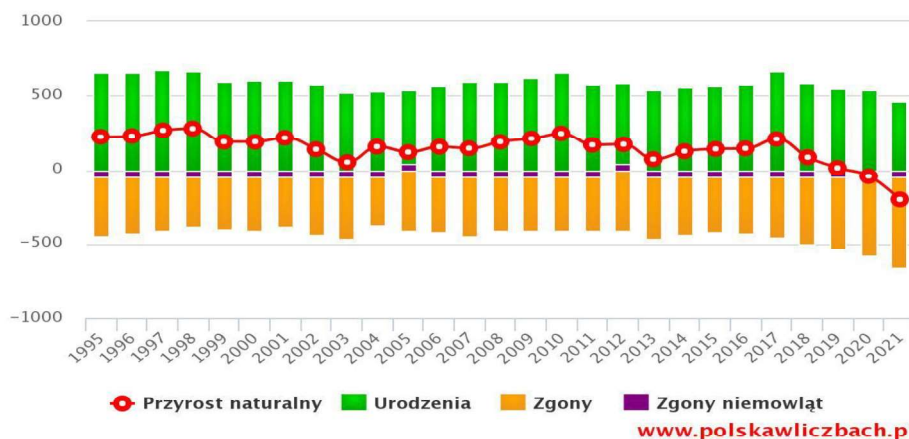
Źródło: www.polskawliczbach.pl – GUS.

Z powyższej tabeli wynika, że na terenie miasta Biała Podlaska w strukturze mieszkańców minimalnie przeważają kobiety.

Wyk. nr 3 Przyrost naturalny w latach 1995-2021 w Białej Podlaskiej.

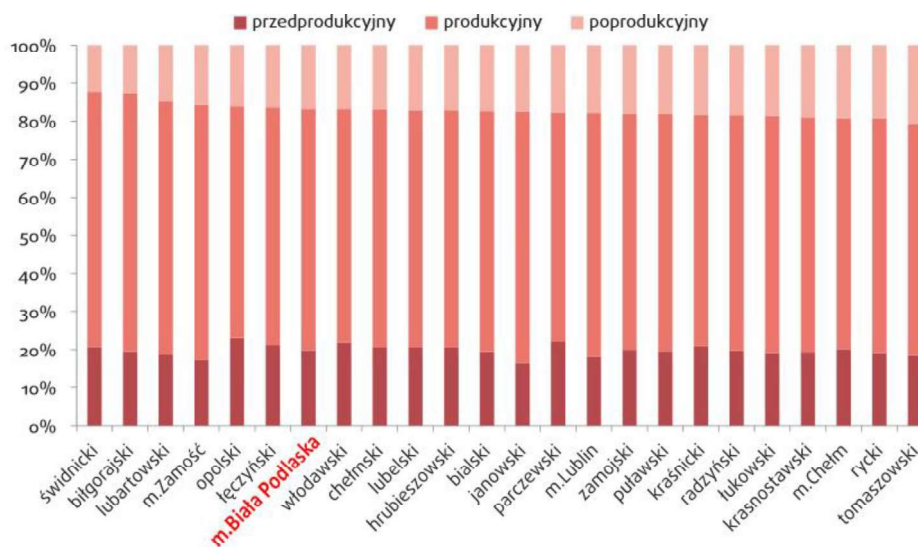
Przyrost naturalny w latach 1995–2021 w Białej Podlaskiej

(Źródło: GUS)



Źródło: www.polskawliczbach.pl – GUS.

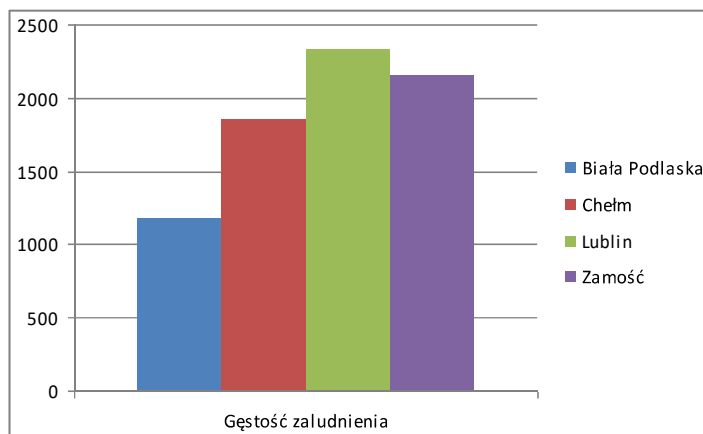
Wyk. nr 4 Struktura ludności w powiecie grodzkim na tle województwa lubelskiego i innych powiatów.



Źródło: Instytut Badań Strukturalnych – Lubelszczyzna 2020 – Rozwój ale w jakim kierunku? (GUS).

Miasto Biała Podlaska zajmuje czwartą lokatę w województwie lubelskim pod względem liczby mieszkańców. Według danych GUS w 2021 r. gęstość zaludnienia dla obszaru miasta Biała Podlaska wahała się w okolicach 1111,7 osób na km².

Wyk. nr 5 Gęstość zaludnienia.

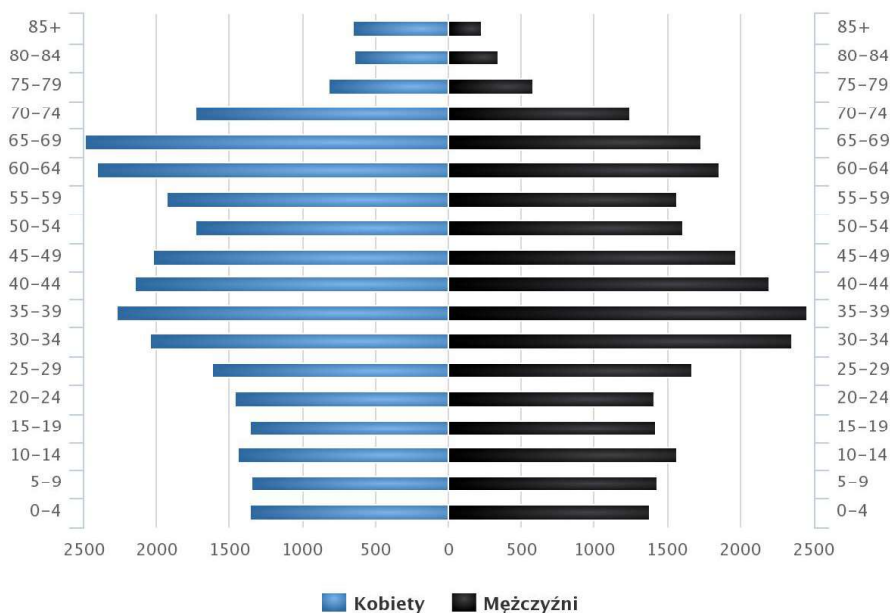


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Głównego Urzędu Statystycznego.

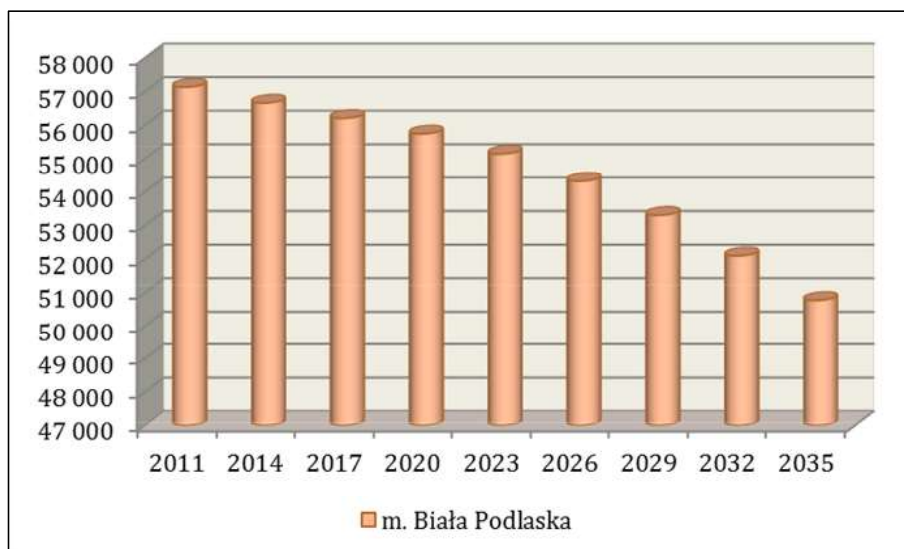
Wyk. nr 6 Struktura wiekowa mieszkańców Białej Podlaskiej.

Piramida wieku mieszkańców Białej Podlaskiej, 2021

(Źródło: GUS)

Źródło: www.polskawliczbach.pl – GUS.www.polskawliczbach.pl

Wyk. nr 7 Prognoza liczby ludności miasta Biała Podlaska na lata 2011 – 2035.



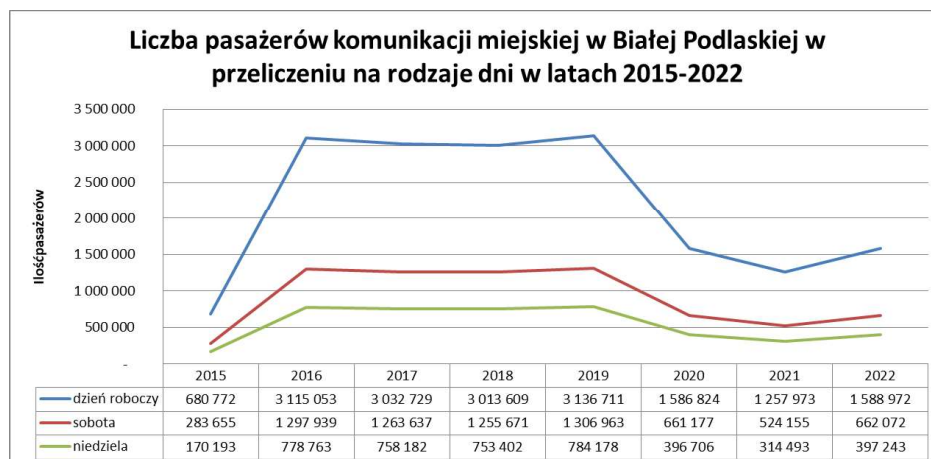
Źródło: Zintegrowana Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Biała Podlaska na lata 2015-2020 (z perspektywą do roku 2030).

Tab. nr 6 Liczba ludności wsi objętych liniami komunikacyjnymi w ramach porozumienia międzygminnego.

LICZBA LUDNOŚCI WSI OBJĘTYCH LINIAMI KOMUNIKACYJNYMI													
Linia	Miejscowości	LATA											Tendencja
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
A	Porosiuki	351	359	365	368	360	360	359	366	368	388	409	58
	Styrzyniec	417	420	423	453	456	462	467	479	481	481	487	70
	Sławacinek Nowy	266	270	272	282	278	275	281	286	288	292	295	29
	Sławacinek Stary	925	963	1 005	1 023	1 064	1 082	1 086	1 098	1 130	1 154	1 160	235
B	Kozuła	204	179	173	166	155	144	151	149	146	139	131	-73
	Grabanów	282	302	337	370	393	421	425	422	426	432	446	164
	Julków	127	123	128	129	133	126	128	129	127	128	134	7
	Grabanów Kol.	312	317	320	326	332	341	349	356	357	365	360	48
	Wilczyn	119	126	128	120	127	136	136	147	161		177	58
C	Wólka Plebańska	409	414	406	401	400	395	399	402	409		412	3
D	Rakowiska	734	848	944	1 045	1 161	1 216	1 263	1 318	1 352	1 402	1 424	690
G,H	Czosnówka	563	589	617	628	642	661	679	700	711	754	770	207

Źródło: Opracowanie własne.

Wyk.nr 8 Liczba pasażerów komunikacji miejskiej w Białej Podlaskiej w skali jednego dnia, w badanych okresach czasu.



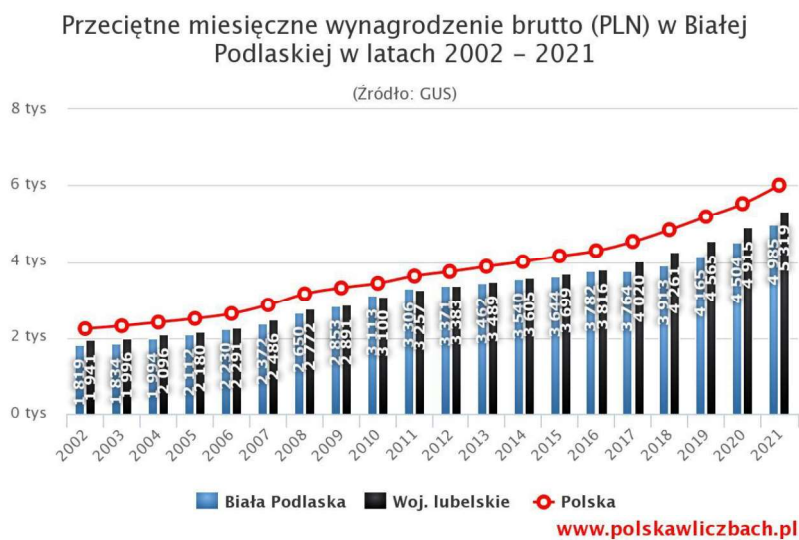
Źródło: Opracowanie własne.

3.3. Rynek pracy

Według wyników Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań w 2021 roku w mieście Biała Podlaska było ok. 23 000 nieruchomości. Przeciętna liczba osób w gospodarstwie wynosiła 3,12 przy średniej w woj. lubelskim 2,95 i kraju 2,85.

Poziom życia ludności jest zależny od poziomu dochodów, które w przypadku miasta Biała Podlaska, były podobne do średniej z woj. lubelskiego. Średnio na koniec 2021 r. w mieście Biała Podlaska przeciętne miesięczne wynagrodzenie kształtowało się na poziomie 4 985,0 zł przy średniej dla kraju wynoszącej ok. 6 000,0 zł i 5 319,0 zł dla województwa. Wynika z tego, że średnie dochody brutto przeciętnego mieszkańca miasta Biała Podlaska są niższe o 16 % w stosunku do średniej w kraju i zbliżone do wojewódzkiej.

Wyk.nr 9 Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w mieście Biała Podlaska, woj, lubelskim i Polsce w latach 2002 - 2021.



Źródło: www.polskawliczbach.pl – GUS.

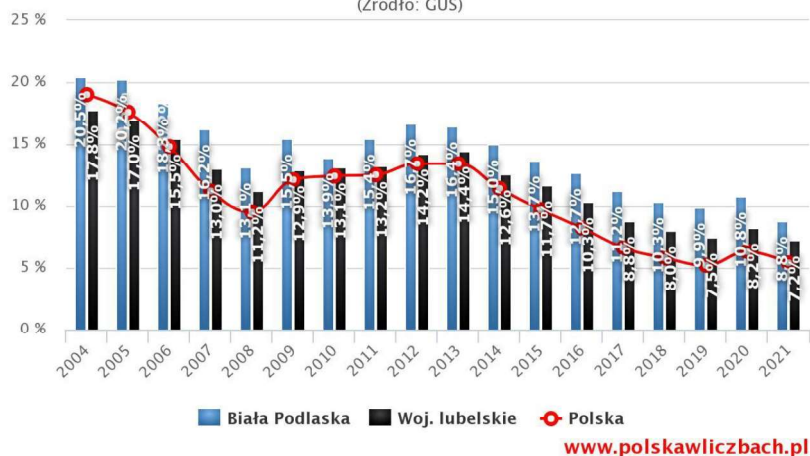
Na koniec grudnia 2021 r. stopa bezrobocia rejestrowanego wynosiła:

- w mieście Biała Podlaska -8,8 %,
- w powiecie białskim -8,9 %,
- w województwie lubelskim -7,2 %,
- w kraju -5,4 %

Wyk.nr 10 Stopa bezrobocia rejestrowanego w latach 2004 – 2021 w mieście Biała Podlaska oraz w woj. lubelskim i Polsce w latach 2002 - 2021.

Stopa bezrobocia rejestrowanego w Białej Podlaskiej w latach 2004 – 2021

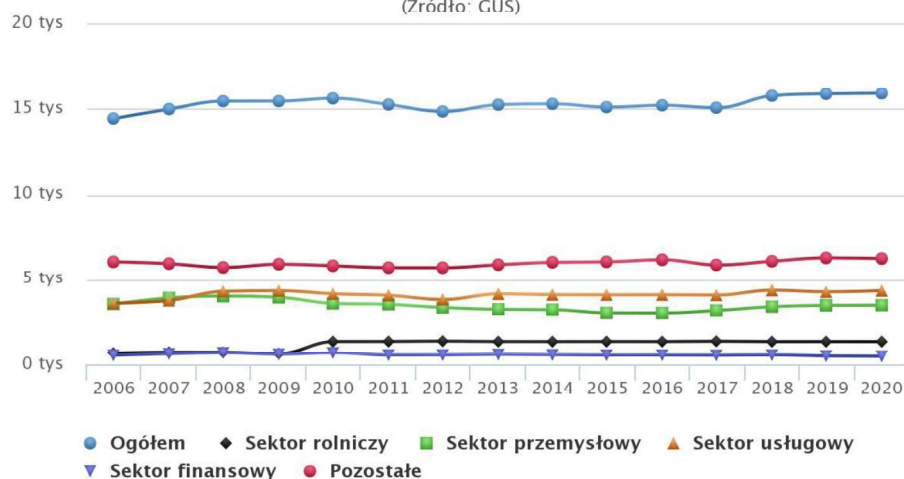
(Źródło: GUS)



Wyk. nr 11 Liczba pracujących wg. sektorów ekonomicznych w Białej Podlaskiej w latach 2006 – 2020.

Liczba pracujących według sektorów ekonomicznych w Białej Podlaskiej w latach 2006 – 2020

(Źródło: GUS)



Źródło: www.polskawliczbach.pl – GUS.

3.4. Obiekty użyteczności publicznej

Z punktu widzenia zaspokojenia podstawowych potrzeb przewozowych, związanych z użytecznością publiczną, podstawowe znaczenie ma zapewnienie dostępności najbardziej istotnych obiektów publicznych. Dodatkowo istotne znaczenie przy analizie celów podróży mają inne jednostki organizacyjne, które stanowią cel podróży mieszkańców.

Tab. nr 7 Potencjalne cele podróży.

Sektor publiczny	
Nazwa	Adres
Bialskie Centrum Kultury; Centrum Informacji Turystycznej;	Plac Wolności 10
Biuro Rzeczy Znalezionej	Brzeska 109
Bursa Szkolna	Podmiejska 36
Delegatura Kuratorium Oświaty	Brzeska 41
Delegatura Lubelskiego Oddziału Wojewódzkiego Narodowego Funduszu Zdrowia	Warszawska 12c
Delegatura Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego	Brzeska 41
Delegatura Państwowej Służby Ochrony Zabytków	Janowska 27-29
Delegatura Wojewódzkiego Inspektoratu Farmaceutycznego	Okopowa 3
Filia Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego	Warszawska 14
Filia Wojewódzkiego Urzędu Pracy	Warszawska 14
Galeria Podlaska	Warszawska 12
Izba Celna	Celników Polskich 21
Klub Kultury "Eureka"	Orzechowa 34
Klub Kultury "Piast"	Spółdzielcza 4
Klub Kultury „Scena”	Zygmunta Augusta 6
Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej	Sidorska 93
Komenda Miejska Policji	Plac Wojska Polskiego 23
Komornik Sądu Rejonowego	Warszawska 6
Miejska Biblioteka Publiczna	Warszawska 12a
Miejska Biblioteka Publiczna - Filia Nr 1	Aleja 1000-lecia 33
Miejska Biblioteka Publiczna - Filia Nr 3	Zygmunta Starego 10
Miejska Biblioteka Publiczna - Filia Nr 6	Orzechowa 34
Biblioteka Pedagogiczna	Kolejowa 8
Miejski Inspektorat Weterynarii	Żeromskiego 1
Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej	Piłsudskiego 24
Miejski Rzecznik Konsumentów	Brzeska 41
Muzeum Południowego Podlasia	Warszawska 12
Muzeum Poł. Podlasia-Oddział Martyrologiczno-Historyczny	Łomaska 21
Oddział Urzędu Statystycznego	Brzeska 41
Oddział Wojewódzkiego Inspektoratu Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych	Kolejowa 21
Państwowa Inspekcja Pracy	Narutowicza 35a
Placówka Straży Granicznej	Dokudowska 19

Placówka terenowa Kasy Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego	Sadowa 11-21 lok. 12
Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna	Waryńskiego 3
Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna	Warszawska 18
Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego	Piłsudskiego 5/7
Powiatowy Urząd Pracy	Brzeska 101
Prokuratura Rejonowa	Piłsudskiego 5-7
Przedszkole „Akademia Przedszkolaka”	Piaskowa 16
Przedszkole „Przyjaciół Kubusia Puchatka”	Łomaska 70
Przedszkole „U cioci Marchewki”	Kąpielowa 18
Przedszkole Niepubliczne „Biedroneczka”	Warszawska 14
Przedszkole Niepubliczne „Przyjaciół Kubusia Puchatka”	Kolejowa 19
Przedszkole Samorządowe nr 10	Nowa 20/24
Przedszkole Samorządowe nr 11	Sidorska 20
Przedszkole Samorządowe nr 13	Kazimierza Jagiellończyka 17
Przedszkole Samorządowe nr 14	Łukaszyńska 34
Przedszkole Samorządowe nr 15 im. Juliana Tuwima	Akademicka 8
Przedszkole Samorządowe nr 17	Zygmunta Starego 4
Przedszkole Samorządowe nr 3 im. Marii Kownackiej	Janowska 14
Przedszkole Samorządowe nr 6	Łomaska 21
Przedszkole Samorządowe nr 7	Waryńskiego 1
Publiczne Gimnazjum nr 6 im. Jana Pawła II	Zygmunta Augusta 2
Regionalna Izba Obrachunkowa w Lublinie Zespół w Białej Podlaskiej	Brzeska 41
Samorządowe Przedszkole Integracyjne dzieci niepełnosprawnych nr 16 im. Jana Brzechwy	Wesoła 21/23
Sąd Rejonowy	Brzeska 20-22
Starostwo Powiatowe	Brzeska 41
Straż Miejska	Brzeska 36A
Szkoła Podstawowa nr 2 im. Bohaterskich Lotników Podlasia	Akademicka 8
Szkoła Podstawowa nr 3 im. Marii Konopnickiej	Sportowa 7
Szkoła Podstawowa nr 4 im. Kornela Makuszyńskiego	Moniuszki 36
Szkoła Podstawowa nr 9 im. Królowej Jadwigi	Zygmunta Augusta 2
Urząd Celny	Brzeska 81
Urząd Gminy	Prosta 31
Urząd Kontroli Skarbowej	Brzeska 81
Urząd Miasta	Marszałka J. Piłsudskiego 3
Urząd Miasta Biała Podlaska	Marsz. J. Piłsudskiego 3
Urząd Skarbowy	Prosta 19
Urząd Stanu Cywilnego	Janowska 27-29
Wojewódzki Inspektorat Inspekcji Handlowej	Brzeska 41
Zarząd Komunikacji Miejskiej w Białej Podlaskiej	Plac Wolności 12
Żłobek Miejski "Skarbiec Skrzata"	Janowska 22
Zespół Szkół z Oddziałami Integracyjnymi:	Sidorska 30
Szkoła Podstawowa z Oddziałami Integracyjnymi nr 5 im. J. Kochanowskiego,	
Publiczne Gimnazjum nr 4 im. Marsz. J. Piłsudskiego	
Zespół Szkół Ogólnokształcących:	Kraszewskiego 1
I Liceum Ogólnokształcące im. Józefa Ignacego Kraszewskiego,	

I Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych,	
I Uzupełniające Liceum Ogólnokształcące,	
I Uzupełniające Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych,	
Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 2 im. Adama Mickiewicza:	Leszczynowa 16
Szkoła Podstawowa nr 6,	
Publiczne Gimnazjum nr 5,	
III Liceum Ogólnokształcące,	
Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 3:	Narutowicza 39
Szkoła Podstawowa nr 1 im. Ks. St. Brzóska,	
Publiczne Gimnazjum nr 3 im. Emilii Plater,	
II Liceum Ogólnokształcące im. Emilii Plater,	
Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 4	Akademicka 8a
Publiczne Gimnazjum nr 2 im. M. Kopernika,	
IV Liceum Ogólnokształcące im. St. Staszica	
Zespół Szkół Zawodowych nr 1 im. Komisji Edukacji Narodowej:	Piłsudskiego 36
Publiczne Gimnazjum nr 1,	
Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 1,	
Technikum nr 1,	
Technikum Uzupełniające nr 1,	
Technikum Uzupełniające dla Dorosłych nr 1,	
I Liceum Profilowane,	
Szkoła Policealna Zaoczna	
Zespół Szkół Zawodowych nr 2 im. Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury:	Brzeska 71
Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 2,	
Technikum nr 2,	
Technikum Uzupełniające nr 2,	
Technikum Uzupełniające nr 2 dla Dorosłych,	
II Liceum Profilowane,	
Szkoła Policealna Zawodowa,	
Zespół Szkół Specjalnych:	ul. Orzechowa 58
Szkoła Podstawowa Specjalna,	
Publiczne Gimnazjum Specjalne,	
Szkoła Specjalna Przystosowująca do Pracy,	
Spółki miejskie	
Zakład Produkcyjno Handlowy "Zieleń" Spółka z o.o.	Brzeska 109
Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. w Białej Podlaskiej	Brzegowa 2
Zakład Gospodarki Lokalowej Sp. z o.o. w Białej Podlaskiej	Żeromskiego 5
Białskie Wodociągi i Kanalizacja "Wod-Kan" Sp. z o.o.	Narutowicza 35a
Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Spółka z o.o.	Pokoju 26
Sektor prywatny	
Nazwa	Adres
USŁUGI TELEKOMUNIKACYJNE	
TELBIAL	Brzeska 134
ELTEL	Sidorska 102 A
MEDIA	
Słowo Podlasia	Warszawska 13

Dziennik Wschodni	Warszawska 13
Katolickie Radio Podlasia	Brzeska 33a
Radio Lublin	Plac Wolności 12
VECTRA S.A.	Zamkowa 14
USŁUGI SANITARNE	
Zaręba Antoni	Topolowa 1
Komunalnik Sp. z o.o.	Aleja Jana Pawła II 33
Wywóz Nieczystości Płynnych Jakubowicz Wiktor	Powstańców 12
USŁUGI PRALNICZE	
Pralnia "ECO-DANTEX"	Narutowicza 3
Usługi Pralnicze Cioch Adam	Witoroska 28
Medi-Sept Sp. z o.o. w Lublinie Punkt Pralniczy przy W Sz S	Terebelska 57-65
USŁUGI TRANSPORTOWE	
Kociuk Logistics Sp. z o.o.	Sidorska 76
California Trailer Sp. z o.o.	Sidorska 117c
PHT "TKS-TRANS"	Sidorska 165
ZAKŁADY PRODUKCYJNO REMONTOWE SAMOCH. CIĘŻAROWYCH	
Biascan S.A.	Białka 89
STACJE WETERYNARYJNE	
Gabinet Weterynaryjny Iwanicki Andrzej	Kolejowa 15
Lecznica dla Zwierząt "ANIMALS"	Armii Krajowej 8
Lecznica dla Zwierząt	Żeromskiego 1
Gabinet Weterynaryjny Rędzikowski Janusz	Akademicka 67
Gabinet Weterynaryjny Tusińska Barbara	Królowej Jadwigi 2A/1
Gabinet dla zwierząt Łukasz Górniak	Parkowa 1
STACJE SANITARNO EPIDEMIOLOGICZNE	
Powiatowa Stacja (Dyrekcja) Sanitarne - Epidemiologiczna	Warszawska 18
Powiatowa Stacja (Laboratorium) Sanitarne - Epidemiologiczna	Kopernika 7
PRZYCHODNIE LEKARSKIE	
NZOZ Przychodnia Rejonowa nr 1 NZOZ "VENA" Krystyna Klimek, Anna Marczuk	Narutowicza 35
Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy Lublin Oddział Biała Podlaska	Okopowa 3
NZOZ Przychodnia Rejonowa Nr 2	Łomaska 19
NZOZ "T-Med." Przychodnia Rejonowa Nr 3	Zygmunta Augusta 9
NZOZ "T-Med." Przychodnia Rejonowa Nr 3	Terebelska 67
NZOZ Przychodnia Rejonowa Nr 4	Parkowa 11
NZOZ Przychodnia Zdrowia Psychicznego	Janowska 17
NZOZ "OKULISTA" Spółka Cywilna NZOZ "LARNGOLOG" Spółka Cywilna; NZOZ Przychodnia Neurologiczna; NZOZ Przychodnia Dermatologiczna	Warszawska 14
NZOZ Przychodnia Kolejowa	Kościuszki 16
Niepubliczny Zakład Opieki Stomatologicznej; NZOZ Poradnia dla Kobiet; NZOZ Poradnia Chirurgiczna; NZOZ Przychodnia Zdrowia Psychicznego	Parkowa 11
NZOZ Przychodnia przy S.I. ELREMET	Prosta 35
NZOZ Przychodnia "Zdrowie"	Sidorska 59
NZOZ "Achilles" Poradnia Ortopedyczno - Urazowa	Terebelska 58

NZOZ "Gyne-Vita" Poradnia Ginekologiczna; NZOZ Poradnia Neurologiczna	Terebelska 67
NZOZ "Medyk" S.C.	Królowej Jadwigi 2
STACJE KRWIODAWSTWA	
Regionalne Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Lublinie Oddział Biała Podl.	Terebelska 57-65
POGOTOWIA RATUNKOWE	
Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego	Warszawska 20
SZPITALE CYWILNE	
Wojewódzki Szpital Specjalistyczny	Terebelska 57-65
HOTELE CYWILNE	
Dom wycieczkowy "PODLASIE"	Piłsudskiego 38
Hotel "Capitol"	Reymonta 3
Hotel "Merkury"	Kolejowa 31 B
Hotel "DUKAT"	Warszawska 129
Hotel "Odys"	Parkowa 21
Hotel "Odys-Bis"	Orzechowa 1
Hotel "Leon"	Nowa 29
Hotel "Helios"	Sworska 33
Hotel "Boss"	Akademicka 117
Hotel "Złota Rybka"	Zgoda 1A
Hotel "Sylwia"	Parkowa 13
Hotel "Delfin"	Aleja Jana Pawła II 11
Hotel "Oskar"	Północna 23
Hotelik "Eden"	Sidorska 56 B
Hotel "Mixbud"	Terebelska 104
Hotelik "AS"	Aleja Jana Pawła II
ZAKŁADY BUDOWLANE	
PPHU "TRANSBET"	Grzybowa 52 A
P.W. "BUDOMEX" Spółka z o.o.	Brzeska 156
HURTOWNIE MAT. KONSTR. BUDOWLANYCH	
Firma "KLEK" Spółka z o.o.	Łomaska 85
ODMET	Łomaska 29
RAPID Technika Grzewcza i Sanitarna	Prosta 7
STACJE PALIW	
SUNDAY SHELL	Terebelska 77
DOMBUD	Brzeska 174
PETRO-DOM	Piaskowa 47
PKN ORLEN	Janowska 73
AUTO-GAZ	Brzeska 158
Spółdzielnia Usług Rolniczych	Jana Pawła II 139
PETRODOM	Sidorska 82
CONKRET	Sidorska 105
PKN "ORLEN"	Zamkowa 2
ZAMEL	Słowackiego 1
PW "KOMUNALNIK"	Aleja Jana Pawła II 33

HURTOWNIE ARTYKUŁÓW GOSPODARSTWA DOMOWEGO	
NEPTUN Spółka z o.o.	Handlowa 3
P.H.U. "FORTECH" Spółka z o.o.	Sidorska 142
P.W. "MARKOPOL IV" Spółka z o.o.	Brzeska 93
HURTOWNIE BUDOWLANE	
Firma "KLEK" Spółka z o.o.	Łomaska 85
MERKURY P.H.U.P.	Grzybowa 50
TRAPEZ Spółka Jawna	Sitnicka 137
P.W. "VIKING" KTS Spółka z o.o.	Aleja Solidarności 4
Art. - Decort Polskie Składy Budowlane	Aleja Jana Pawła II 171
P.H. "BŁONIE" Spółka Jawna	Rzeczna 2
GAMA Stanisław Mazur	Sidorska 102
Hurtownia "TANIE GRZANIE"	Brzeska 158
HURTOWNIE CHEMICZNE	
Firma Handlowa "SEDCHEM" Spółka Jawna	Aleja Jana Pawła II 192
JURECZEK Hurtownia Farb i Lakierów	Handlowa 1
TADDEO Głowacki Dariusz	Skłodowskiej Curie 3 b
SONA	Aleja Jana Pawła II 8
HURTOWNIE PAPIERNICZE	
AGA Hurtownia Artykułów Szkolno-Biurowych i Opakowań	Brzeska 57
JĘDREK Przedsiębiorstwo Handlowe	Reformacka 9
SELECT	Brzeska 56
HURTOWNIE MEDYCZNE (APTEKI)	
Hurtownia Leków "MALEX" Zbigniew Wróblewski Spółka Jawna	Narutowicza 64 A
Hurtownia Leków "SLAWEX"	Piaskowa 16
Hurtownia Farmaceutyczna PZFiM "APTEKARZ" S.A.	Sidorska 102
Baran D. i S-ka	Parkowa 1
Centuria	Plac Wolności 26
Optima	Terebelska 67
Panaceum	Kopernika 22
Godlewscy T.R.	Orzechowa 32
Łozowska M. i P. Łozowski	Narutowicza 33
Żądło-Markiewicz K.	Kościuszki 5
Sana	Terebelska 49
Sana	Terebelska 51
Hołubowicz D.	Warszawska 17
Polak D. Zielińska D.	Brzeska 13
Utrica	Sidorska 20E
Wróblewska A.	Brzeska 37
Wróblewski Zbigniew	Plac Wolności 14
Vita	Królowej Jadwigi 2
Farmacja Kolejowa Sp. z o.o.	Sidorska 27
Daniluk Krystyna	Sidorska 59b
Viola	Sidorska 59
Apteka w WSzS	Terebelska 57/65
A. Kurowska - M.Nowicka s.c.	Kolejowa 5
Spółka Cywilna Michał Szumiło Grzegorz Godlewski	Sidorska 100

Apteka w Kauflandzie	Aleja Jana Pawła II 163
HURTOWNIE ELEKTRONICZNE	
SOLAR-ELEKTRO Spółka z o.o.	Handlowa 1
ASAJ Spółka z o.o.	Sidorska 59
ELPIE Spółka z o.o.	Sidorska 56 b
Elkabel S.J. Szczygielski Andrzej	Sidorska 59
HURTOWNIE CZĘŚCI ZAMIENNYCH DO POJ. SAMOCHODOWYCH	
PW "Max-Auto"	Narutowicza 8a
Mirex S.J.	Brzeska 111
RESTAURACJE, BARY	
Restauracja WARKA	Plac Wolności 11
Merkury	Kolejowa 31B
Capitol	Reymonta 3
Dukat	Warszawska 129
Osjann	Janowska 11bc
PIEKARNIE	
MAT - ROM Spółka Cywilna	Piłsudskiego 27
Piekarnia K i B Zaciura	Francuska 162
Piekarnictwo i Handel "U Rafała"	Sitnicka 14
Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowo-Handlowe "TUR"	Wolska 2
PSS "Społem"	Północna 6
HURTOWNIE SPOŻYWCZE	
PHUP "ESTER" Trocewicz Marian	Sidorska 2 b
Przedsiębiorstwo Hurtu Przemysłowego i Spożywczego "ARSPOL" Arseniuk Wiesław	Sidorska 2 f
ELDORADO Lublin Filia Biała Podlaska Spółka Cywilna	Północna 6
Hurtownia Spożywcza "SAWA" Rudzcy Antoni i Halina	Stawacińska 16
P.P.H.U. "ABIS"	Sidorska 42
ROMA Hurtownia Spożywczo-Przemysłowa	Sidorska 102
FH "BASK" Eliaszk Stanisław Hurtownia Mięsa, Wędlin i Drobiu	Leszczynowa 1
Hurtownia Wędlin "KAROL"	Północna 23
P.H. "MIŁO" Spółka Cywilna	Sidorska 2 D
PPHU "PIGI" Hurtownia Wędlin i Mięsa	Literacka 6
ZAKŁADY CHŁODNICZE	
Hurtownia Chłodnia "HELA"	Brzeska 110
POL-KRES AGRA Spółka z o.o.	Północna 5
ZAKŁADY MLECZARSKIE	
Spółdzielnia Mleczarska	Brzeska 91

Źródło: Opracowanie własne.

Z rozlokowania poszczególnych instytucji wynika, że większość jednostek organizacyjnych ma swoje siedziby w ścisłym centrum miasta, stąd niezmiennie istotnym warunkiem racjonalnego prowadzenia linii komunikacyjnych jest właściwe skomunikowanie poszczególnych obszarów z centrum Białej Podlaskiej. Istotnym jest, aby każda z lokalizacji była dostępna z obsługiwanego przystanku w ramach 10 minut. Przy czym wskazane jest, aby dojście piesze do instytucji zawierało się w połowie tego czasu tj. ok 5 min.

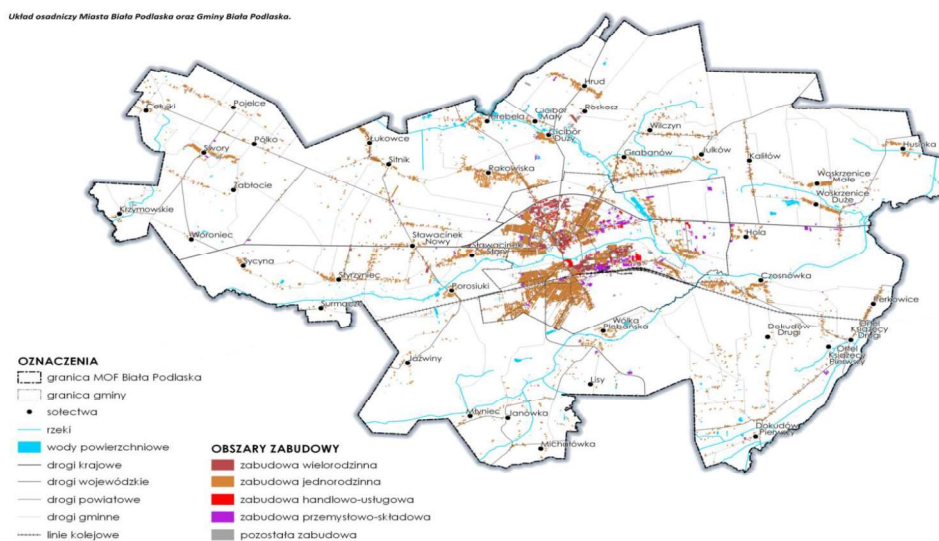
Obecnie dostępność centrum miasta zapewniają następujące przystanki:

- Narutowicza I,
- Narutowicza II,
- Zamkowa I,
- Zamkowa II,
- Al. 1000 – lecia III,
- Brzeska I

Natomiast dostępność do poszczególnych instytucji dla pasażerów podróżujących z miejscowości położonych najbliżej granic administracyjnych Miasta Biała Podlaska tj. Styrzyńca, Porosiuk, Sławacinka Starego i Nowego, Rakowisk, Kozuli, Grabanowa, Julkowa, Wilczyna, Czosnówki oraz Wólki Plebańskiej zapewnia pięć linii kursujących w ramach zawartego z Gminą Biała Podlaska porozumienia międzygminnego. Skomunikowanie ww. linii jest dobrane w taki sposób aby umożliwić dojazd bezpośrednio do co najmniej jednego z przystanków w centrum miasta i dokonania przesiadki.

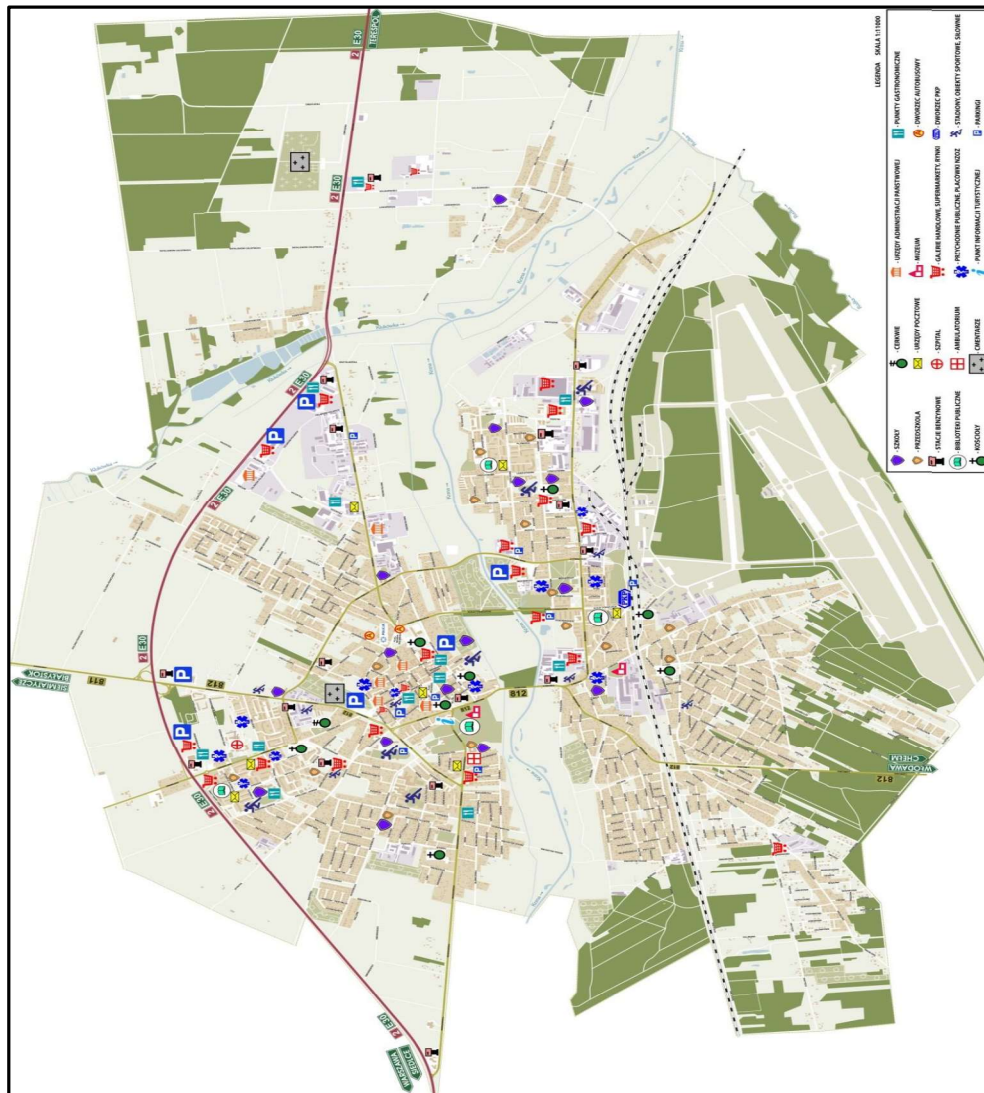
Układ osadniczy Miasta Biała Podlaska i Gminy Biała Podlaska oraz rozmieszczenie głównych generatorów ruchu na terenie miasta Biała Podlaska przedstawiono na poniższych mapach.

Rys. nr 11 Układ osadniczy Miasta Biała Podlaska oraz Gminy Biała Podlaska.



Źródło: Opracowanie własne.

Rys. nr 12 Rozmieszczenie generatorów ruchu na terenie Miasta Biała Podlaska.

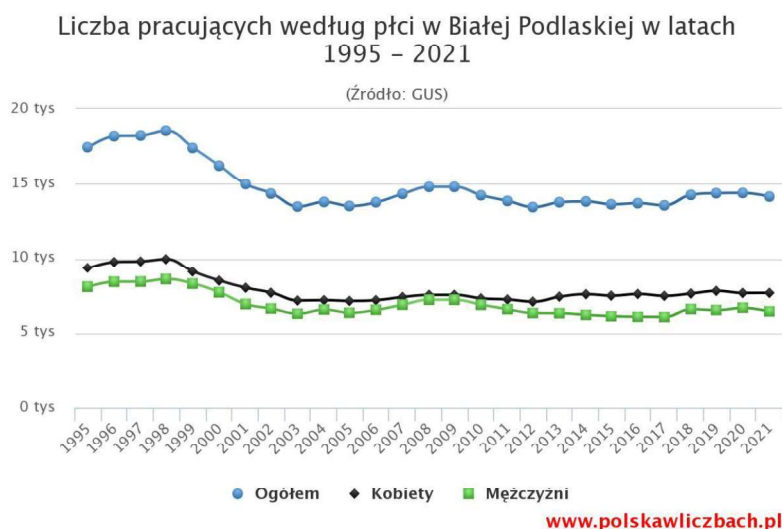


Źródło: Opracowanie własne.

3.5. Gospodarka

Gospodarka Białej Podlaskiej kształtowana jest w dużym stopniu przez położenie przygraniczne oraz przez brak rozwiniętego przemysłu. Miasto podlega oddziaływaniu dużych ośrodków, zwłaszcza Warszawy, Lublina, Białegostoku, które wchłaniają wysokokwalifikowaną siłę roboczą. Występują również wyjazdy poza granice kraju. Oznacza to pozbawianie miasta ludzi predysponowanych do stymulowania rozwoju społeczno-gospodarczego.

Wyk. nr 12 Liczba pracujących wg. płci w mieście Biała Podlaska – lata 1995 – 2021.



Źródło: www.polskawliczbach.pl – GUS.

Ze społeczno – ekonomicznego punktu widzenia istotna jest relacja ludności w wieku nieprodukcyjnym do ludności w wieku produkcyjnym. Współczynnik ten informuje, w jakim stopniu ludność w wieku produkcyjnym obciążona jest koniecznością utrzymywania ludności pozostałej. W ostatnich latach współczynnik osób produkcyjnych do nieprodukcyjnych zmniejszał się, głównie wskutek wzrostu liczby osób w wieku produkcyjnym i jednoczesnego zmniejszania się liczby osób w wieku przedprodukcyjnym. Na każde 100 osób w wieku produkcyjnym w 2021 r. przypadało 69,2 osób w wieku nieprodukcyjnym. W województwie lubelskim wskaźnik ten wynosił 68,4 osób.

Na sytuację gospodarczą w sposób istotny wpływa ilość miejsc pracy i samych pracodawców. W Białej Podlaskiej w 2021 r. było zarejestrowanych 6 610 podmiotów gospodarczych.

Tab.nr 8 Zarejestrowane podmioty gospodarcze w Białej Podlaskiej - stan na 31.12.2021 r.

Wyszczególnienie	Liczba podmiotów
Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON	6 610
- w tym sektor publiczny	130
- sektor prywatny	4758
Spółki prawa handlowego	883
- w tym z kapitałem zagranicznym	260
Spółki cywilne	385
Spółdzielnie	27
Fundacje i stowarzyszenia	146
Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą	4 758

Źródło: Opracowanie własne.

Zdecydowaną większość stanowiły firmy sektora prywatnego, których udział w ogólnej liczbie zarejestrowanych wynosił 97,7 % z tego 74,7 % podmiotów tego sektora, to osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, 11,4 % podmiotów gospodarczych, to spółki handlowe (w tym - 2 % to spółki z kapitałem zagranicznym), a pozostałe 10,2 % to spółki cywilne, spółdzielnie, stowarzyszenia i fundacje.

Podmioty te prowadziły działalność w następujących branżach:

- rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo 72 podmiotów,
- przemysł i budownictwo 1227 podmiotów,
- handel hurtowy i detaliczny, naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle 1145 podmioty,
- transport i gospodarka magazynowa 522 podmiotów.

O poziomie atrakcyjności inwestycyjnej Białej Podlaskiej świadczy między innymi obecność inwestorów zagranicznych. Pod koniec 2021 r. na terenie miasta działało 112 spółek z udziałem kapitału zagranicznego (nieco ponad 8 % tego typu podmiotów zarejestrowanych w województwie. Liczba działających firm z udziałem kapitału zagranicznego jest znacznie wyższa, niż w innych miastach województwa o podobnej wielkości: na przykład w Puławach działa 31 takich podmiotów, w Zamościu - 446, zaś w Chełmie - 52.

Na terenie miasta znajduje się obecnie jedna strefa rozwoju gospodarczego – Tarnobrzaska Specjalna Strefa Ekonomiczna, to przemysłowo-handlowa dzielnica miasta. Posiada bezpośrednie połączenie z drogą krajową E30 (obwodnicą miejską K2) i z ul. Brzeską - jedną z głównych ulic miejskich.

Biała Podlaska stanowi również zaplecze dla funkcjonującej w pobliżu miasta infrastruktury przejść granicznych, przede wszystkim dla Wolnego Obszaru Celnego, kolejowego

terminalu przeładunkowego w Małaszewiczach i terminalu drogowego dla TIR-ów w Koroszczynie.

Do największych zakładów pracy w Białej Podlaskiej należy zaliczyć:

- Wojewódzki Szpital Specjalistyczny
- Urząd Miasta,
- Starostwo Powiatowe,
- Delegatura Urzędu Wojewódzkiego,
- Lubelski Urząd Celno-Skarbowy,
- Urząd Skarbowy,
- POL-KRES EDWOOD Sp. z o.o. - firma specjalizująca się w przetwórstwie drewna dębowego,
- „ALUTEAM Polska” Sp. z o.o. - niemiecka firma produkująca elementy do zabudowy samochodów ciężarowych,
- „California Trailer”,
- Kociuk Logistic
- ETMUS zajmujący się działalnością usługową związaną z pojazdami użytkowymi,
- Przedsiębiorstwo Wielobranżowe „BUDOMEX” Sp. z o.o. - specjalizujące się w budownictwie ogólnym, sanitarnym i inżynieryjnym,
- Przedsiębiorstwo Produkcyjne, Handlowe i Usługowe „DOMBUD” Sp. z o.o. - zajmujące się budownictwem ogólnym oraz sprzedażą paliw,
- Spółdzielnia Inwalidów ELREMET - Zakład Pracy Chronionej,
- Bialcon - producent odzieży,
- BETON-KRAFT PPHU ANDRZEJ MIZERNY Firma Produkcyjno-Handlowo-Usługowa zajmująca się produkcją betonu towarowego, prefabrykatów betonowych i żelbetowych oraz wykonawstwem robót drogowych.

a także:

- Miejski Zakład Komunikacyjny w Białej Podlaskiej Sp. z o.o.,
- Białskie Wodociągi i Kanalizacja WOD-KAN Sp. z o.o., dostarczający odbiorcom zlokalizowanym na terenie miasta Biała Podlaska oraz okolicznych miejscowości wodę, a także oczyszczający ścieki dla miasta i okolic,
- PGE Dystrybucja S.A. Oddział Lublin - Rejon Energetyczny Biała Podlaska (największy obszarowo w ramach Zakładów) działający na obszarze 3 311 km²,
- Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. - produkujące, przetwarzające i przesyłające energię ciepłą (ciepło grzewcze oraz ciepłą wodę).

W mieście działają także instytucje i organizacje o charakterze biznesowo-gospodarczym, których działalność przyczynia się do rozwoju przedsiębiorczości i ogólnej poprawy konkurencyjności lokalnej gospodarki. Są to m.in.:

- Lubelski Urząd Celno-Skarbowy,
- Białkopodlaska Izba Gospodarcza,

- Lubelska Fundacja Rozwoju,
- Cech Rzemieślników i Przedsiębiorców.

Biała Podlaska rozwija się z poszanowaniem naturalnych walorów przyrodniczych. Zrównoważony rozwój miasta jest zgodny z przyjętą *Strategią Rozwoju Miasta Biała Podlaska 2015 – 2020 z perspektywą do 2030 r.* oraz projektem *Zintegrowanej Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Biała Podlaska na lata 2023 – 2030*. Jednym z priorytetów jest rozwój lokalnej gospodarki: wspierane są małe i średnie przedsiębiorstwa, przede wszystkim te, które w swej działalności wykorzystują nowoczesne technologie.

Oprócz podmiotów i instytucji o charakterze gospodarczym także rozwój turystyki służy wzmocnieniu lokalnej gospodarki i przyczynia się do tworzenia nowych miejsc pracy. Liczne walory przyrodnicze i kulturowe miasta stanowią dobrą podstawę do rozwoju tego sektora. W mieście funkcjonuje ok. 17 obiektów zbiorowego zakwaterowania (w tym 4 hotele), które łącznie oferują ponad 700 całorocznych miejsc noclegowych.

Ogółem w mieście jest ponad 20 800 gospodarstw domowych, z których przeważająca część to gospodarstwa co najmniej trzyosobowe. Prawie 66 % gospodarstw utrzymuje się ze źródeł zarobkowych (zatrudnienie, praca na własny rachunek). Źródłami dochodów pozostałej części są emerytury, renty zasiłki socjalne.

3.6.Sfera społeczna

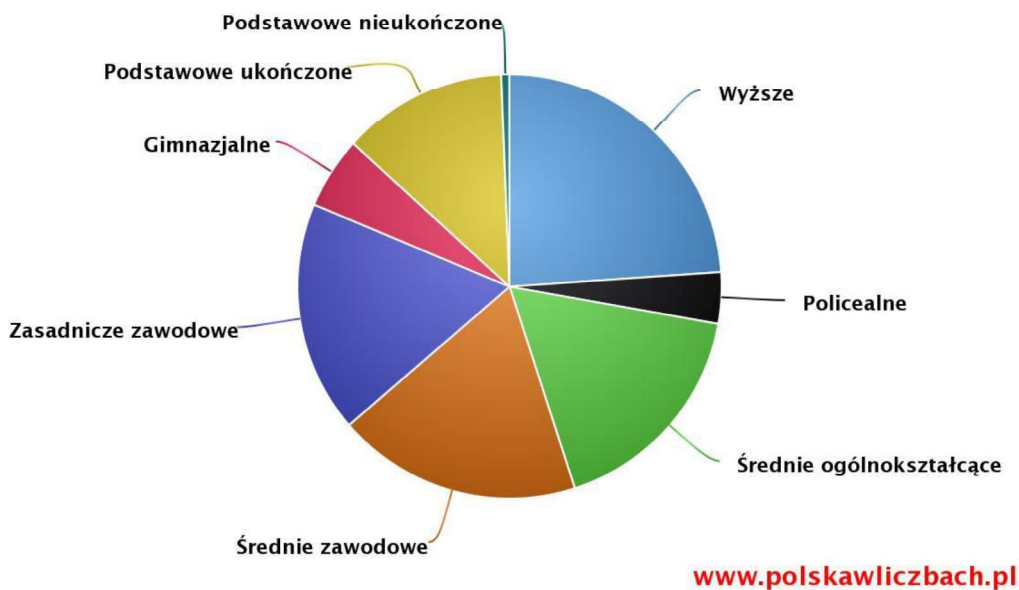
Potencjał rozwojowy miasta ma istotny wpływ na jakość życia mieszkańców. Dlatego zarówno w *Strategii Rozwoju Miasta Biała Podlaska 2015 – 2020 z perspektywą do 2030 r.* oraz *Zintegrowaną Strategią Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Biała Podlaska na lata 2021 – 2030*. zdefiniowano zadania wzmacniające ten potencjał. Dotyczą one sfer edukacji, kultury, turystyki, a także opieki zdrowotnej i pomocy społecznej. Szybki rozwój technologii informacyjnych i komunikacyjnych ułatwia powszechny dostęp do informacji i wiedzy. W efekcie podnosi się jakość kształcenia oraz efektywność wykorzystywania coraz większych zasobów wiedzy. Sprzyja to rozwojowi społecznemu, jest tym samym ważnym czynnikiem przeciwdziałającym marginalizacji terenów peryferyjnych kraju. Szansę tę wykorzystuje także Biała Podlaska, w której istnieje duża sieć placówek oświatowo - wychowawczych, pozwalających na prowadzenie kształcenia na wszystkich poziomach nauczania.

Tworzą ją przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja i szkoły ponadgimnazjalne. Ponad 95 % zatrudnionych tam nauczycieli posiada wyższe wykształcenie.

Wyk. nr 13 Poziom wykształcenia dla miasta Biała Podlaska na podstawie Narodowego Spisu Powszechnego z 2011r.

Poziom wykształcenia – Biała Podlaska

(Źródło: Narodowy Spis Powszechny 2011)



Źródło: www.polskawliczbach.pl – GUS.

W mieście funkcjonuje:

- 23 przedszkola (10 samorządowych), do których w roku szkolnym 2022/2023 uczęszcza 2 473 dzieci,
- 10 szkół podstawowych, do których uczęszcza ponad 5 396 uczniów; szkoły posiadają pracownie komputerowe z dostępem do Internetu,
- 28 szkół ponadpodstawowych do których uczęszcza 6 712 uczniów, szkoły posiadają także pracownie komputerowe z dostępem do Internetu,
- Dla osób z niepełnosprawnościami wymagających specjalistycznej opieki prowadzone są szkoły specjalne (podstawowa, ponadpodstawowa przysposabiająca do pracy), do których w roku szkolnym 2022/2023 uczęszcza 216 uczniów.

Opiekę i wychowanie uczniom spoza Białej Podlaskiej zapewnia Bursa Szkolna oraz internat przy Zespole Szkół Zawodowych nr 1. W mieście funkcjonuje także Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna, w której zarejestrowanych jest ponad 2 300 uczniów.

Opiekę i wychowanie uczniom spoza Białej Podlaskiej zapewnia Bursa Szkolna oraz internat przy Zespole Szkół Zawodowych nr 1. W mieście funkcjonuje także Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna, obejmująca swoim działaniem ponad 15 tys. uczących się osób. W Białej Podlaskiej istnieją 2 uczelnie wyższe, kształcące ponad 8 tys. studentów i zatrudniające prawie 600 wykładowców, w tym ponad 80 z tytułem profesora. Są to:

- Akademia Bialska im. Jana Pawła II,
- Akademia Wychowania Fizycznego im. Józefa Piłsudskiego w Warszawie Filia w Białej Podlaskiej.

Biała Podlaska należy do ważnych ośrodków życia kulturalno-artystycznego województwa lubelskiego. W mieście funkcjonują:

- Miejska Biblioteka Publiczna, na którą składają się biblioteka główna, 3 filie miejskie (z wydzielonym oddziałem zbiorów specjalnych dla osób słabowidzących), Biblioteka Barwna, Biblioteka Szpitalna oraz Multicentrum tj. oddziały dla dzieci oraz,
- Muzeum Południowego Podlasia, posiadające około 45 tys. eksponatów, w tym bogate kolekcje numizmatyczne, medalierstwa i malarstwa, a także największą i najbardziej wartościową w Polsce kolekcję ikon rosyjskich z XVII - XIX wieku,
- Bialskie Centrum Kultury, upowszechniający różne dziedziny kultury: plastykę, teatr, taniec, muzykę, fotografię itp. oraz promujący dorobek kulturalny miasta i regionu (poprzez przeglądy, konkursy, plenery i warsztaty), a także prowadzące 3 osiedlowe domy kultury realizujące głównie działalność na rzecz mieszkańców tych osiedli.

3.7.Zagospodarowanie przestrzenne

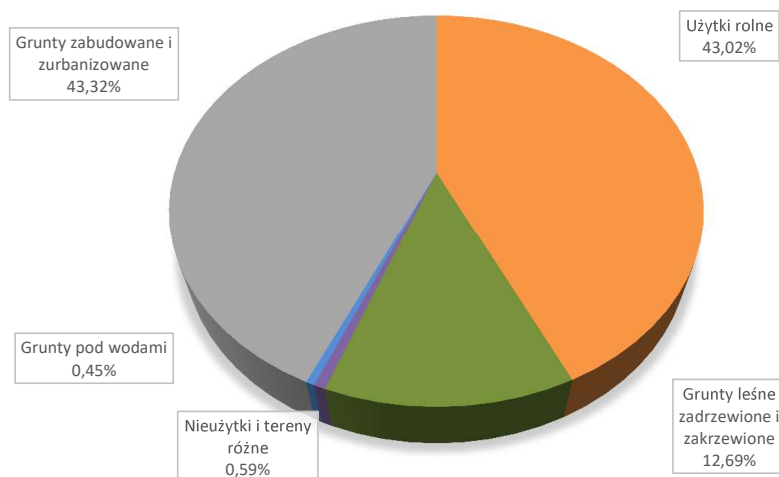
Biała Podlaska, to atrakcyjny, miejski ośrodek województwa lubelskiego, będący pomostem współpracy regionów Europy Wschodniej i Zachodniej, którego rozwój jest ściśle związany z rozwojem województwa lubelskiego. Istotne jest więc dla miasta rozwijanie współpracy ponadlokalnej z sąsiednimi gminami i z województwem – ponadlokalna rola wzmacnia jego potencjał rozwojowy. Biała Podlaska w granicach administracyjnych obejmuje teren o powierzchni 49,4 km², w tym obszar zurbanizowany zajmuje około 1/3 powierzchni miasta.

Struktura użytkowania gruntów.

W strukturze użytkowania gruntów w mieście, dominują trzy kategorie - tereny zabudowane i zurbanizowane, tereny rolne oraz tereny zadrzewione i zakrzewione (wyk. 14). Grunty zabudowane i zurbanizowane zajmują 43,56% powierzchni miasta. Prawie identyczną powierzchnię stanowią także użytki rolne – 43,26%. Tereny uprawne rozciągają się głównie w północnej i północno- wschodniej części miasta. Prawie 22% użytków rolnych związana się z licznymi łąkami i pastwiskami trwałymi, które rozciągają się równoleżnikowo ze wschodu na zachód w centralnych rejonach miasta Biała Podlaska. Ich występowanie związane jest z rozległymi terenami dolin rzecznych Krzny oraz Klukówki. Grunty leśne zadrzewione

i zakrzewione stanowią ponad 12% powierzchni miasta - 627 ha, ich największe kompleksy rozciągają się we wschodniej oraz południowej części miasta.

Wyk. Nr 14 Struktura użytkowania gruntów w Białej Podlaskiej w 2022 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Ewidencji Gruntów Miasta Biała Podlaska.

Wśród użytków rolnych znajdujących się na terenie miasta przeważający udział mają grunty orne stanowiące 66,92% wszystkich terenów wykorzystywanych na cele produkcji rolnej. Obszary zurbanizowane, w około 32% składają się z terenów zabudowy mieszkaniowej, podczas gdy tereny przemysłowe i inne tereny zabudowane zajmują około 23% powierzchni tej grupy, a drogi ponad 18%. Kategoria gruntów pod wodami zdominowana jest przez wody rzek Krzna oraz Klukówka, obejmujące 0,45% powierzchni miasta. Wody stojące znajdują się głównie w północno-wschodnim fragmencie miasta i pełnią rolę stawów hodowlanych (tab. 9).

Tab. nr 9 Struktura użytkowania gruntów miasta Biała Podlaska w 2022 r.

Lp.	Rodzaj użytkowania terenu	Wyszczególnienie	Powierzchnia (ha)	Udział [%]
1.	Użytki rolne	grunty orne	1315	26,62
2.		sady	94	1,90
3.		łąki trwałe	429	8,68
4.		pastwiska trwałe	41	0,83
5.		grunty rolne zabudowane	70	1,42
6.		grunty pod stawami	16	0,32
7.		grunty pod rowami	13	0,26
	Grunty leśne zadrzewione i zakrzewione	grunty zadrzewione i zakrzewione	132	2,67
8.		las	621	12,57
9.	Grunty zabudowane i	grunty zadrzewione i zakrzewione	6	0,12
10.		tereny mieszkaniowe	687	13,91

11.	zurbanizowane	tereny przemysłowe	109	2,21
12.		inne tereny zabudowane	380	7,69
13.		zurbanizowane tereny niezabudowane	100	2,02
14.		tereny rekreacyjno-wypoczynkowe	42	0,85
15.		drogi	398	8,06
16.		koleje	72	1,46
17.		użytki kopalne	3	0,06
18.		inne	361	7,31
19.	Grunty pod wodami	wody płynące	21	0,43
20.		wody stojące	1	0,02
21.	Nieużytki i tereny różne		29	0,59
22.	Ogółem powierzchnia miasta		4940	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Ewidencji Gruntów Miasta Biała Podlaska.

Jest to teren o zróżnicowanym charakterze. Przez jego centralną część, z zachodu na wschód, przebiega rozległa dolina rzeki Krzny, stanowiąca znaczące urozmaicenie rzeźby terenu, ale też poważne ograniczenie dla zabudowy. W dnie doliny występują łąki. Tereny zurbanizowane znajdują się na w większości równinnych wysoczyznach, rozciągających się na północ i południe od doliny Krzny. Najstarsza część miasta z historycznym rynkiem (Plac Wolności) zlokalizowana jest na północ od rzeki. Kolejną barierę urbanistyczną stanowi linia kolejowa Warszawa-Terespol, przebiegająca przez południową część miasta, niemal równolegle do rzeki Krzny. Zabudowa obszaru jest zróżnicowana, od wielkomiejskiej w centrum, do typowej dla obszarów wiejskich na obrzeżach. W granicach miasta znajduje się kilka dawnych wsi, z których wyraźną odrębność przestrzenną zachowały Sielczyk i Białka. W południowej części miasta znajduje się dawne lotnisko wojskowe. Lesistość terenu jest niewielka, większe kompleksy leśne znajdują się w wokół byłego lotniska. Lasy znajdują się również na terenach przylegających do granic administracyjnych miasta.

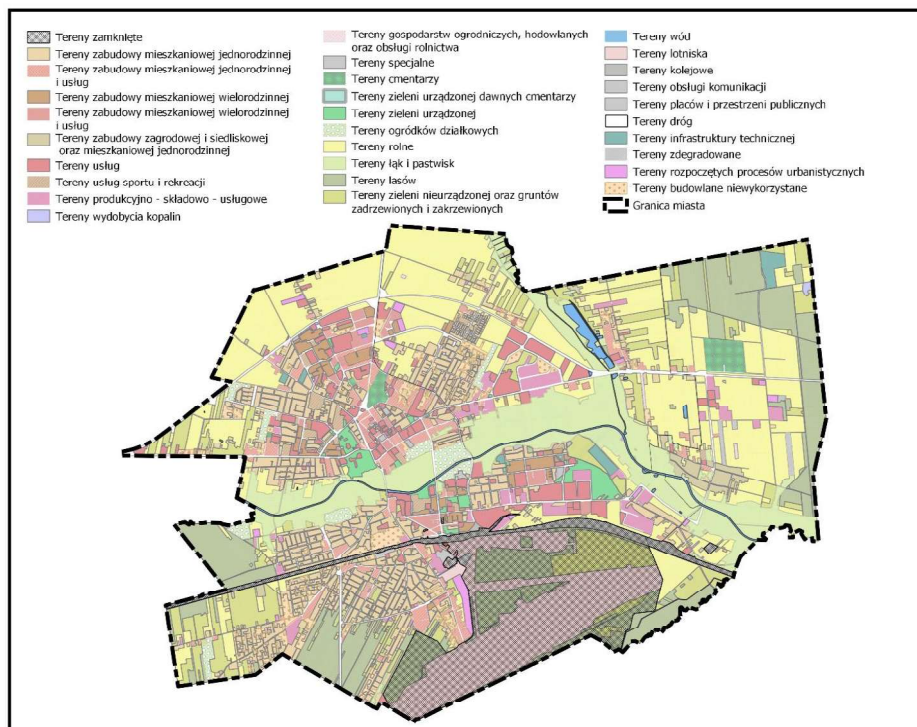
Obszar Białej Podlaskiej można podzielić na pięć rejonów. Obszary te są wyznaczone przez 2 rzeki: Krznę o przebiegu równoleżnikowym, której średnia szerokość doliny wynosi około 900 m i rzekę Klukówkę. Kolejne granice podziału stanowią linia kolejowa Warszawa - Terespol oraz obwodnica miasta w ciągu drogi krajowej nr 2.

Obszar położony między rzeką, a linią kolejową charakteryzuje się wysoką intensywnością zagospodarowania. W zachodniej części obszaru znajdują się osiedla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej z usytuowanym w ich centrum ośrodkiem usługowo-handlowym. Tereny znajdujące się we wschodniej części tego obszaru mają przeważnie charakter przemysłowo – magazynowy, znajdują się tam również osiedla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej z usytuowaną praktycznie w jej centrum Akademią Białą im. Jana Pawła II. Usytuowane też są tam: miejska oczyszczalnia ścieków i ciepłownia. Na obszarze miasta na południe od torów kolejowych znajduje się byłe lotnisko wojskowe, tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz lasy. Część miasta między Krzną a obwodnicą miejską charakteryzuje promienisto-pierścieniowy układ ulic, którego jądro

stanowi ściśle historyczne Centrum - najstarsza część miasta Białej Podlaskiej, pełniąca funkcje administracyjno-usługowe (Ryc. 13).

Wokół Centrum znajdują się budynki mieszkalne jednorodzinne. Dalej, aż do obwodnicy, znajdują się osiedla intensywnej zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej. Poza obwodnicą są sady, pola uprawne i łąki. Niewielkie enklawy zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej znajdują się przy ulicach Terebelskiej, Kolonii Francuskiej, Francuskiej i Korczaka. Zabudowa jednorodzinna i zagrodowa, a także tereny upraw polowych znajdują się na wschód od rzeki Klukówki. Jest to obszar przeznaczony na tworzącą się dzielnicę przemysłowo-składową. W ramach budownictwa mieszkaniowego przeważa zabudowa jednorodzinna. Łącznie w mieście jest prawie 9 tys. budynków mieszkalnych, w których znajduje się ok. 24 tys. mieszkań. Ponad 73% mieszkańców jest w posiadaniu osób fizycznych, 4967 mieszkań jest zasobem spółdzielni mieszkaniowych, a 6618 mieszkań należy do wspólnoty mieszkaniowej.

Rys. nr 13 Obszary funkcjonalne.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania miasta Biała Podlaska.

Prawie wszystkie mieszkania wyposażone są w instalację wodno-kanalizacyjną i ciepłowniczą. Około 49% posiada dostęp do miejskiej sieci gazowej. Doliny obu rzek tworzą korytarze ekologiczne, łączące „miejski obszar ekologiczny” z układem zewnętrznym. Stanowią fundament przyrodniczego układu miejskich terenów zielonych, do którego należą parki

miejskie, pasy zieleni izolacyjnej wzdłuż ciągów komunikacyjnych, a także zielone obszary szkół, obiektów sportowych oraz szpitala.

W Białej Podlaskiej ustalone zostały 4 strefy ochronne wartości kulturowych:

- strefa ochrony konserwatorskiej, obejmująca m.in. teren historycznego śródmieścia, Park Radziwiłła, Dworca kolejowego PKP;
- strefa ochrony archeologicznej, obejmująca zespół zamkowy Radziwiłłów oraz fragment Osiedla Centrum pomiędzy ulicami Budkiewicza, Garncarską, Proszą i Narutowicza,
- strefa ochrony ekspozycji, obejmująca część doliny Krzny pomiędzy ul. Zamkową a Al. Jana Pawła II, gdzie obowiązuje zakaz zabudowywania luk umożliwiających wgląd w krajobraz,
- strefa ochrony krajobrazu, jego walorów estetycznych oraz niepowtarzalnych form, obejmująca doliny rzeczne Krzny i Klukówki oraz pl. Wojska Polskiego i park Zofii Las.

Zagospodarowanie przestrzenne jest podstawową determinantą kształtowania się potrzeb przewozowych. Lokalizacja funkcji gospodarczych, społecznych, naukowych oraz miejsc zamieszkania, kultury i rekreacji, decyduje o liczbie i kierunkach przewozów występujących w transporcie pasażerskim. Niezależnie od specyfiki poszczególnych obszarów zurbanizowanych, można wskazać na pewne prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego oraz funkcjonowania i rozwoju transportu miejskiego:

- wysoka gęstość zaludnienia wpływa nieznacznie na zmniejszenie średniej odległości podróży, jeżeli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, podczas gdy wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią odległością podróży;
- atrakcyjne miejsca (zatrudnienia, nauki, wypoczynku i usług socjalnych) w lokalnym otoczeniu wpływają na ograniczenia liczby podróży jego mieszkańców;
- odległość podróży można określić jako skorelowaną z wielkością miasta;
- polityka zagospodarowania terenu w niewielkim stopniu wpływa na częstość podróży;
- udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obszaru zurbanizowanego;
- mieszanie funkcji, jako sposób zagospodarowania obszarów lokalnych, skraca odległość podróży - ma więc pozytywny wpływ na wzrost znaczenia podróży pieszych i rowerowych.

Oddziaływanie zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe zostało przedstawione w tabeli nr 10,11.

Tab. nr 10 Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców ustalony na podstawie badań (projekt Transland).

Czynnik	Obserwowany wpływ na	Rezultaty
Gęstość zaludnienia	Częstość podróży	Nieznaczny wpływ lub brak wpływu
	Wybór środka transportu	Gęstość zaludnienia powiązana jest wprost proporcjonalnie z wykorzystaniem transportu zbiorowego i ujemnie skorelowana z wykorzystaniem samochodu osobowego
Gęstość zatrudnienia	Odległość podróży	Równowaga między liczbą mieszkańców a liczbą miejsc pracy prowadzi do skrócenia czasu podróży; występuje zależność między istnieniem dzielnic jednofunkcyjnych (centra zatrudnienia, sypialnie) a dłuższymi podróżami
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Wyższa gęstość zatrudnienia związana jest zwykle z większym wykorzystaniem transportu zbiorowego
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Długość podróży	Dzielnice „tradycyjne” charakteryzują się krótszymi podróżami niż dzielnice podmiejskie, zorientowane na wykorzystanie samochodu osobowego
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	„Tradycyjne” dzielnice charakteryzują się wyższym udziałem transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego; czynniki urbanistyczne mają jednak mniejsze znaczenie niż cechy społeczno-ekonomiczne danej populacji
Lokalizacja	Długość podróży	Odległość do najważniejszego miejsca pracy jest ważnym czynnikiem determinującym odległość podróży
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Silny wpływ na wykorzystanie transportu zbiorowego ma odległość dojścia do i z przystanków
Wielkość miasta	Długość podróży	Średnie odległości podróży są najniższe na dużych terenach miejskich i najwyższe w osadach wiejskich
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Korzystanie z transportu zbiorowego jest najwyższe na dużych terenach miejskich i najniższe w osadach wiejskich

Źródło: *Transport a zagospodarowanie przestrzenne. European Commission 2003, s. 16-19, www.eu-portal.net.*

3.8. Podział miasta na rejony i mikrorejony komunikacyjne oraz ich charakterystyka

Podziału na rejony i mikrorejony komunikacyjne dokonano na podstawie analizy układu drogowego, rodzaju i funkcji zabudowy (osiedla mieszkalne, tereny usługowo-handlowe, tereny rekreacyjne, tereny należące do szkół), planów inwestycyjnych miasta, kapitału prywatnego w przypadku inwestycji w obszary o funkcjach mieszkaniowych oraz handlowo-rozrywkowych. Jako mikrorejony wybrano główne generatory potoków pasażerskich oraz ruchu

samochodowego czyli centrum miasta, instytucje użyteczności publicznej, szpital oraz szkoły wyższe.

Większą część rejonów stanowią obszary z zabudową niską pojedynczą lub szeregową. Osiedla o zabudowie wielopiętrowej znajdują się wzdłuż ul. Orzechowej (Osiedle Młodych) oraz na obszarze pomiędzy ulicami Terebelską i Janowską, a także pomiędzy ulicami Terebelską i Radziwiłłowską, Artyleryjską i Spółdzielczą, wzdłuż ul. Kopernika oraz Sidorską, Kolejową i Kościuszki.

Podział miasta na główne rejon komunikacyjne można przyjąć zgodnie z przebiegiem głównych ulic i kierunkiem jaki wyznaczają :

1. wylot w kierunku Warszawy (DK2)
2. wylot w kierunku Terespoła (DK2)
3. wylot w kierunku Włodawy
4. wylot w kierunku Janowa Podlaskiego
5. wylot w kierunku Terebeli
6. wylot w kierunku Rokitna

Tab. nr 11 Rejon pozostałe oraz ich charakterystyka.

Numer rejonu	Granice	Charakterystyka
1,2,7	Osiedle „Pieńki”, na zachód od ulicy Lubelskiej (droga 812) oraz na południe od linii kolejowej	Zabudowa niska rozproszona, nieliczne zakłady produkcyjno-handlowo usługowe
3,6,8	Część zachodnia osiedla „Za Torami” ograniczona od północy linią kolejową oraz od wschodu ulicą Drzewieckiego	Zabudowa niska rozproszona.
4,5,9	Część wschodnia osiedla „Za Torami” ograniczona od północy linią kolejową oraz od zachodu ulicą Drzewieckiego	Zabudowa niska
10	Osiedle „Słoneczne Wzgórze”	Zabudowa niska
11	Osiedle „Słoneczne Wzgórze”	Zabudowa niska
12,21	Obszar pomiędzy linią kolejową, ulicą Kolejową, wschodnią granicą osiedla Tysiąclecia, rzeką Krzną do wysokości ulicy Stodolnej	Kulturowa (Muzeum) Mieszkaniowa - domy przy ulicach wyznaczających granice rejonu
23	Obszar pomiędzy ul. Warszawską oraz rzeką Krzną na zachód od projektowanej obwodnicy	Mieszkaniowa
24	Obszar na południe od ul. Warszawskiej pomiędzy ul. Zamkową a projektowaną Obwodnicą	Kulturowa, Rekreacyjna (Park Radziwiłłowski, Muzeum, ośrodki zdrowia, biura)

50	Obszar pomiędzy Warszawską, Drogą Krajową nr 2, ul. Akademicką, ul. Pokoju	Mieszkaniowa w części wschodniej
37,38	Rejon pomiędzy ulicami: Pokoju, Akademicką, Artyleryjską, Warszawską	Rekreacyjno - sportowa (Stadion) ponadto zabudowa mieszkaniowa
36	Obszar pomiędzy ul. Artyleryjską, Warszawską, Zamkową obejmujący osiedle Piastowskie, ośrodki zdrowia oraz dom Kultury	Kulturowa, rekreacyjna, mieszkaniowa
39	Osiedle Glinki (obszar na północ od ulicy Akademickiej ograniczony ulicami Radziwiłłowską a Drogą Krajową nr 2)	Mieszkaniowa
40	Obszar pomiędzy Sitnicką, Piłsudskiego, Artyleryjską, Akademicką, Glinki	Rekreacyjno - sportowa oraz mieszkaniowa
48	Osiedle w rejonie Terebelskiej pomiędzy Terebelską drogą krajową 2, Radziwiłłowską Królowej Jadwigi	Mieszkaniowa
	Rejon Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego i Medyczne Studium Zawodowego pomiędzy obwodnicą i ulicami Terebelską, Okopową, Janowską. Rejon pomiędzy ulicami Janowską, Piłsudskiego, Sitnicką, Królowej Jadwigi, Okopową	Handlowa, rozrywkowa, szpital, mieszkaniowa (bloki)
49	Rejon pomiędzy ul. Francuską, projektowanym łącznikiem Armii Krajowej - Okopowa, Janowska, Drogą Krajową nr 2	Mieszkaniowa
46	Rejon na południe od projektowanej drogi Armii Krajowej - Okopowa ograniczony Aleją Jana Pawła II,	Mieszkaniowa
33,42	Obszar pomiędzy ul. Janowską, Nową, Brzeską oraz Aleją Jana Pawła II	Mieszkaniowa
34,35	Osiedle „Centrum” (obszar pomiędzy ul. Zamkową, Nową, Brzeską, Warszawską)	Handlowa, biurowa
36	Obszar „Centrum” pomiędzy ul. Zamkową, Warszawską, Brzeską, al. Tysiąclecia, rzeką Krzną.	Rekreacyjna, handlowa
13,21	Rejon Dworca kolejowego (pomiędzy ulicą Kolejową, wschodnią granicą osiedla XXV-lecia, rzeką Krzną, ulicą Mickiewicza)	Mieszkaniowa
14,20	Teren pomiędzy rzeką Krzną a ulicami Mickiewicza, Sidorską, Wesolą	Rekreacyjna, handlowa
18,27,28	Obszar pomiędzy Aleją Tysiąclecia, rzeką Krzną, planowanym przedłużeniem ulicy Kąpielowej, oraz ulicą Brzeską.	Biurowa
32	Obszar pomiędzy ul. Brzeską, Północną, Armii Krajowej, Francuską	Mieszkaniowa
31,32	Obszar pomiędzy ulicą Armii Krajowej, Północną, Drogą Krajową nr 2, Francuską	Mieszkaniowa, biurowa
30	Rejon pomiędzy ul. Północną, Brzeską, Drogą Krajową 2	Przemysłowa
29	Obszar na południe od ulicy Brzeskiej od projektowanego przedłużenia ul. Kąpielowej, ograniczony rzekami Krzna oraz Klukówka	Mieszkaniowa

17	Obszar na południe od Krzny ograniczony ulicami Włoską, Sidorską	Funkcja mieszkaniowa przemysłowa oraz edukacyjna.
15,16	Tereny PKP na południe od ulicy Sidorskiej pomiędzy ul. Torową oraz Akademią Białską im. Jana Pawła II	Przemysłowa
	Tereny na południe od rzeki Krzny oraz na wschód od ulicy Włoskiej.	Edukacyjna, przemysłowa

Źródło: Opracowanie własne.

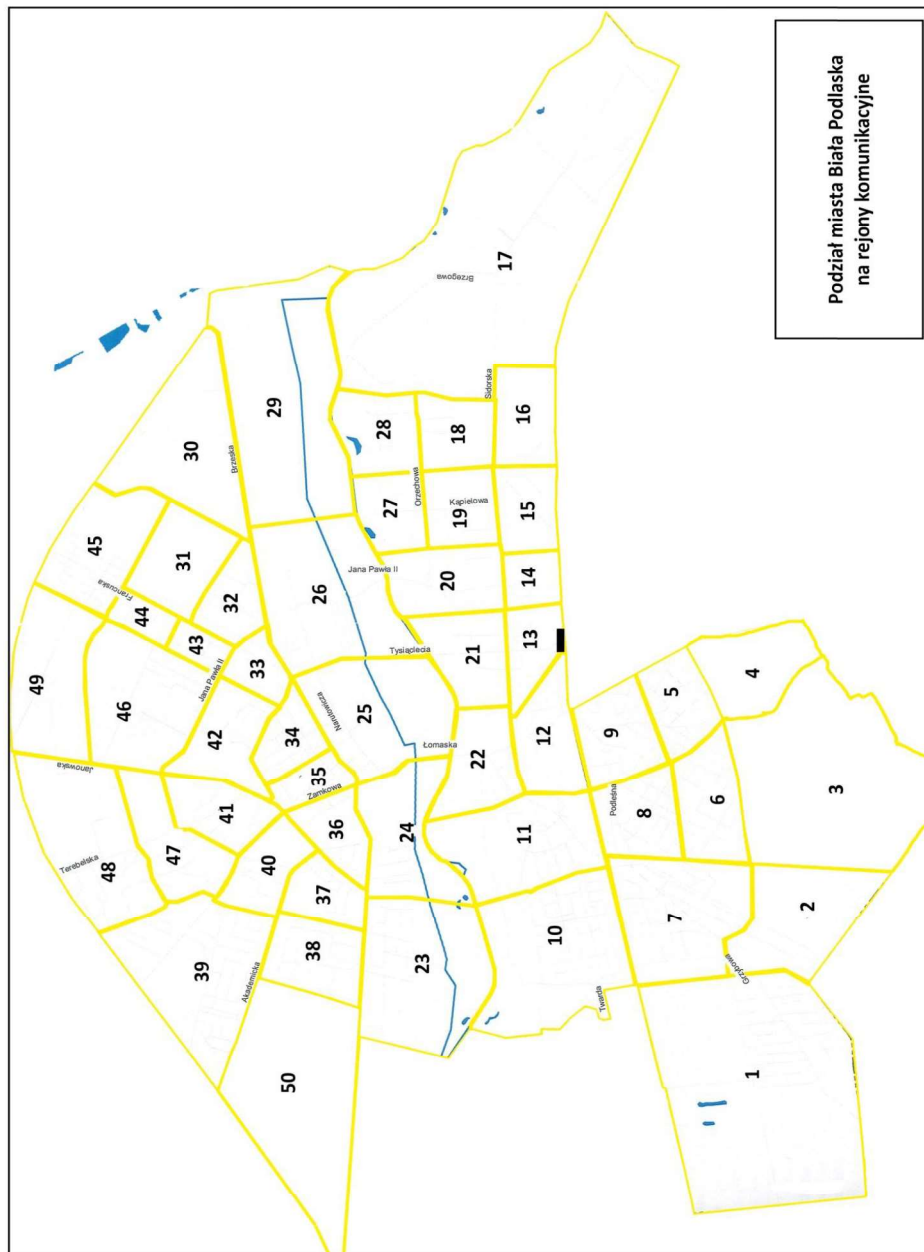
Tab. nr 12 Rejony komunikacyjne o zwiększonym natężeniu ruchu.

Numer mikrorejonu	Lokalizacja	Opis
48	Rejon Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego	Zwiększony ruch przez cały dzień. Zauważalne duże potoki pasażerskie na przystanku w pobliżu szpitala (linie C, D, G, H, I)
15,16	Rejon Akademii Białskiej im. Jana Pawła II w Białej Podlaskiej przy ul. Sidorskiej	Zwiększony ruch przez cały dzień w okresie roku akademickiego. W szczególności w godzinach porannych oraz wieczornych, przed i po zajęciach. Obsługa komunikacyjna liniami A,D,F,G,H.
13	Dworzec PKP	Ruch pieszych i pojazdów zależny od rozkładu jazdy PKP. Duży ruch na pobliskim skrzyżowaniu Sidorska / Aleja Tysiąclecia. Obsługa wszystkimi liniami autobusowymi z wyjątkiem linii G, E, I. Ważny węzeł przesiadkowy dla pasażerów wszystkich kursujących tam linii.
34,35	Rejon Centrum Miasta	Zwiększony ruch spowodowany funkcją handlową oraz rozrywkową centrum miasta.
41	Centrum Handlowe Lidl, ALDI	Zwiększony ruch spowodowany funkcją handlową
48	Centrum handlowe Carrefour i Bricoman oraz restauracja McDonald's	Zwiększony ruch spowodowany funkcją handlową

Źródło: Opracowanie własne.

Część graficzna przedstawiająca wyżej wymienione rejony i mikrorejony komunikacyjne znajduje się na rysunku nr 14.

Rys.nr 14 Rejony komunikacyjne miasta.



Źródło: Program racjonalizacji systemu transportu publicznego w mieście Biała Podlaska- DHV Polska.

4. Opis przewidywanego finansowania usług przewozowych.

4.1. Formy finansowania usług przewozowych

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022r. poz. 1343 z późn. zm.), w art.1 ust. 2, określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora transportu, realizowanego w ramach planu transportowego zgodnie z art. 12 ust 1 pkt 3 wymienionej ustawy.

Formami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być (art. 50-54 ustawy) w szczególności:

1. opłaty pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
2. rekompensaty z tytułu:
 - utraconych przez Operatora przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
 - utraconych przez Operatora przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego Organizatora, o ile zostały ustanowione,
 - poniesionych przez operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
3. środki transportu udostępniane Operatorowi przez Organizatora na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

4.2. Źródła finansowania usług przewozowych

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r., poz. 8),
- środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego,
- udostępnianie Operatorowi przez Organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,

- środki budżetu centralnego, w tym rekompensata utraconych przychodów w efekcie stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (nie dotyczy komunikacji miejskiej – art. 56 ust. 2 ustawy),
- środki Unii Europejskiej,
- środki z innych źródeł (np. z tytułu reklam na taborze, na urządzeniach infrastruktury transportowej, na biletach).

Podstawą funkcjonowania tych źródeł jest praca przewozowa finansowana przede wszystkim z wpływów ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz budżetowych dopłat jednostek samorządu terytorialnego.

Tab.nr 13 Wskaźnik odpłatności z biletów w związku z realizacją usług publicznego transportu zbiorowego w mieście Biała Podlaska i Gminie Biała Podlaska.

Rok	Koszty świadczenia usług pasażerskiego transportu publicznego	Przychody ze sprzedaży biletów	Wskaźnik odpłatności z biletów	Zrealizowane wozokilometry	
				Miasto Biała Podlaska	Gmina Biała Podlaska
2020	11 074 993,00 zł	2 258 448,00 zł	20,4 %	1 330 596,3 wzkm	108 242,7 wzkm
2021	11 846 665,00 zł	2 322 662,00 zł	19,6 %	1 388 454,1 wzkm	127 798,9 wzkm
2022	14 272 906,00 zł	2 923 035,00 zł	20,5 %	1 398 414,5 wzkm	128 823,5 wzkm

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Poniżej zestawiono pracę eksploatacyjną wykonaną przez Operatora komunikacji miejskiej na obszarze Białej Podlaskiej oraz gminy objętej Porozumieniem międzygminnym (w wozokilometrach).

Tab. nr 14 Praca eksploatacyjna (wzkm).

Rok	MZK Sp. z o.o.
2020	1 438 839
2021	1 516 253
2022	1 527 238

Źródło: Opracowanie własne.

Poniższa tabela przedstawia rodzajową strukturę ilości i wartości sprzedanych biletów w latach 2020 – 2022.

Tab. nr 15 Sprzedaż biletów ilościowa oraz wartościowa w latach 2020 – 2022.

Sprzedaż biletów		2020		2021		2022	
	Rodzaj biletu	Ilość	Wartość netto	Ilość	Wartość netto	Ilość	Wartość netto
1	jednorazowy N	218 525	525 031,92	273 439	707 727,68	305 274	768 640,89
2	jednorazowy U	317 144	426 788,10	418 836	544 042,75	504 552	642 250,82
	Razem bilety jednorazowe:	535 669	951 820,02	692 275	1 251 770,43	809 826	1 410 891,71
3	24 godzinny N	484	4 663,92	518	4 771,01	628	5 779,75
4	24 godzinny U	582	3 143,84	1 070	4 919,02	1 424	6 531,06
	Razem bilety 24 godzinne	1 066	7 807,76	1 588	9 690,03	2 052	12 310,81
	bileterki 60 min N	12 614	43 607,34	9 804	34 130,51	38 764	135 795,29
	bileterki 60 min U	36 358	64 814,43	23 627	41 381,54	81 677	143 705,17
	Razem bileterki	48 972	108 421,77	33 431	75 512,05	120 441	279 500,46
	Razem bilety papierowe:	585 707	1 068 049,55	727 294	1 336 72,51	932 319	1 702 702,98
7	30- dniowy N	1 383	99 389,76	1 641	117 487,05	1 822	130 531,48
8	30- dniowy U	1 749	62 921,07	3 037	109 962,04	4 875	176 505,56
	Razem bilety 30-dniowe	3 132	162 310,83	4 678	227 449,09	6 697	307 037,04
9	90 - dniowy N	1 782	318 617,40	1 462	49 620,37	1 388	249 250,00
10	90 - dniowy U	2 022	182 651,80	1 476	345 805,53	2 230	201 564,44
	Razem bilety 90-dniowe	3 804	501 269,20	2 938	395 425,90	3 618	450 814,44
11	semestralny 4-m-ce	839	101 130,80	56	6 796,30	55	6 814,82
12	semestralny 5-m-cy	1 394	169 966,80	144	22 361,11	207	30 879,63
13	6- miesięczny N	35	12 111,03	29	10 000,00	47	16 083,34
14	6- miesięczny U	57	9 805,77	45	7 638,88	146	24 277,78
15	bilet rodzinny	1 696	47 114,88	2 877	79 916,67	3 806	105 083,33
16	elektr. portmonetka	9 175	186 688,92	11 335	236 101,38	12 992	279 341,44
	Razem bilety elektroniczne:	20 132	1 190 398,23	22 102	985 689,33	27 568	1 220 331,82
	Razem sprzedane bilety:	605 839	2 258 447,78	749 396	2 322 61,84	959 887	2 923 034,80

Źródło: Opracowanie własne.

4.3. Przychody ze sprzedaży biletów w umowach netto i brutto

Zawarcie umowy z operatorem w ramach zamówienia udzielonego na podstawie Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych lub w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym może nastąpić w ramach modeli:

- umowa typu netto - ryzyko rynkowe jest przeniesione na operatora,
- umowa typu brutto - organizator ponosi ryzyko przychodowe prowadzonej działalności przewozowej

W umowach typu netto - wpływy ze sprzedaży biletów oraz refundacja utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg stanowią przychód operatora i jest on odpowiedzialny za emisję oraz dystrybucję biletów. Czynności związane z promocją usługi tj. transportu zbiorowego, utrzymaniem pożądanego standardu usług leżą po stronie operatora, którego celem jest zwiększanie wielkości przychodów ze sprzedaży biletów. Organizator może być z tych działań zwolniony. Wynagrodzenie operatora w takiej sytuacji obejmuje jego koszty pomniejszone o przychody ze sprzedaży biletów.

W umowach typu brutto - przychody z tytułu sprzedaży biletów stanowią przychód Organizatora transportu publicznego. Natomiast operator otrzymuje wynagrodzenie na określonym poziomie, niezależnie od liczby przewiezionych pasażerów i uzyskanego przychodu ze sprzedaży biletów. W sytuacji, kiedy wielkość przychodów ze sprzedaży biletów ulega pomniejszeniu, deficyt taki jest pokrywany ze środków Organizatora transportu publicznego. W umowie typu brutto organizator podejmuje działania na rzecz utrzymania wysokiego poziomu wpływów ze sprzedaży biletów lub jego zwiększenia. Wynagrodzenie operatora pokrywać będzie poziom kosztów, który nie będzie pomniejszany o przychody ze sprzedaży biletów.

W przypadku Miasta Biała Podlaska preferowanym modelem rozliczeń w ramach zamówienia udzielonego na podstawie Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych i bezpośredniego zawarcia umowy na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, będzie umowa typu netto.

Zalety i wady umów typu netto – brutto.

Typ umowy	Zalety	Wady
Umowa netto	– możliwość zmniejszenia poziomu wielkości dopłat do przewozów, – stała wysokość dopłat dla operatora, – operator intensyfikuje działania celem podnoszenia jakości i efektywności usług, – zadania związane z promocją usług przeniesione zostają na operatora – realizacja wszystkich zadań w zakresie kontroli biletów leży po stronie operatora	– ryzyko dla operatorów, – wymagające nakładów technicznych włączenie usług do systemów taryfowych istniejących oraz planowanych systemów zintegrowanych
Umowa brutto	– możliwość łatwego włączenia usług do istniejącego systemu taryfowego oraz planowanych systemów zintegrowanych	– ryzyko przychodowe leży po stronie organizatora, – wynagrodzenie operatora jest niezależne od liczby przewożonych pasażerów, – brak działań operatora dążących do podniesienia jakości i efektywności świadczonych usług, – dodatkowe koszty organizatora związane z kontrolowaniem jakości świadczonych usług, – za działania promocyjne odpowiada organizator

Źródło: opracowanie własne.

5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.

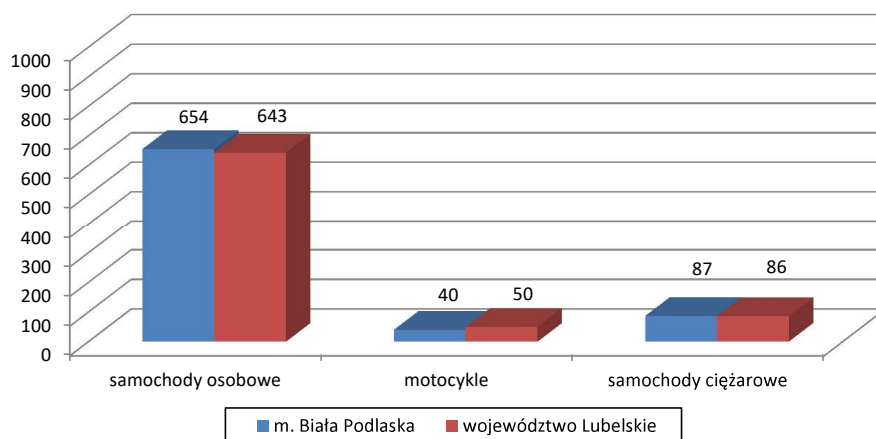
5.1. Wskaźnik motoryzacji

Obciążenie ruchem miejskiej sieci drogowej jest zależne między innymi od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napełnienia pojazdów oraz wskaźnika motoryzacji, czyli liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców.

Liczba zarejestrowanych, według stanu na dzień 31.12.2021 r. w Białej Podlaskiej samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców wynosiła ok. 654 (stan na koniec 2021 r.) i jest o 11 samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców większa od średniego wskaźnika dla województwa lubelskiego. Wysoki wskaźnik motoryzacji w Białej Podlaskiej ma odzwierciedlenie między innymi w zatłoczeniu dróg i ulic oraz w problemach z zaparkowaniem samochodu.

Pod względem liczby zarejestrowanych motocykli przypadających na 1000 mieszkańców liczba ta wynosi dla Białej Podlaskiej ok. 40, podczas gdy dla województwa lubelskiego jest to ok. 50. Wskaźnik samochodów ciężarowych w mieście Biała Podlaska wynosi 87 a w przypadku województwa Lubelskiego wynosi ok. 86.

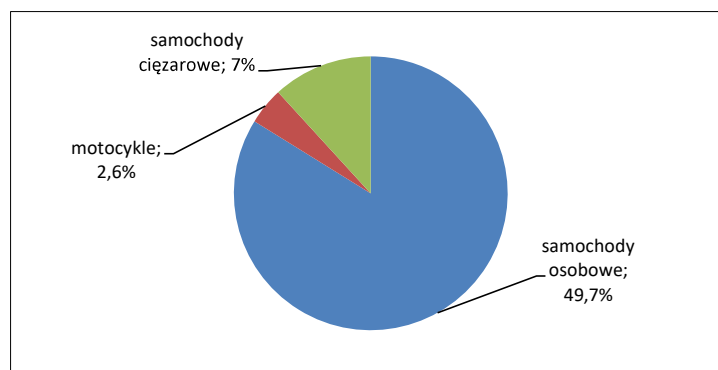
Wyk. nr 15 Liczba zarejestrowanych pojazdów przypadająca na 1000 mieszkańców w mieście Biała Podlaska i województwie lubelskim.



Źródło: Opracowanie własne.

Strukturę zarejestrowanych w Białej Podlaskiej pojazdów obrazuje poniższy wykres.

Wyk. nr 16 Wskaźnik zarejestrowanych pojazdów przypadający na 1000 mieszkańców dla miasta Biała Podlaska na koniec 2021 r..



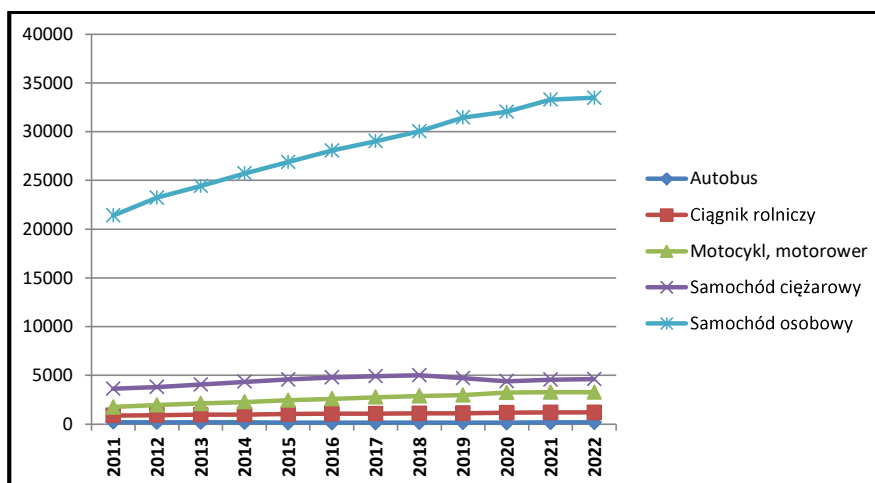
Źródło: Opracowanie własne.

Tab. nr 16 Zestawienie pojazdów zarejestrowanych - lata 2019 – 2022 w mieście Biała Podlaska.

Zestawienie pojazdów zarejestrowanych						
Lata	Autobus	Ciągnik rolniczy	Motocykl, motorower	Samochód ciężarowy	Samochód osobowy	Suma
2019	15	47	296+62	369	3994	4783
2020	-	52	241+103	383	3395	4174
2021	7	80	299+99	469	4127	4127
2022	21	93	292+66	404	3415	4291

Źródło: Opracowanie własne (CEPIK).

Wyk. nr 17 Liczba pojazdów zarejestrowanych w mieście Biała Podlaska lata 2011 – 2022.



Źródło: Opracowanie własne.

5.2.Preferowane cechy komunikacji zbiorowej.

W celu jak najlepszego poznania potrzeb mieszkańców i użytkowników komunikacji publicznej została przeprowadzona w 2022 r. ankieta związana z wprowadzeniem zaawansowanej lokalnej aplikacji mobilnej wykorzystującej moduły rozkład jazdy, prezentacja lokalizacji autobusów w czasie rzeczywistym, możliwość zakupu biletów na urządzeniach mobilnych, możliwość wynajęcia hulajnogi elektrycznej, prezentacji lokalizacji wolnych hulajnóg w czasie rzeczywistym, prezentacji wolnych miejsc parkingowych w czasie rzeczywistym, aktualnych remontów dróg oraz układ ścieżek i infrastruktury rowerowej. Badania odbywały się w dniach od 19.10.2022 r. do 27.10.2022 r. wśród osób korzystających z komunikacji miejskiej. Celem badań było poznanie preferencji podróżujących oraz zbadanie rangi postulatów transportowych, jak również oczekiwań wobec transportu miejskiego i systemu informacji pasażerskiej.

Respondenci zostali pogrupowani ze względu na płeć, wiek i status społeczno – zawodowy rozumiany jako: pracujący; niepracujący; pracujący uczeń / student; uczeń / student; pracujący emeryt / rencista; emeryt / rencista.

Generalnie około połowy użytkowników komunikacji miejskiej stanowią uczniowie i studenci. Średnio co czwarty pasażer to osoba dojeżdżająca do i z pracy. Dodatkowo należy zauważyć, że 1/3 respondentów nie posiada własnego samochodu i odbywanie podróży za pomocą komunikacji miejskiej jest często koniecznością, a nie wyborem. W tej sytuacji istnieje ryzyko, że w momencie uzyskania możliwości samodzielnego korzystania z samochodu liczba podróży odbywana komunikacją zostanie przez te osoby zmniejszona. Głównym atutem korzystania z prywatnych pojazdów był podawany krótszy czas podróży, przejawiający się brakiem potrzeby dojścia do / z przystanku, oczekiwania na autobus i wreszcie sam czas dojazdu. Poza tym pasażerowie oczekują od komunikacji publicznej punktualności, większej ilości kursów (krótszy czas oczekiwania) i większych autobusów (zbyt mało kursów w godzinach szczytu).

6. Zasady organizacji rynku przewozów.

W myśl ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343 z późn. zm.), publicznym transportem zbiorowym nazywa się powszechnie dostępny, regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Zgodnie z w/w ustawą, na publiczny transport zbiorowy na danym obszarze składają się:

- organizator, tzn. właściwa jednostka samorządu terytorialnego, albo minister

właściwy do spraw transportu, zapewniająca funkcjonowanie transportu publicznego na tym obszarze;

- operatorzy transportu publicznego; operatorem może być samorządowy zakład budżetowy, a także przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem transportu publicznego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie;
- przewoźnicy, czyli przedsiębiorcy uprawnieni do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego właściwym ze względu na obszar działania zgodnie z art. 7 ust.1 pkt. 1) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jest gmina. Do zadań organizatora należy: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego, zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Organizator transportu publicznego uprawniony jest do przygotowania i przeprowadzenia postępowania, które ma na celu wybór operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych. Istnieją trzy potencjalne tryby wyboru operatora. Na podstawie:

- ustawy Prawo zamówień publicznych,
- ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- poprzez zawarcie umowy bezpośredniej, w przypadku gdy usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług przewozowych.

Organizatorem transportu publicznego na terenie miasta Biała Podlaska i Gminy Biała Podlaska, zgodnie z zakresem przewidzianym w porozumieniu (na podstawie uchwały nr XXXIX/316/2022 Rady Gminy Biała Podlaska z dnia 28 grudnia 2022 r. w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie porozumienia pomiędzy Gminą Biała Podlaska, a Gminą Miejską Biała Podlaska na powierzenie Gminie Miejskiej Biała Podlaska zadania publicznego w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Biała Podlaska oraz uchwały nr XLVI/128/22 Rady Miasta Biała Podlaska z dnia 28 grudnia 2022 r. w sprawie przejścia przez Gminę Miejską Biała Podlaska od Gminy Biała Podlaska) jest Gmina Miejska Biała Podlaska, a realizacja zadań Organizatora podlega Prezydentowi Miasta Biała Podlaska. W latach ubiegłych zadania organizatorskie w imieniu Gminy Miejskiej Biała Podlaska pełniła jednostka budżetowa – Zarząd Komunikacji Miejskiej w Białej Podlaskiej. Od października 2015 r. znaczna część dotychczasowych zadań ZKM przekazana została do realizacji podmiotowi wewnętrznemu (tzw. Operator) czyli do Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Białej Podlaskiej Sp. z o.o. na mocy decyzji Rady Miasta Biała Podlaska o likwidacji ZKM i umowy zawartej pomiędzy Miastem Biała Podlaska reprezentowanym przez Prezydenta Miasta, a Spółką.

Do zadań Organizatora należy między innymi:

- 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
- ustalanie 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
- określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich 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
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje.

Mając na uwadze optymalizację poziomu efektywności ekonomicznej segmentu komunikacji komunalnej w sferze budżetowej Miasta Biała Podlaska jako właściwe uznaje się powierzenie obsługi operatorowi na co zezwalają przepisy zawarte w Rozporządzeniu (WE) 1370/2007.

Zadania przekazane do realizacji przez Miejski Zakład Komunikacyjny to między innymi:

- prowadzenie badań rynku usług transportu zbiorowego w celu określania potrzeb transportowych mieszkańców;
- planowanie i przedstawianie do zatwierdzenia przez Urząd Miasta sieci i układu linii komunikacji miejskiej;
- opracowywanie rozkładów jazdy i przekazywanie ich, po zatwierdzeniu przez Urząd Miasta do wiadomości zainteresowanych użytkowników w formach wymaganych przepisami prawa i uzgodnionych z Urzędem Miasta;
- przygotowanie i udostępnienie informacji pasażerskiej;
- organizacja dystrybucji, sprzedaż i zapewnienie kontroli biletów;
- promocja transportu publicznego;
- wnioskowanie do Urzędu Miasta w celu przygotowania projektów uchwał Rady Miasta Biała Podlaska w sprawach dotyczących komunikacji publicznej;
- uzgadnianie zmian w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej i projektów komunikacji zastępczej na czas prowadzenia remontów i inwestycji drogowych oraz współpraca przy planowaniu inwestycji miejskich w szczególności w zakresie infrastruktury transportu zbiorowego
- remont i bieżące utrzymanie przystanków autobusowych.

Przedstawiony powyżej podział funkcji organizatorskich w Białej Podlaskiej, jest rozwiązaniem właściwym, umożliwiającym efektywne kształtowanie oferty przewozowej i jej dostosowywanie do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. Podział funkcji organizatorskich pomiędzy Miasto Biała Podlaska i Miejski Zakład Komunikacyjny w Białej Podlaskiej wpływa również na właściwe gospodarowanie środkami finansowymi przeznaczanymi na finansowanie komunikacji publicznej i przyspieszy proces poprawy infrastruktury komunikacyjnej Miasta. Umożliwi również osiągnięcie wysokiego standardu usług przewozowych. Operatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie MOF w chwili obecnej jest MZK w Białej Podlaskiej. MZK powstało z likwidacji zakładu budżetowego Miejski Zakład Komunikacji w Białej Podlaskiej i przekształcenia go w jednoosobową spółkę z o.o. Gminy Miejskiej Biała Podlaska, zgodnie z Uchwałą Nr IX/37/07 Rady Miasta Biała Podlaska z dnia 21 czerwca 2007 r. Spółka przejęła wszystkie prawa i obowiązki zlikwidowanego zakładu. MZK działa na podstawie umowy jako podmiot wewnętrzny powołany do świadczenia usług przewozowych.

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

Miasto Biała Podlaska wykonuje zadania Organizatora publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym porozumieniem w zakresie lokalnego transportu zbiorowego (na podstawie uchwały nr XXXIX/316/2022 Rady Gminy Biała Podlaska z dnia 28 grudnia 2022 r. w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie Porozumienia pomiędzy Gminą Biała Podlaska, a Gminą Miejską Biała Podlaska na powierzenie Gminie Miejskiej Biała Podlaska zadania publicznego w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Biała Podlaska oraz uchwały nr XLVI/128/22 Rady Miasta Biała Podlaska z dnia 28 grudnia 2022 r. w sprawie przejęcia przez Gminę Miejską Biała Podlaska od Gminy Biała Podlaska). Podstawowym celem Organizatora jest zapewnienie wysokiego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, które w możliwie największym stopniu zaspokoją oczekiwania mieszkańców. Podejmowane będą kolejne działania mające na celu wzrost zaufania społecznego do usług komunikacji miejskiej między innymi dzięki systematycznemu podnoszeniu jakości dostarczanych usług przewozowych. Aby móc podwyższyć standard usług przewozowych, należy realizować następujące postulaty:

1. Bezpośredniość – optymalizacja sieci komunikacji miejskiej na podstawie ciągłego monitorowania realnych potrzeb mieszkańców w sytuacjach połączeń bezpośrednich.
2. Częstotliwość – dostosowywanie podaży usług przewozowych do popytu efektywnego na te usługi. Zwiększenie częstotliwości w czasie szczytów komunikacyjnych.
3. Dostępność – zapewnienie modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej dedykowanej dla publicznego transportu zbiorowego (zapewnienie dostępu do przystanków poprzez optymalne rozmieszczenie – gęstość infrastruktury przystankowej. Likwidacja barier na drodze dojścia do/z przystanków.
4. Niezawodność – dążenie do utrzymania jak największego wskaźnika realizacji zaplanowanej pracy przewozowej.
5. Przychodowość – zwiększenie udziału biletów okresowych w ogólnej sprzedaży biletów, oraz analiza zasadności wprowadzania nowych rodzajów biletów.
6. Prędkość – prowadzenie działań z zakresu inżynierii ruchu zapewniających wprowadzenie priorytetu dla pojazdów komunikacji miejskiej, zwiększenie płynności ruchu na newralgicznych odcinkach dróg, na których realizowane są przewozy w komunikacji miejskiej.
7. Punktualność – dążenie do utrzymania wysokiej punktualności kursowania autobusów komunikacji miejskiej z naciskiem na eliminację odjazdów przyspieszonych.

8. Rytmiczność – dążenie do utrzymania rytmiczności odjazdów dla całej sieci komunikacyjnej (interwały międzyczasowe powinny być dzielnikami liczby 60 tj.: 6, 10, 12, 15, 20, 30 min. itp.) oraz utrzymanie powtarzalności minutowej odjazdów.
9. Wygoda – poprawa stanu infrastruktury przystankowej w celu umożliwienia komfortowych warunków oczekiwania na przystankach w każdych warunkach pogodowych. Zwiększanie standardu pojazdów obsługujących komunikację miejską poprzez sukcesywną wymianę taboru. Rozbudowa systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej w postaci stacjonarnych tablic elektronicznych oraz aplikacji mobilnych.

7.1.Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej

Zasada powszechności dostępu obywateli do możliwości korzystania ze środków transportu publicznego, musi uwzględniać takie zorganizowanie transportu oraz infrastruktury transportowej, aby w maksymalnym stopniu zapewnić osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej (samodzielnego lub z opiekunem), nieutrudnionego korzystania czy też przemieszczania się środkami transportowymi przy przyjaznej i dostosowanej do tego celu infrastrukturze.

Niepełnosprawność może mieć bardzo różny charakter i należy sobie zdawać sprawę z różnych potrzeb w zakresie urządzeń ułatwiających niepełnosprawnym korzystanie z transportu publicznego. Z punktu widzenia ułatwień transportowych wskazać należy następujące osoby, wymagające szczególnej opieki w związku z korzystaniem z transportu publicznego:

- osoby z dysfunkcjami ruchowymi osoby z dysfunkcjami wzroku;
- osoby z dysfunkcjami słuchu;
- osoby z innymi dysfunkcjami;
- osoby niepełnosprawne intelektualnie.

Chęć realizacji potrzeb transportowych osób niepełnosprawnych warunkował zakup niskopodłogowych autobusów , które w swej konstrukcji zapewniają możliwość wsiadania, wysiadania oraz przewozu osób niepełnosprawnych. Tabor spełnia następujące wymogi:

- dostosowane wejście uniwersalne do wsiadania i wysiadania osób niepełnosprawnych oraz ograniczonej zdolności ruchowej (funkcja obniżania wysokości pokładu – tzw. przyklęk lub platforma pozwalająca na wjazd wózkami);
- przestrzeń dla pasażerów posiada wydzielane i oznakowane miejsca dla osób niepełnosprawnych, jest zapewnione miejsce na wózek inwalidzki z możliwością jego mocowania celem bezpiecznego przewozu;

- w obrębie miejsca dla osób niepełnosprawnych znajdują się łatwo dostępne przyciski sygnalizacyjne.

W zakresie infrastruktury najważniejszym zagadnieniem, które nie powinno być pomijane przy lokalizacji nowych przystanków komunikacyjnych, jest swobodna ich dostępność dla osób niepełnosprawnych. Przystanki, które obecnie funkcjonują w mieście, powinny być konsekwentnie dostosowywane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Dodatkowo Biuro Obsługi Pasażerów oraz Punkty Obsługi Pasażerów przy ul. Narutowicza oraz na Rondzie Dmowskiego powinny spełniać standardy obsługi również osób niepełnosprawnych

Do podstawowych kierunków zwiększania dostępności transportu dla osób niepełnosprawnych należy zaliczyć:

- kontynuację wymiany autobusów w celu dostosowania taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych;
- wprowadzenie konsultacji ze środowiskami osób niepełnosprawnych w zakresie stopnia zaspokojenia ich potrzeb;
- nacisk na tworzenie infrastruktury przystankowej o pełnej funkcjonalności (perony wyposażone w zaokrąglone krawędzie wewnętrzne, umożliwiające podjazd do samego krawężnika, wypukłości przed krawędzią wyczuwalne dla osób niewidomych i niedowidzących płytki chodnikowe w jaskrawych kolorach w obszarze strefy wejścia do autobusu);
- w miarę możliwości szkolenie personelu bezpośrednio odpowiadającego za kontakty z klientem w kierunku empatii dla osób niepełnosprawnych.

Miasto Biała Podlaska wykonując zadania Organizatora publicznego transportu zbiorowego, nieustannie dąży do tego, aby przewozy były w jak największym stopniu dostępne dla osób z różnymi deficytami zdrowotnymi w tym osób niepełnosprawnych ruchowo.

W celu ułatwienia dostępu do publicznego transportu zbiorowego oraz podniesienia komfortu podróżowania publicznym transportem zbiorowym dla tej grupy osób, należy podjąć działania w zakresie:

- przystanków komunikacyjnych;
- taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej;
- informacji dostępnej dla pasażerów.

7.2.Standardy w zakresie przystanków komunikacji miejskiej

Potrzeby osób o ograniczonej zdolności ruchowej oraz osób z innymi deficytami powinny być uwzględniane na etapie projektowania infrastruktury służącej do obsługi

komunikacji miejskiej. Przy budowie, modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących, powinno się dążyć do maksymalnego wyeliminowania barier utrudniających poruszanie się osób o ograniczonej zdolności ruchowej oraz osób niepełnosprawnych:

- likwidacja barier na drodze dojścia od celu podróży do przystanku i od przystanku do celu podróży;
- likwidacja barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych (np. przejścia dla pieszych z obniżonym krawężnikiem – poziom „zero”);
- lokalizacja przystanków możliwie najbliżej źródeł i celów podróży ze szczególnym naciskiem na miejsca będące potencjalnym celem podróży osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej (np. placówek służby zdrowia);
- lokalizacja przystanków komunikacji zbiorowej połączona z lokalizacją ciągów pieszych;
- dostosowanie wysokości peronów do wysokości progów drzwi w pojazdach komunikacji miejskiej;
- umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanku, podjazdu autobusów jak najbliżej krawędzi przystankowej peronu.
- fakturowane płytki w kontrastowych kolorach nakierowujące do wejścia i ostrzegające osoby niewidome oraz niedowidzące o zbliżaniu się do krawędzi peronu przystankowego.

7.3.Standardy w zakresie informacji dostępnej dla pasażerów

Ważnym aspektem w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej oraz pozostałej grupy pasażerów jest dostosowanie w szczególności systemu informacji dla pasażera. W zakresie tego systemu powinno się wykorzystywać:

- informację dźwiękową pozwalającą osobą ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku;
- informację dźwiękową pozwalającą osobą ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek na którym autobus się aktualnie znajduje;
- informację dźwiękową pozwalającą osobą ociemniałym i niedowidzącym odsłuchać na przystanku stan tablicy Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (dalej DIP) tj. numer linii, kierunek jazdy i rzeczywisty czas jej przybycia na przystanek;
- informację wizualną w pojazdach komunikacji miejskiej ułatwiającą podróże osobą niedosłyszącym;

- informację dźwiękową w pojazdach komunikacji miejskiej ułatwiającą podróż osobą niedowidzącym.

Wszystkie wyżej wymienione podgrupy wpływają dodatnio na zwiększenie standardu usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Wpływają pozytywnie na ocenę usług przez wszystkie grupy pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego w tym przez osoby w podeszłym wieku. Przewidywane zmiany demograficzne polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, powinny spowodować, iż należy spodziewać się wzrostu ilości podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te z racji wieku i stanu zdrowia, mogą sobie nie radzić z nowymi technikami przekazu stąd wprowadzane standardy przekazywania informacji o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej powinny być uniwersalne, nowoczesne, czytelne i łatwe w zrozumieniu. Standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest dla tej grupy pasażerów szczególnie ważnym aspektem.

Rozwijając w przyszłości system DIP pokazujący, w jakim czasie nadjadą kolejne pojazdy, należy brać pod uwagę formę dostosowania informacji do poszczególnych rodzajów niepełnosprawności, np. poprzez montowanie przycisku, wzbudzającego dźwiękową informację o liniach podjeżdżających wraz z planowanym czasem oczekiwania. Gmina Miejska Biała Podlaska zamierza ubiegać się wspólnie z Gminą Biała Podlaska o dofinansowanie realizacji projektu pod nazwą „**Rozwój zintegrowanego systemu zrównoważonej mobilności na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Biała Podlaska**” ze środków europejskich w ramach programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027. W zakres przedsięwzięcia wejdzie m.in. zakup nowych autobusów, zakup i montaż tablic informacji pasażerskiej oraz biletomatów, a także prace dotyczące przystanków autobusowych – zakupione środki i powstała infrastruktura będą dostosowane do potrzeb szerokiej grupy użytkowników, w tym osób z niepełnosprawnościami.

7.4. Standardy w zakresie ochrony środowiska

Transport drogowy wykonywany „starym” taborem negatywnie oddziałuje na środowisko naturalne - jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć niekorzystne oddziaływania, jakie transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, należy wspierać wszelkie rozwiązania z zakresu szeroko rozumianej nowoczesnej techniki i technologii organizacji transportu mające pozytywny wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej, drogowej oraz z punktu widzenia aspektu ochrony środowiska tak istotne działania mające na celu stałe unowocześnianie taboru (pojazdów oraz innych niezbędnych urządzeń

i wyposażenia) tak aby odpowiadały wymagom ekologicznym i doprowadzenia go do stanu odpowiadającego unijnym oraz krajowym standardom i wymagom ochrony środowiska. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej – norma EURO 6. Standardy te zostały opracowane tak aby sukcesywnie zwiększać swoją restrykcyjność a regulują one szczególnie emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenki azotu (NOx);
- węglowodory (HC);
- tlenki węgla (CO);
- cząstki stałe.

Problem dopuszczalnej emisji spalin w wybranych strefach miejskich jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. W tym celu powstają w miastach między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy (również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego) posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO. Zaostrzanie norm w zakresie emisji spalin, nie jest jedynym proekologicznym rozwiązaniem mającym zastosowanie w taborze eksploatowanym przez operatorów publicznego transportu zbiorowego. Wykorzystywane jest udoskonalone paliwo konwencjonalne oraz niekonwencjonalne (np. gaz ziemny, biopaliwo) oraz stosowane napędy elektryczne czy hybrydowe. Dlatego w przyszłości, aby dopełnić obowiązki unijne należy przyjąć możliwość obsługi wybranych linii komunikacji, bądź całej sieci komunikacyjnej organizowanej przez Miasto Biała Podlaska, autobusami o napędzie spełniającym normy emisji spalin EURO 6 lub wyposażonym w silniki zasilane paliwem innym niż paliwa konwencjonalne. Tabor autobusowy eksploatowany przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Białej Podlaskiej Sp. z o.o. wyposażony jest w 9 pojazdów z silnikami spełniającymi normę EURO 6.

Autobusy spalinowe są napędzane spalinowymi silnikami o samoczynnym zapłonie i znane są ekologiczne negatywne skutki ich stosowania. Najważniejsze z nich to emisja hałasu, powodowanie drgań oraz emisja zanieczyszczeń szkodliwych dla ludzi i środowiska. Dodatkowo sytuację ekologiczną pogarsza fakt, że autobusy są intensywnie użytkowane w centrach ośrodków miejskich, a więc w miejscach o dużym zaludnieniu i natężeniu ruchu drogowego. Emisja w pojazdach spalinowych, w porównaniu do pojazdów elektrycznych akumulatorowych, jest wyższa ze względu na wykorzystywanie większej ilości płynów eksploatacyjnych, jak i elementów mechanicznych, a także stosowanie oleju w obiegu silnika.

Głównym efektem spalania paliw w autobusach o napędzie konwencjonalnym są mieszaniny substancji – przede wszystkim gazowe, również frakcje ciekłe oraz stałe. Dodatkowo, w porównaniu z pojazdami elektrycznymi, w autobusach spalinowych występuje zwiększona emisja cząstek stałych, a także tlenków azotu. Są one jednymi

z najpoważniejszych źródeł emisji cząstek stałych oraz tlenków azotu wytwarzanych w centrach miast pochodzących z transportu drogowego.

W porównaniu do autobusów konwencjonalnych, emisja w pojazdach elektrycznych jest niższa dzięki wyeliminowaniu procesu spalania paliwa (brak silnika spalinowego). Silniki elektryczne najczęściej chłodzone są powietrzem, wyeliminowany został obieg oleju, wykorzystuje się znacznie mniejsze ilości płynów i elementów mechanicznych. Nie występują filtry paliwa, powietrza, oleju. Sprawność poprawiają systemy odzysku energii podczas hamowania (dłuższa żywotność elementów ciernych w układzie hamulcowym, mniejsze zużycie energii).

Pojazdy elektryczne, podobnie jak konstrukcje spalinowe, podlegają wymogom homologacyjnym i przechodzą testy zderzeniowe. Zgodnie z zapewnieniami producentów, akumulatory podczas wypadku nie powinny ulec zapłonowi czy rozlaniu dzięki konstrukcji przewidującej takie zdarzenia.

Emisja szkodliwych substancji i gazów cieplarnianych negatywnie wpływa na zdrowie ludzi, wywołując silne i przewlekłe choroby nawet ze skutkiem śmiertelnym. Emisja cząstek stałych PM_{2,5}, PM₁₀ prowadzi do przewlekłych lub ostrych chorób układu oddechowego, układu krążeniowo – oddechowego, naczyń mózgowych u osób dorosłych, będąc również substancją kancerogenną, astmy i przewlekłego lub ostrego zapalenia ucha u dzieci.

Emitowanie tlenków azotu wywołuje choroby ze skutkiem śmiertelnym oraz w szczególności choroby układu oddechowego i sercowo – naczyniowego. Wpływa negatywnie na zdrowie dzieci, powodując astmę, białaczkę, ograniczony wzrost płuc.

Emisja gazów cieplarnianych przyczynia się do śmiertelnych chorób dotyczących dzieci (nagłej śmierci łóżeczkowej) oraz osoby starsze (zastoinowej niewydolności serca), chorób układu krążenia diagnozowanych wśród osób starszych oraz do niskich mas urodzeniowych noworodków.

Należy zaznaczyć, iż eksploatacja autobusów elektrycznych akumulatorowych wiąże się z ograniczeniem niskiej emisji, która w niniejszym opracowaniu definiowana jest jako emisja lokalna. W poniższej tabeli zestawiono zmianę wielkości emisji spalin i gazów cieplarnianych w wyniku realizacji wariantu inwestycyjnego na przestrzeni lat 2021-2043. Ukazuje ona zsumowane emisje szkodliwych substancji dla dolnych warstw atmosfery, które bezpośrednio wpływają na stan zdrowia oraz samopoczucie ludzi. Obliczenia zostały wykonane zgodnie z wartościami opublikowanymi przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych w kalkulatorze emisji zanieczyszczeń i kosztów klimatu dla środków transportu publicznego.

Tab. nr 17 Różnice emisji spalin w dolnej warstwie atmosfery dla wariantu W1 w stosunku do wariantu W0 [w Mg]

Związek chemiczny	W0 (bazowy)	W1 (inwestycyjny)	Zmiana
	Wielkość emisji	Wielkość emisji	
SO ₂	-	9,48	9,48
NO _x	125,65	112,38	- 13,27
PM 2,5	2,13	2,11	- 0,02
NHMC/NMVOC	29,28	21,83	- 7,45
CO ₂	37 282,38	36 554,78	- 727,60

Źródło: Opracowanie dla miasta Biała Podlaska – TRAKO Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych w Białej Podlaskiej.

Z powyższej tabeli można wywnioskować, iż w wyniku zastosowania wariantu inwestycyjnego W1 (o którym mowa w dokumencie *Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych w Białej Podlaskiej z 2021 r.*) nastąpi redukcja emisji tlenków azotu NO_x (o 13,27 Mg) oraz metanowych lotnych związków organicznych NHMC/NMVOC (o 7,54 Mg). Widoczny jest spadek emisji dwutlenku węgla, ze względu na wysokie spalanie autobusów z normą EURO 6 użytkowanych przez MZK Biała Podlaska. Dwutlenek węgla emitowany jest podczas produkcji energii elektrycznej. Wysokie wartości są spowodowane faktem, iż polski sektor energetyki oparty jest na spalaniu węgla, co przekłada się na bardzo niekorzystne wskaźniki dla pojazdów napędzanych energią elektryczną jak i autobusów z napędem konwencjonalnym. Jednocześnie należy zaznaczyć, że udział odnawialnych źródeł energii stale wzrasta, co warunkuje przede wszystkim Dyrektywa w sprawie odnawialnych źródeł energii (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. określająca ich co najmniej 32% udział w strukturze wytwarzania energii elektrycznej w 2030 r. Dlatego też przewiduje się, iż wskaźniki emisyjności dla pojazdów elektrycznych akumulatorowych w najbliższych latach ulegną poprawie.

7.5 Rekomendacje dotyczące zmiany taboru

Funkcjonowanie komunikacji miejskiej wiąże się z naturalną koniecznością systematycznej wymiany taboru, wynikającej przede wszystkim z amortyzacji pojazdów. Wskazania dotyczące wprowadzania do eksploatacji nowych autobusów w bialskiej komunikacji miejskiej zostały także określone w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w którym:

- przewidziano kontynuację wymiany autobusów w celu dostosowania taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- zdefiniowano zakres systemu informacji pasażerskiej w pojazdach (m.in. informacja dźwiękowa i wizualna wewnątrz pojazdów ułatwiająca podróż osobom niedosłyszącym, ociemniałym i niedowidzącym),

- założono możliwość obsługi wybranych linii, bądź całej sieci komunikacyjnej autobusami o napędzie spełniającym normy emisji spalin EURO 6 lub wyposażonym w silniki zasilane paliwem innym niż paliwa konwencjonalne.

Nowe autobusy powinny zastąpić najbardziej wyeksploatowane pojazdy we flocie, wciąż gwarantując dopasowanie wielkości pojazdów do popytu efektywnego na przewozy w komunikacji miejskiej. Rekomendowane jest zwiększenie udziału autobusów klasy MAXI cechujących się większą podażą miejsc w porównaniu do autobusów typu MIDI, dzięki czemu podniesiony zostanie komfort podróży autobusami komunikacji miejskiej.

Sukcesywna wymiana taboru wykorzystywanego do świadczenia usług komunikacji miejskiej przemawiać będzie za wprowadzaniem priorytetów w ruchu dla pojazdów transportu publicznego, tak aby nowe pojazdy sprawnie przewoziły jak największą liczbę pasażerów bez strat czasu w zatorach drogowych.

W kolejnych latach wraz z rozwojem technologii i spadkiem cen autobusów zeroemisyjnych wynik następnej analizy kosztów i korzyści może wskazywać na zasadność wprowadzenia ich do eksploatacji, niezależnie od zastosowanych rozwiązań technicznych.

Gmina Miejska Biała Podlaska deklaruje gotowość do wprowadzenia do eksploatacji autobusów zeroemisyjnych, przy uzyskaniu środków zewnętrznych na ten cel. W ramach projektu pod nazwą „Rozwój zintegrowanego systemu zrównoważonej mobilności na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Biała Podlaska” planowany jest zakup autobusów bezemisyjnych. W przypadku pozyskania środków na jego realizację zakup nastąpi wcześniej, aniżeli w terminach wskazanych w AKK.

7.6.Dostępności do infrastruktury przystankowej

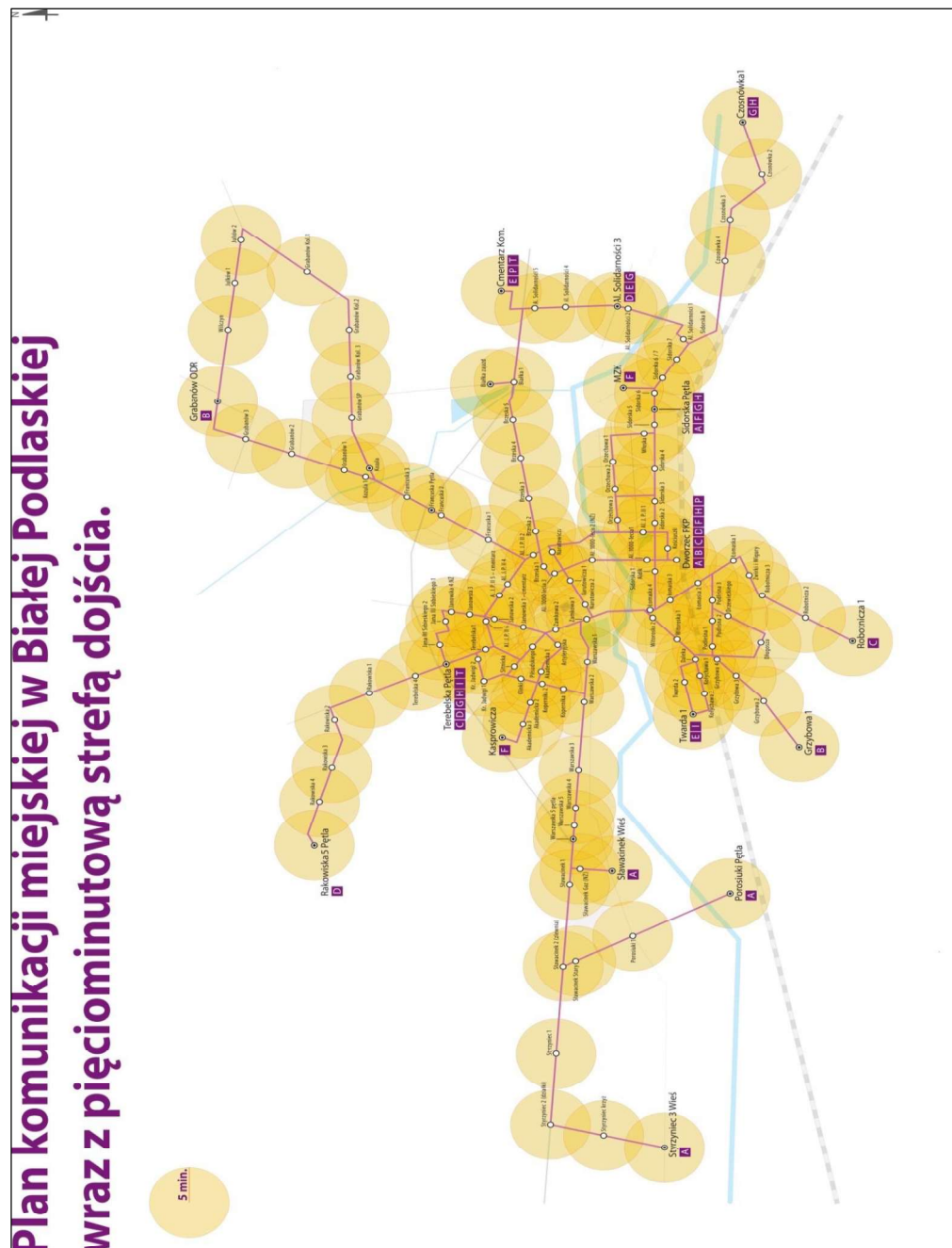
Dostępność do infrastruktury przystankowej definiowana jest jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (miejsca zamieszkania, miejsca pracy, instytucji publicznych itp.) do najbliższego przystanku komunikacji miejskiej. Strefa oddziaływania przystanków transportu publicznego w polskiej praktyce jest określona jako obszar znajdujący się w promieniu 500-1000 m od przystanku komunikacyjnego. Odpowiada to czasowi dojścia do przystanku równego 6-12 minut (przyjmując średnią prędkość pieszego na poziomie około 5 km/h). Należy mieć na uwadze, że czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także od struktury urbanistycznej danej części miasta, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu związanych między innymi z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym.

Obecnie w Białej Podlaskiej przyjęty jest standard dostępności podróży do infrastruktury przystankowej na poziomie 400 – 600 m tj. ok. 6 min. Tabela nr 18 przedstawia ilości pasażerów korzystających z poszczególnych przystanków.

Tab. nr 18 Ranking wykorzystania przystanków pod względem liczby pasażerów.

L.p.	Nazwa przystanku	Liczba pasażerów	L.p.	Nazwa przystanku	Liczba pasażerów
1	Narutowicza 2 Przychodnia	6382	35	Sidorska 2 (Vineta)	211
2	Sidorska 5 (Biawena)	4044	36	Łomaska 2 (za torami)	207
3	Dworzec PKP	3409	37	Robotnicza 2	206
4	Narutowicza 1	3283	38	Al. 1000-lecia 2 (NŻ)	195
5	Al. 1000-lecia 1	2450	39	Grzybowa 4-CPN gaz	194
6	Orzechowa 2	1785	40	Robotnicza 3	193
7	Terebelska 2 (szpital)	1770	41	Podleśna 3-kościół	190
8	Orzechowa 1	1697	42	Francuska 1	189
9	Terebelska Pętla	1225	43	Grzybowa 2-Betoniarnia	182
10	Warszawska 1 (PLUS)	949	44	Al. J.P.II 4-cmentarz	181
11	Terebelska 1 (kościół)	873	45	Grabanów ODR	179
12	Orzechowa 3	659	46	Łomaska 1 (lotnisko)	175
13	Kopernika 2	562	47	Al. Solidarności 2	166
14	Łomaska 3-Fab. Mebli	551	48	Brzeska 1	165
15	Zamkowa 2	508	49	Witoroska 2	165
16	Sidorska 1-Aldik	476	50	Janowska 1-cmentarz	159
17	Kr. Jadwigi 2	426	51	Al. Solidarności 1	152
18	Żwirki i Wigury	424	52	Al. J.P.II 5	145
19	J. III Sobieskiego 2	402	53	Al. Solidarności 3	144
20	Kopernika 1	366	54	Grzybowa 3	141
21	Akademicka 2 (szkoła)	349	55	Glinki	140
22	Akademicka 1 AWF	333	56	Sidorska 7	136
23	Grzybowa 1 Pętla	327	57	Witoroska 1	132
24	Włoska	284	58	Robotnicza 1	130
25	Francuska 2	282	59	Drzewieckiego	124
26	Al. J. P.II 1	280	60	Al. 1000-lecia 3	122
27	Janowska 3-kęgielnia	276	61	Kościuszki	119
28	Sidorska 3 (PKS)	268	62	Czosnówka 1	118
29	Al. J.P.II 2	268	63	Długosza	118
30	Twarda 1	260	64	Sidorska Pętla	111
31	Daleka	252	65	Sidorska 4	110
32	Warszawska 2 (stadion)	251	66	Kasprowicza	107
33	Twarda 2	248	67	Warszawska 5 CPN	107
34	Piłsudskiego	230	68	Brzeska 3	107

Rys. nr 15 Trasy linii komunikacji miejskiej z 5 minutowymi strefami dojazdu.



Źródło: Opracowanie własne.

8.Sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej.

8.1.System informacji pasażerskiej

Obecny sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej obejmuje dostęp do informacji w zakresie:

- godziny przyjazdu lub odjazdu środków transportu w czasie rzeczywistym;
- wizualizacji trasy przejazdu – tablica trasowa;
- obowiązujące taryfy - opłat za przejazd;
- karty praw pasażera;
- regulaminu przewozu osób;
- obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego;
- tabeli opłat dodatkowych za przejazd bez biletu.

Aktualne i kompleksowe informacje w zakresie transportu zbiorowego powinny tworzyć spójny system (integralność z innymi środkami transportu np. kolej lub komunikacji pozamiejska) i być dostępne dla pasażerów (także tych potencjalnych) we wszystkich fazach procesu transportowego, łącznie z fazą przygotowawczą do odbycia podróży, w szczególności w następujących fazach:

- w fazie planowania podróży;
- w fazie oczekiwania na autobus na przystanku;
- w fazie odbywania podróży.

W fazie planowania podróży pasażerowie mają możliwość skorzystania z następujących źródeł informacji:

- strony internetowej Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego, na której znajduje się informacja o systemie Dynamicznej Informacji Pasażerskiej oraz rozkładów jazdy wszystkich linii komunikacyjnych dostępnych w formie tabelarycznej i graficznej;
- cennika biletów, karty praw pasażera, przepisów porządkowych, opłat dodatkowych, wykazu stosowanych ulg, zasad składania reklamacji udostępnionych na stronie www oraz na każdym przystanku komunikacji miejskiej;
- Punktach Obsługi Pasażerów oraz informacji telefonicznej;
- rozkładów jazdy dostępnych poprzez aplikacje mobilne.

Organizator przewozów w miarę możliwości finansowych będzie dążył do podwyższenia standardu usług m.in. w odniesieniu do systemu informacji dla pasażera, przez rozbudowę systemu dynamicznej informacji pasażerskiej (tablice DIP), zakupieniu biletomatów oraz wprowadzeniu schematów sieci komunikacyjnej umieszczonych

wewnątrz pojazdów jak i na przystankach. Tablice informacyjne będące częścią systemu zostaną zamontowane na przystankach, na których następuje największa wymiana pasażerów oraz na przystankach obsługujących instytucje publiczne. Za pomocą systemu będzie istniała również możliwość przekazania w formie graficznej lub tekstowej komunikatów ważnych z punktu widzenia bezpieczeństwa pasażerów.

W fazie odbywania podróży pasażerowie mają możliwość skorzystania z informacji pasażerskiej w zakresie:

- cennika biletów, karty praw pasażera, przepisów porządkowych, opłat dodatkowych, wykazu stosowanych ulg, zasad składania reklamacji udostępnionych na stronie www oraz na każdym przystanku komunikacji miejskiej;
- tablic kierunkowych umieszczonych wewnątrz pojazdów;
- rozkładów jazdy dostępnych poprzez aplikacje mobilne wraz z rzeczywistym czasem odjazdu danego autobusu.

Informacja pasażerska dostępna w czasie odbywania podróży jest w dużej mierze zależna od standardu pojazdu, którym podróż jest realizowana. Przy modernizacji obecnie używanego lub zakupie nowego taboru bierze się pod uwagę także aspekt oferowanego wyposażenia z zakresu informacji pasażerskiej, również z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Wraz z rozwojem i integracją składowych systemu transportowego następuje rozwój systemu informacji pasażerskiej. W chwili, gdy w Białej Podlaskiej nastąpi pełna koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu, potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji w tym zakresie, w sposób szczególny, zostaną uwzględnione w systemie informacji pasażerskiej.

Wykaz uchwał Rady Miasta Biała Podlaska dotyczących funkcjonowania komunikacji miejskiej w Białej Podlaskiej

1. Uchwała nr XXIX/44/17 z 31.05.2017 r. w sprawie określenia przepisów porządkowych w środkach publicznego transportu zbiorowego w mieście Biała Podlaska.
2. Uchwała nr XXIX/45/17 z 31.05.2017 r. w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób oraz wysokości opłaty manipulacyjnej w środkach publicznego transportu zbiorowego w Białej Podlaskiej
3. Uchwała nr XXXIX/316/2022 Rady Gminy Biała Podlaska z dnia 28 grudnia 2022 r. w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie porozumienia pomiędzy Gminą Biała Podlaska, a Gminą Miejską Biała Podlaska na powierzenie Gminie Miejskiej Biała Podlaska zadania publicznego w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Biała Podlaska
4. Uchwała nr XLVI/128/22 Rady Miasta Biała Podlaska z dnia 28 grudnia 2022 r. w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie Porozumienia międzygminnego pomiędzy

Gminą Miejską Biała Podlaska, a Gminą Biała Podlaska w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

5. Uchwała Nr V/34/19 z 11.03.2019 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Miejska Biała Podlaska udostępnionych operatorom i przewoźnikom, określenia warunków i zasad korzystania z tych przystanków oraz ustalenia stawki opłat za korzystanie z tych przystanków.
6. Uchwała nr IX/111/19 z 30.10.2019 r. w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe oraz zwolnień i ulg w opłatach za przewóz osób w publicznym transporcie zbiorowym organizowanym przez Miasto Biała Podlaska
7. Uchwała nr IX/58/15 z 26.06.2015 r. w sprawie likwidacji jednostki budżetowej Gminy Miejskiej Biała Podlaska pod nazwą Zarząd Komunikacji Miejskiej w Białej Podlaskiej. Zadania zlikwidowanej jednostki przejmuje Prezydent Miasta Biała Podlaska i Miejski Zakład Komunikacyjny w Białej Podlaskiej Sp. z o.o.

8.2.Sposoby pobierania obowiązujących opłat za przejazd

Taryfę opłat za przejazd publicznym transportem zbiorowym uchwała Rada Miasta Biała Podlaska zgodnie z obowiązującymi przepisami. Dystrybucja biletów odbywa się za pośrednictwem: punktów sprzedaży prowadzonych przez Miejski Zakład Komunikacyjny, biletomatów oraz kontrahentów z którymi zostały podpisane umowy na dystrybucję biletów (65 stacjonarnych punktów sprzedaży na terenie całego miasta), poprzez mobilną sprzedaż biletów tj. zakup przez dedykowaną aplikację na telefon komórkowy oraz jako uzupełnienie sprzedaży stacjonarnej sprzedaż biletów prowadzona jest w autobusach komunikacji miejskiej.

Wymienione Punkty sprzedaży biletów papierowych oraz elektronicznych - kodowanych na Białskich Kartach Miejskich to:

1. Punkt Obsługi Pasażerów - Rondo Dmowskiego (tuż przy dworcu kolejowym PKP) od poniedziałku do piątku w godz.: od 6:30 do 14:30.
2. Punkt Obsługi Pasażerów - Kraszewskiego od poniedziałku do piątku w godz.: od 9:00 do 17:00.

Uchwałą nr IX/111/19 z dnia 30 października 2019 r. Rada Miasta ustaliła ceny biletów za przewóz osób autobusami publicznej komunikacji miejskiej w Białej Podlaskiej obowiązującymi od dnia 01 stycznia 2020 roku.

Zgodnie z tą Uchwałą zostały wprowadzone strefy przewozowe:

- 1) strefa miejska (S1) - obejmująca swoim zasięgiem przystanki na obszarze Miasta Biała Podlaska w jego granicach administracyjnych,
- 2) strefa podmiejska (S2) - obejmująca swoim zasięgiem przystanki na terenie Gminy

Biała Podlaska od granic administracyjnych Miasta Biała Podlaska.

Poniżej przedstawiono obowiązujące opłaty za przewóz osób autobusami publicznej komunikacji miejskiej w Białej Podlaskiej.

Tab. nr 19 Taryfa biletowa obowiązująca od 01.01.2020 r.

LP.	STREFA OBOWIĄZYWANIA	RODZAJ BILETU					
		S1		S2		S1+S2	
1.	Bilety jednorazowe:	NORMALNY	ULGOWY	NORMALNY	ULGOWY	NORMALNY	ULGOWY
1.1	Bilety jednorazowe w wersji papierowej — dostępne w punktach sprzedaży. Bilet uprawnia do nieograniczonej liczby przesiadek w czasie 30 minut od momentu skasowania biletu lub jednorazowego przejazdu całej długości wybranej trasy;	2,80	1,40	2,80	1,40	3,80	1,90
1.2	Bilety jednorazowe 60 minutowe dostępne tylko w autobusie. Bilet uprawnia do nieograniczonej liczby przesiadek w czasie 60 minut od zakupu biletu lub jednorazowego przejazdu całej długości wybranej trasy	4,00	2,00	4,00	2,00	5,00	2,50
1.3	Bilety jednorazowe na przejazd do 6 przystanków — dostępne tylko za pomocą biletu elektronicznego. Brak wylogowania się przy wysiadaniu z autobusu powoduje pobranie opłaty jak za przejazd powyżej 6 przystanków tj. bez uwzględnienia rabatów za ilość przystanków	2,00	1,00	2,00	1,00	3,00	1,50
1.4	Bilety jednorazowe na przejazd powyżej 6 przystanków — dostępne tylko za pomocą biletu elektronicznego. Bilet uprawnia do nieograniczonej liczby przesiadek w czasie 30 minut od momentu zalogowania lub jednorazowego przejazdu całej długości wybranej trasy	2,60	1,30	2,60	1,30	3,60	1,80
2.	Bilety wieloprzejazdowe:	NORMALNY	ULGOWY	NORMALNY	ULGOWY	NORMALNY	ULGOWY
2.1	Bilety 24-godzinne w wersji papierowej — dostępne w punktach sprzedaży	10,00	5,00	10,00	5,00	10,00	5,00
3.	Bilety imienne	NORMALNY	ULGOWY	NORMALNY	ULGOWY	NORMALNY	ULGOWY
3.1	Bilety 30 dniowe — dostępne tylko za pomocą biletu elektronicznego	76,00	38,00	76,00	38,00	90,00	45,00
3.2	Bilety 90 dniowe — dostępne tylko za pomocą biletu elektronicznego.	190,00	95,00	190,00	95,00	230,00	115,00
3.3	Bilety semestralne 4 miesięczne (ważne we wszystkie dni tygodnia 01.10 — 31.01 lub 01.02 — 31.05) — dostępne tylko za pomocą biletu elektronicznego		130,00		130,00		160,00
3.4	Bilety semestralne 5 miesięczne (ważne we wszystkie dni tygodnia 01.09 — 31.01 lub 01.02 — 30.06) — dostępne tylko za pomocą biletu elektronicznego		160,00		160,00		190,00

3.5	Bilety rodzinne: — dostępne tylko za pomocą biletu elektronicznego. Jeden egzemplarz biletu rodzinnego przysługuje każdemu członkowi rodziny wielodzietnej posiadającej ważną Kartę Dużej Rodziny wydaną przez Gminę Miejską Biała Podlaska lub Gminę Biała Podlaska. Wydawany jest na okres trzech miesięcy, jednak nie dłużej niż na okres ważności Karty Dużej Rodziny	30,00					
3.6	Bilety 30 dniowe na okaziciela — dostępne tylko za pomocą biletu elektronicznego	90,00	45,00	90,00	45,00	120,00	60,00
3.7	Bilety 30 dniowe na 1 linię - dostępne tylko za pomocą biletu elektronicznego	70,00	35,00	70,00	35,00	84,00	42,00
3.8	Bilety 6 miesięczne - dostępne tylko za pomocą biletu elektronicznego	360,00	180,00	360,00	180,00	390,00	195,00

Źródło: Uchwała nr IX/111/19 Rady Miasta Biała Podlaska.

Dodatkowo zgodnie z uchwałą dotycząca cen biletów, zostały ustalone reguły związane rozliczeniem biletów:

Dodatkowo zgodnie z uchwałą dotycząca cen biletów, zostały ustalone reguły związane z rozliczeniem biletów:

- brak wylogowania się przy wysiadaniu z autobusu powoduje pobranie opłaty jak za przejazd powyżej 6 przystanków tj. bez uwzględnienia rabatów za ilość przystanków;
- biletu papierowego nie wolno odstępować;
- jednorazowy bilet papierowy należy zachować do kontroli;
- nie wolno łączyć biletów w celu uzyskania wyższego nominału biletu;
- bilet jednorazowy normalny i ulgowy uprawnia do nieograniczonej liczby przesiadek w czasie 30 minut od momentu skasowania biletu lub jednorazowego przejazdu całej długości wybranej trasy;
- do korzystania z biletów okresowych pełnopłatnych uprawnieni są wszyscy pasażerowie;
- z biletów okresowych ulgowych mogą korzystać pasażerowie uprawnieni do przejazdów ulgowych.

Do korzystania z biletów semestralnych uprawnieni są:

1. Uczniowie szkół podstawowych, szkół ponadpodstawowych i policealnych – do ukończenia 21 roku życia oraz studenci szkół wyższych i wyższych szkół zawodowych – do ukończenia 25 roku życia.
2. Dzieci uczęszczające do przedszkoli.

Uchwałą Rady Miasta nr XXIX/45/17 z dnia 31 maja 2017 r. zostały wprowadzone opłaty dodatkowe. Wysokość tej opłaty ustala się biorąc pod uwagę cenę najtańszego biletu jednorazowego normalnego stosowaną przez przewoźnika, w następujący sposób:

1. Jako 70 – krotność tej ceny – za przejazd bez odpowiedniego dokumentu przewozu – 196,00 zł.
2. Jako 50 – krotność tej ceny - za przejazd bez ważnego dokumentu poświadczającego uprawnienie do bezpłatnego lub ulgowego przejazdu – 140,00 zł
3. Jako 150 – krotność tej ceny – za spowodowanie przez podróżnego zatrzymania lub zmiany trasy środka transportu bez uzasadnionej przyczyny – 420,00 zł.

Wysokość opłaty dodatkowej ulega obniżeniu o 30% w razie jej natychmiastowego uiszczenia lub w terminie 7 dni od daty jej nałożenia.

Zwrot lub umorzenie opłaty dodatkowej może nastąpić po uiszczeniu opłaty manipulacyjnej w wysokości 10 % należnej opłaty dodatkowej, o której mowa powyżej oraz przedłożeniu w terminie 7 dni nieokazanego w czasie kontroli:

- ważnego imiennego biletu okresowego zakupionego przed kontrolą;
- ważnego dokumentu poświadczającego uprawnienie do bezpłatnego albo ulgowego przejazdu.

Zarządzeniem nr 86/18 Prezydenta Miasta Białą Podlaską z dnia 09 kwietnia 2018 r. został zatwierdzony regulamin korzystania z Białskiej Karty Miejskiej.

8.3.Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego

Uchwałą Rady Miasta nr IX/111/19 z dnia 30 października 2019 r. zostały wprowadzone również zwolnienia i ulgi w opłatach za przewóz osób w autobusach publicznej komunikacji miejskiej w Białej Podlaskiej. Zgodnie z zapisami uchwały do korzystania z bezpłatnych przejazdów uprawnieni są:

- 1) dzieci w wieku do 4 lat — na podstawie oświadczenia opiekuna;
- 2) osoby, które ukończyły 70 lat życia — na podstawie Białskiej Karty Miejskiej lub dokumentu potwierdzającego wiek i tożsamość pasażera;
- 3) osoby niepełnosprawne z orzeczoną:
 - a) niepełnosprawnością w stopniu znacznym wraz z opiekunem,
 - b) całkowitą niezdolnością do pracy,
 - c) całkowitą niezdolnością do pracy oraz samodzielnej egzystencji i wraz z opiekunem — na podstawie Białskiej Karty Miejskiej lub dokumentu potwierdzającego orzeczoną niepełnosprawność;

- 4) zasłużeni honorowi dawcy krwi — na podstawie Bialskiej Karty Miejskiej lub aktualnej legitymacji zasłużonego honorowego dawcy krwi oraz honorowi dawcy przeszczepu i dawcy przeszczepu na podstawie legitymacji wydanej przez właściwy podmiot;
- 5) dzieci z orzeczoną niepełnosprawnością i młodzież ucząca się z orzeczoną niepełnosprawnością do 16 roku życia wraz z opiekunem, który podróżuje z uprawnionym, po uprawnionego lub po odwiezieniu uprawnionego, wyłącznie na trasie od miejsca zamieszkania do placówki oświatowej i z powrotem — na podstawie Bialskiej Karty Miejskiej lub dla uprawnionego — na podstawie ważnej legitymacji wydanej według wzoru określonego przez Ministerstwo Edukacji Narodowej oraz na podstawie dokumentu potwierdzającego orzeczoną niepełnosprawność, a dla opiekuna - na podstawie zaświadczenia wydanego przez placówkę oświatową określającą trasę przejazdu;
- 6) młodzież ucząca się z orzeczoną niepełnosprawnością w stopniu co najmniej umiarkowanym, a także z upośledzeniem umysłowym ze sprzężonymi niepełnosprawnościami, od 16 do 25 roku życia wraz z opiekunem, który podróżuje z uprawnionym, po uprawnionego lub po odwiezieniu uprawnionego, wyłącznie na trasie od miejsca zamieszkania do placówki oświatowej i z powrotem — na podstawie Bialskiej Karty Miejskiej lub dla uprawnionego — na podstawie ważnej legitymacji wydanej według wzoru określonego przez Ministerstwo Edukacji Narodowej oraz na podstawie dokumentu potwierdzającego orzeczoną niepełnosprawność, a dla opiekuna - na podstawie zaświadczenia wydanego przez placówkę oświatową określającą trasę przejazdu;
- 7) pracownicy Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Białej Podlaskiej sp. z o. o. — na podstawie Bialskiej Karty Miejskiej;
- 8) umundurowani funkcjonariusze Policji i Straży Miejskiej — na podstawie ważnej legitymacji służbowej;
- 9) osoby represjonowane, kombataneci, działacze opozycji antykomunistycznej — za okazaniem ważnej decyzji administracyjnej wydanej przez właściwy organ, stwierdzającej przyznane uprawnienia;
- 10) osoby posiadające status weterana i weterana poszkodowanego za okazaniem ważnej legitymacji wydanej przez właściwy organ, stwierdzającej przyznane uprawnienia;
- 11) osoby świadczące pracę w nielegalnych organizacjach związkowych i politycznych w rozumieniu przepisów obowiązujących do kwietnia 1989 r. i osoby, które nie wykonywały pracy w okresie przed dniem 4 czerwca 1989 r. na skutek represji politycznych — za okazaniem ważnej decyzji administracyjnej wydanej przez właściwy organ, stwierdzającej przyznane uprawnienia;

- 12) honorowi obywatele Miasta Biała Podlaska oraz zasłużeni dla Miasta Biała Podlaska — na podstawie Bialskiej Karty Miejskiej lub legitymacji potwierdzającej nadanie tytułu;
- 13) pasażerowie w Europejskim Dniu Bez Samochodu;
- 14) wolontariusze Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, w dniu finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy — na podstawie ważnego identyfikatora wolontariusza;
- 15) pracownicy Urzędu Miasta Biała Podlaska lub innych jednostek organizacyjnych podporządkowanych Radzie Miasta Biała Podlaska w celu wykonywania obowiązków służbowych — na podstawie Bialskiej Karty Miejskiej wystawionej na Urząd Miasta Biała Podlaska;

Do korzystania z ulgowych przejazdów uprawnieni są:

- 1) dzieci po ukończeniu 4 lat, a przed rozpoczęciem nauki w szkole podstawowej — na podstawie oświadczenia opiekuna;
- 2) uczniowie szkół podstawowych do lat 15 — na podstawie Bialskiej Karty Miejskiej lub ważnej legitymacji szkolnej określonej przez Ministerstwo Edukacji Narodowej, albo dokumentu tożsamości potwierdzającego wiek;
- 3) uczniowie szkół podstawowych, ponadpodstawowych i policealnych publicznych lub niepublicznych o uprawnieniach szkół publicznych, nie dłużej niż do ukończenia 21 roku życia — na podstawie Bialskiej Karty Miejskiej lub ważnej legitymacji szkolnej określonej przez Ministerstwo Edukacji Narodowej;
- 4) studenci szkół wyższych (osoby kształcące się na studiach I lub II stopnia albo jednolitych studiach magisterskich) — na podstawie Bialskiej Karty Miejskiej lub ważnej legitymacji studenckiej;
- 5) osoby niepełnosprawne z orzeczoną niepełnosprawnością w stopniu umiarkowanym — na podstawie Bialskiej Karty Miejskiej lub dokumentu potwierdzającego orzeczoną niepełnosprawność;
- 6) emeryci — na podstawie Bialskiej Karty Miejskiej lub legitymacji emeryta wraz z dokumentem potwierdzającym tożsamość.

Osoba posiadająca więcej niż jedno uprawnienie do ulgowych przejazdów, wynikające z niniejszej uchwały lub przepisów ustawowych, może korzystać tylko z jednego uprawnienia.

9. Kierunki rozwoju transportu publicznego w Białej Podlaskiej.

9.1. Polityka transportowa miasta Biała Podlaska.

Kierunki rozwoju transportu publicznego w Białej Podlaskiej są zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach obowiązujących na szczeblu unijnym już od wielu lat, a tym samym w szczególności w Zielonej Księdze Transportu Miejskiego pt. „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”, w Białej Księdze z 2011 r. pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” czy w dokumencie Komisji UE z 2020 r. tj. strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności wraz z planem działania obejmującym 82 inicjatywy ukierunkowujące prace do 2024 r.. W strategii określono plan zdecydowanego skierowania europejskiego transportu na właściwą drogę ku zrównoważonej i inteligentnej przyszłości i wskazano 10 obszarów przewodnich. Scenariusze leżące u podstaw strategii – które pokrywają się również ze scenariuszami Planu w zakresie celów klimatycznych na 2030 r.

W przypadku dokumentów na szczeblu krajowym kierunki rozwoju są zgodne z Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2030 (KSRR 2030), która jest podstawowym dokumentem strategicznym polityki regionalnej państwa w perspektywie do 2030 r.; strategia ta jest zbiorem wspólnych wartości, zasad współpracy rządu i samorządów oraz partnerów społeczno-gospodarczych na rzecz rozwoju kraju i województw; Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu (SRT) do 2030 roku, gdzie „SRT” wyznacza najważniejsze kierunki rozwoju transportu w Polsce do 2030 roku i stanowi kluczowy dokument związany ze zbliżającą się perspektywą finansową Unii Europejskiej na lata 2021-2027; Polityką Transportową Państwa na lata 2005 -2025, Krajową Polityką Miejską. Regionalne i lokalne dokumenty strategiczne które są również zgodne z planami rozwoju transportu publicznego w Białej Podlaskiej. Regionalne i lokalne strategie są zawarte w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim, Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego w mieście Biała Podlaska na lata 2008-2015 i Zintegrowanej Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Biała Podlaska na lata 2021 – 2030.

Zgodnie z **Zieloną Księgą Transportu Miejskiego** pt. „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” z 2007 r., w mieście Biała Podlaska są realizowane działania w kierunku:

- doprowadzenia do płynnego ruchu;
- zmniejszenia emisji spalin, hałasu i modernizacji ekologicznych form transportu;
- wykorzystywania inteligentnych rozwiązań w transporcie miejskim (systemy pobierania opłat, systemy zarządzania ruchem pojazdów);

- zwiększenia dostępności - poprzez zintegrowanie transportu (podsystemu miejskiego transportu zbiorowego oraz odpowiednio zlokalizowanych parkingów P&R – parkuj i jedź);
- zapewnienia bezpiecznego i niezawodnego transportu miejskiego (pojazdów i infrastruktury oraz upowszechniania urządzeń do wykrywania wykroczeń drogowych w miastach).

Realizując zalecenia Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030, realizowane są działania na rzecz udroźnienia obszarów miejskich, w szczególności poprzez wyeliminowanie niedogodności transportu publicznego, takich jak: brak dogodnych przesiadek, słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego i przepełnienie.

Cel ten osiągnąć jest poprzez dążenie do:

- pełnej integracji systemów taryfowych w ramach sieci komunikacyjnej;
- zapewnienia odpowiedniej częstotliwości kursowania i zdolności przewozowej transportu zbiorowego, dopasowanej do popytu;
- wdrożenia zaawansowanych systemów zarządzania i sterowania ruchem w miastach, przy jednoczesnym wykorzystaniu najprostszych i najtańszych rozwiązań, typu: regulacja świateł drogowych, zakaz parkowania na jezdni w centrum miasta i tworzenie miejsc parkingowych przed punktami usługowymi;
- wykorzystywania pojazdów w jak największym stopniu przyjaznych środowisku naturalnemu, opartych o niskoemisyjne, alternatywne technologie zasilania;
- zorganizowania sprawnego i zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób i towarów wewnątrz miasta oraz ułatwienie dostępu do i z obszarów podmiejskich.

Założenia Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (KSRR 2030), zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju zmierzają do poprawy jakości systemu transportowego i jego rozbudowy, poprzez:

- wprowadzenie obowiązku formułowania polityk transportowych (jako uchwał Samorządów);
- wprowadzenie obowiązku analiz ruchowych i parkingowych dla planów zagospodarowania przestrzennego;
- promowanie:
 - ✓ rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych (np. P&R – parkuj i jedź), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych, biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników w skali regionów;

- ✓ działań technicznych, organizacyjnych i prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- ✓ roweru jako ekologicznego środka transportu;
- ✓ rozwiązań zmniejszających uciążliwość ruchu ciężarowego;
- ✓ innowacyjnych rozwiązań technicznych;
- ✓ zarządzania mobilnością, w tym skłaniania do rezygnacji z niekoniecznych podróży samochodowych i wykonywania ich „przyjaznymi” środowisku środkami podróżowania lub odbywania podróży poza godzinami szczytów przewozowych;
- ✓ „kultury mobilności”;
- uruchamianie mechanizmów konkurencji;
- dostosowywanie systemów transportowych miast do potrzeb niepełnosprawnych użytkowników;
- tworzenie warunków prawnych do wprowadzania opłat za wjazd do wybranych obszarów miasta lub za korzystanie z wybranych elementów infrastruktury;
- tworzenie i upowszechnianie standardów technicznych i promowanie dobrych rozwiązań technicznych.

Zgodnie z **Krajową Polityką Miejską**, obecne działania prowadzą do wzmocnienia zdolności Białej Podlaskiej i powiązanego z nim obszaru zurbanizowanego, do kreowania wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy oraz poprawy życia mieszkańców. W ramach tego celu realizowane będą działania związane z adaptacją i tworzeniem efektywnej struktury przestrzennej miasta, dostosowanej do potrzeb jej użytkowników, za pomocą:

- integracji systemów transportowych;
- węzłów przesiadkowych;
- integracji biletowej;
- systemów informacji pasażerskiej;
- taboru;
- systemów ITS;
- polityki parkingowej;
- dróg rowerowych.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim określa obszar działania w aspekcie geograficznym, społecznym, prawnym i ekonomicznym, jak również wzajemne relacje zachodzące między uczestnikami transportu podczas procesu świadczonych usług przewozowych. Celem Planu jest wskazanie najlepszych możliwych rozwiązań w obszarze przewozów pasażerskich, ukierunkowanych na zwiększenie udziału transportu zbiorowego w podróżach o zasięgu wojewódzkim. Do najważniejszych zadań przyjętych w Planie zaliczyć należy odpowiedni standard usług, postulowaną integrację transportu

publicznego, na przykład poprzez wprowadzenie biletu ważnego w różnych środkach transportu na obszarze całego województwa, jednolity system informacji pasażerskiej otwarty na przewoźników nie będących operatorami, a także ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

Od kilku lat, tj. od 2017 r. obowiązują nowe uregulowania prawne dotyczące organizacji transportu publicznego z dużą rolą organizatora, pozbawienia przewoźników możliwości otrzymywania dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych. Ulgi te będą wypłacane tylko operatorom transportu publicznego. Na obszarach funkcjonalnych wokół największych zespołów miejskich wskazana jest koordynacja pomiędzy liniami komunikacji miejskiej, liniami typowo lokalnymi oraz regionalnymi.

Podstawowym celem **Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w mieście Biała Podlaska** jest określenie warunków zapewniających stworzenie bardziej efektywnego systemu transportu, służącego wszystkim mieszkańcom, wzmocnienie roli transportu publicznego oraz zmniejszenie jego negatywnych skutków dla środowiska. Cel ten zostanie osiągnięty poprzez:

- zwiększenia roli transportu publicznego, tzn. możliwości zastąpienia w możliwie szerokim zakresie samochodowej komunikacji indywidualnej komunikacją zbiorową,
- poprawą jakości i efektywności usług transportowych, tzn. poprawą jakości taboru komunikacyjnego i unowocześnieniem systemu taryfowego, jak również poprawą jakości funkcjonowania punktów obsługi pasażera i systemu informacji pasażerskiej,
- wprowadzeniem instrumentów organizacji i zarządzania transportem publicznym, które zapewnią priorytet w ruchu dla jego pojazdów (uprzywilejowanie będzie sprzyjać płynności ruchu tych pojazdów oraz bezpiecznemu dostępowi pasażerów do przystanków),
- poprawą stanu środowiska naturalnego w mieście, a co za tym idzie – stanu zdrowia mieszkańców.

Oprócz inwestycji infrastrukturalnych w układzie komunikacyjnym Białej Podlaskiej, istotnym elementem jest także rozwój infrastruktury obsługi transportu publicznego, takich jak: tabor do obsługi, wyposażenie zajezdni, funkcjonalny układ linii komunikacyjnych. Do obsługi linii komunikacyjnych niezbędny jest dziś tabor, który spełnia zarówno surowe normy emisji spalin – jest ekologiczny, jak i jest przyjazny pasażerom (niska podłoga, wygodne siedzenia, klimatyzacja). Wprowadzenie programu wymiany taboru powinno opierać się na następujących założeniach:

- uzyskanie 100 % taboru z niską podłogą,

- uzyskanie 100 % taboru z silnikami spełniającymi normy emisji spalin co najmniej EURO 6 / zeroemisyjne zgodnie z Ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

9.2.Kierunki rozwoju transportu publicznego w Białej Podlaskiej

Kierunki rozwoju transportu publicznego w Białej Podlaskiej będą realizowane przez Miasto Biała Podlaska, wspólnie z Miejskim Zakładem Komunikacyjnym w Białej Podlaskiej Sp. z o.o. Modyfikacje oferty przewozowej dotyczyć będą zmian w rozkładach jazdy prowadzących do uwzględnienia zmian gospodarczych, społecznych powstających na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Biała Podlaska na lata 2021-2030.

W związku z wygaśnięciem w dniu 31 grudnia 2017 r. umowy z Operatorem, wykonywanie usług publicznego transportu zbiorowego powierzone zostało Miejskiemu Zakładowi Komunikacyjnemu, który w myśl Rozporządzenia (WE) 1370/2007 jest podmiotem wewnętrznym. Samorząd działający jako Organizator publicznego transportu zbiorowego skorzystał z prawa do bezpośredniego zawarcia umowy z Operatorem. Po jej zawarciu Miejski Zakład Komunikacyjny realizuje usługi transportowe na podległym organizatorowi terenie. Możliwość bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego reguluje przepis art. 22 UPTZ. Określa on sytuacje, gdy organizator (gmina, powiat, województwo – działające samodzielnie lub w związku) udziela zamówienia w oparciu o przepisy UPTZ oraz rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. U. UE L 315 z 3 grudnia 2007, str. 1, dalej rozporządzenie 1370/2007).

Planuje się odnowę taboru autobusowego celem zachowania wysokich kryteriów jakościowych taboru, gwarantujących świadczenie usług przewozowych na wysokim poziomie.

Zgodnie z przyjętymi kryteriami zrównoważonego rozwoju proekologicznego transportu publicznego, udział taboru autobusowego z napędem elektrycznym w ogólnej strukturze taboru autobusowego, którymi realizowany jest transport publiczny danej jednostki samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2023 r. poz. 875 z późn.zm.), jednostka samorządu zapewnia udział autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych biometanem w użytkowanej flocie pojazdów co najmniej:

- 1) 5% - od 1 stycznia 2021 r.;
- 2) 10% - od 1 stycznia 2023 r.;
- 3) 20% - od 1 stycznia 2025 r.

Zatem osiągnięcie poziomów minimalnego udziału autobusów zeroemisyjnych zgodnie z zapisami ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych we flocie operatora komunikacji miejskiej w Białej Podlaskiej zgodnie z AKK na chwilę obecną nie jest wymagane. Niemniej jednak, uwzględniając potencjalne korzyści finansowe, ekonomiczne i społeczne dla mieszkańców Białej Podlaskiej i ościennych gmin, planowane jest przeprowadzenie modernizacji floty MZK Sp. z o.o. w Białej Podlaskiej w oparciu o autobusy elektryczne akumulatorowe. Może to nastąpić w ramach realizacji projektu pod nazwą **„Rozwój zintegrowanego systemu zrównoważonej mobilności na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Biała Podlaska”**. Będzie on realizowany na terenie miasta i gminy wiejskiej Biała Podlaska. Obok zakupu taboru bezemisyjnego w jego zakres wejdą budowa infrastruktury ładowania i obsługi autobusów, zakupy i instalacja telematyki i monitoringu oraz digitalizacja systemu mobilności w MOF (wdrożenie aplikacji służącej planowaniu podróży), budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu zbiorowego oraz ruchu pieszego i rowerowego, przebudowa pętli autobusowej przy dworcu kolejowym w Białej Podlaskiej na centrum przesiadkowe dla transportu publicznego, organizacja Strefy Płatnego Parkowania w centrum miasta, przygotowanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP).

Inwestycje w tabor autobusowy będą uwzględniały takie parametry techniczne pojazdów jak:

- niską podłogę na całej długości pojazdu (w przypadku minibusów, midibusów dopuszcza się pojazdy z częścią niskopodłogową);
- określoną liczbę drzwi dla pasażerów, uzależnioną od długości pojazdów (standardowy autobus – trzydrzwiowe);
- system otwierania drzwi przez pasażerów;
- „przyklęk” – umożliwiający obniżenie poziomu podłogi od strony drzwi o co najmniej 60 mm;
- pochylnię(lub podnośnik) dla wózków inwalidzkich;
- przestrzeń dla przewozu co najmniej jednego wózka dziecięcego lub inwalidzkiego;
- przestrzeń dla przewozu rowerów(parametr ten będzie indywidualnie ustalany na etapie sporządzania umów przewozowych);
- klimatyzację całego wnętrza pojazdu;
- monitoring wnętrza pojazdu z rejestracją obrazu;
- informację liniową w technologii LCD lub LED;
- kolorystykę zewnętrzną;

Inne urządzenia i standardy będą określone indywidualnie na etapie sporządzania umów przewozowych.

W okresie planowania (do 2030 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Plan układu sieci komunikacyjnej i poszczególne zadania przyjęte do realizacji uwzględniać będą plan transportowy województwa lubelskiego.
2. Głównymi determinantami planowanego układu komunikacyjnego jest zapewnienie wysokiego stopnia dostępności komunikacji miejskiej, przy jednoczesnym zapewnieniu priorytetu w ruchu drogowym.
3. Rytmiczne co roku (w miesiącach: marzec-kwiecień lub październik-listopad) prowadzone będą badania marketingowe:
 - wielkość popytu;
 - przekrojowej struktury popytu;
 - rentowności kursów wykonywanych , szczególnie poza granice miasta.
4. Co 3-4 lata prowadzone będą badania marketingowe wielkości popytu w okresie wakacji.
5. W okresie do końca 2025 r. przeprowadzone zostaną kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Białej Podlaskiej, których wyniki stanowiąc będą wytyczne do kształtowania oferty przewozowej i określania wymogów technicznych w stosunku do taboru operatora.
6. Realizacja określonych rozwiązań w zakresie zmian taryfowych.
7. Rozkłady jazdy, w tym: ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych. Ich konstrukcja podporządkowana zostanie zasadzie niepogarszania oceny jakości świadczonych usług.
8. Realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych oraz zmniejszanie negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko.
9. Planowanie oferty przewozowej w zakresie rozkładów jazdy zostanie podporządkowane zasadzie kategoryzacji poszczególnych linii autobusowych względem częstotliwości modułowej, obowiązującej w określonych porach doby i rodzajach dni tygodnia.
10. Planowana oferta przewozowa będzie zgodna ze strategią wspierania intermodalności (łączenia środków transportowych dla optymalizacji podróży w układzie: samochód-transport publiczny, rower-transport publiczny) w transporcie.

Funkcjonowanie komunikacji miejskiej wiąże się z naturalną koniecznością systematycznej wymiany taboru, wynikającej przede wszystkim z amortyzacji pojazdów. Wskazania dotyczące wprowadzania do eksploatacji nowych autobusów w białskiej komunikacji miejskiej zostały także określone w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w którym:

- Przewidziano kontynuację wymiany autobusów w celu dostosowania taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- Zdefiniowano zakres systemu informacji pasażerskiej w pojazdach (m.in. informacja dźwiękowa i wizualna wewnątrz pojazdów ułatwiająca podróż osobom niedosłyszącym, ociemniałym i niedowidzącym),

- Założono możliwość obsługi wybranych linii, bądź całej sieci komunikacyjnej autobusami o napędzie spełniającym normy emisji spalin EURO 6 lub wyposażonym w silniki zasilane paliwem innym niż paliwa konwencjonalne.

Nowe autobusy powinny zastąpić najbardziej wyeksploatowane pojazdy we flocie, wciąż gwarantując dopasowanie wielkości pojazdów do popytu efektywnego na przewozy w komunikacji miejskiej. Rekomendowane jest zwiększenie udziału autobusów klasy MAXI cechujących się większą podażą miejsc w porównaniu do autobusów typu MIDl, dzięki czemu podniesiony zostanie komfort podróży autobusami komunikacji miejskiej. Sukcesywna wymiana taboru wykorzystywanego do świadczenia usług komunikacji miejskiej przemawiać będzie za wprowadzaniem priorytetów w ruchu dla pojazdów transportu publicznego, tak aby nowe pojazdy sprawnie przewoziły jak największą liczbę pasażerów bez strat czasu w zatorach drogowych. W kolejnych latach wraz z rozwojem technologii i spadkiem cen autobusów zeroemisyjnych wynik następnej analizy kosztów i korzyści może wskazywać na zasadność wprowadzenia ich do eksploatacji, niezależnie od zastosowanych rozwiązań technicznych. Gmina Miejska Biała Podlaska deklaruje gotowość do wprowadzenia do eksploatacji autobusów zeroemisyjnych, przy uzyskaniu środków zewnętrznych na ten cel. W zależności od potrzeb i uwarunkowań zewnętrznych, dopuszcza się nakłady inwestycyjne na zakup pojazdów zeroemisyjnych w latach wcześniejszych. Planowana jest także w związku z tym elektryfikacja wybranych linii komunikacji miejskiej w Białej Podlaskiej, na których powinny być eksploatowane pojazdy elektryczne:

- całościowo elektryfikowane linie: A, G, H, I,
- częściowo elektryfikowane linie: F,
- uzupełniająco elektryfikowane linie: C, D, E, T.

W przypadku elektryfikacji wyżej wymienionych linii, infrastruktura ładowania pojazdów zeroemisyjnych zostanie zlokalizowana: na terenie zajezdni MZK, (ładowarki dwustanowiskowe typu plug-in + 1 szt. ładowarka mobilna), na pętli autobusowej przy ul. Terebelskiej (ładowarka plug-in).

Nie przewiduje się istotnych zmian w systemie taryfowym komunikacji miejskiej. Traktując ceny za usługi komunikacji miejskiej jako element marketingu, należy mieć na uwadze z jednej strony konieczność zróżnicowania podejścia w przekroju poszczególnych segmentów rynku oraz z drugiej strony konkurencję ze strony motoryzacji indywidualnej. Polityka cen powinna uwzględniać reakcje pasażerów na relacje między strukturą właściwości usług a jej ceną. Zmiany cen preferowały pasażerów systematycznie korzystających z komunikacji miejskiej. Ewentualne zmiany w strukturze taryfy i cenach biletów będą realizowane na podstawie wyników badań marketingowych, zwłaszcza preferencji komunikacyjnych i analizy cen biletów uwzględniającej poziom inflacji, kosztów inwestycyjnych i eksploatacyjnych.

W ramach realizacji strategii wspierania intermodalności (łączenia środków transportowych dla optymalizacji podróży w układzie: samochód – transport publiczny, rower – transport publiczny) należy uwzględnić w planach inwestycyjnych wybudowanie parkingów typu P&R oraz bike&ride.

Zgodnie ze strategią planowania atrakcyjnego, ekologicznego i ekonomicznie efektywnego systemu transportu publicznego, we wszystkich statystycznie istotnych dla transportu publicznego korytarzach transportowych należy zaplanować dla komunikacji miejskiej priorytety w ruchu drogowym.

Planowane zmiany dotyczące kształtu sieci komunikacyjnej, jej parametrów wynikających z rozkładów jazdy oraz taryfy i inwestycji, a także założone zmiany w popycie, wpłyną na wskaźnik odpłatności komunikacji miejskiej w Białej Podlaskiej. Aktualnie pokrycie kosztów wpływami ze sprzedaży biletów utrzymuje poziom ok. 20 %. Znaczący spadek wskaźnika odpłatności jest skutkiem wprowadzonych ograniczeń związanych z pandemią COVID-19. Zmiany w wysokości wskaźnika odpłatności usług zdeterminowane są w największym stopniu zmianą struktury demograficznej społeczeństwa oraz ciągłym wzrostem motoryzacji indywidualnej – skali użytkowania samochodów osobowych w codziennych podróżach.

Czynniki te wpływają na systematyczny spadek udziału pasażerów wnoszących pełną opłatę za przejazd – ponieważ pasażerowie nieuprawnieni do ulg lub zwolnień z opłat w coraz większym stopniu decydują się na korzystanie z samochodów osobowych w codziennych podróżach miejskich. Pożądane jest zwiększenie ww. wskaźnika. Efekt ten osiągnąć będzie z jednej strony poprzez narzędzia taryfowe (zmiany wysokości i struktury cen), a z drugiej strony przez świadczenie usług przewozowych na określonym poziomie jakościowym, przy racjonalnym poziomie kosztów.

9.3. Monitorowanie procesu wdrażania „Zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego w mieście Biała Podlaska”

Proces wdrażania Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego miasta Biała Podlaska oraz zawartych w nim zadań będzie przedmiotem systematycznego monitorowania i oceniania.

Monitoring, to kontrola realizacji procesu polegająca na stałej obserwacji i analizowaniu uzyskiwanych wyników. Umożliwia bieżącą ocenę skuteczności podejmowanych działań, a także – w miarę potrzeb – bieżące reagowanie i modyfikowanie tych działań. Podstawą monitoringu będzie wiedza na temat wszelkich kategorii dotyczących transportu publicznego. Punktem odniesienia są oczekiwane wartości ustalonych wskaźników osiągnięcia jego celów.

W procesie wdrażania Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego miasta Biała Podlaska wszelkie dane pochodzić będą głównie ze sprawozdań, z badań ankietowych - obrazujących potrzeby i odczucia społeczne, a także z ogólnodostępnych źródeł statystycznych. Tak więc podstawą monitoringu będzie wiedza na temat wszelkich kategorii dotyczących transportu publicznego, tj.:

- preferencje i zachowania komunikacyjne pasażerów z badań ankietowych
- potrzeb przewozowych,
- podziału zadań przewozowych,
- wpływu utrudnień w ruchu na długości podróży,
- przyczyn wyboru określonego środka podróży,
- poziomu bezpieczeństwa osobistego pasażerów,
- oceny szczegółowych rozwiązań oferty przewozowej,
- jakości usług przewozowych, na którą składają się:
 - a. udział kursów zrealizowanych w kursach ogółem,
 - b. udział kursów przyspieszonych w kursach ogółem,
 - c. udział kursów opóźnionych w kursach ogółem,
 - d. przeciętna prędkość komunikacyjna i eksploatacyjna,
 - e. udział kursów o napełnieniu powyżej 70 % nominalnej pojemności w kursach ogółem,
 - f. udział autobusów dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych w liczbie autobusów w ewidencji,
 - g. udział autobusów nie starszych niż 8 lat w liczbie autobusów w ewidencji,
 - h. udział autobusów o napędzie ekologicznym w liczbie autobusów w ewidencji,
 - i. udział przystanków prawidłowo wyposażonych w wymagane elementy infrastruktury w liczbie wszystkich przystanków,
- stan środowiska naturalnego, w tym:

- a. poziom hałasu,
 - b. poziom zanieczyszczeń atmosfery,
- poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym:
 - a. udział skrzyżowań z priorytetem dla autobusów w liczbie wszystkich skrzyżowań z sygnalizacją,
- efektywność ekonomiczno-eksploatacyjną linii komunikacyjnych oraz całego systemu transportowego, w tym:
 - a. wielkość popytu na poszczególnych liniach i jego struktura,
- wskaźnik pokrycia kosztów funkcjonowania transportu publicznego przychodami ze sprzedaży biletów przejazdowych.

Monitorowanie wdrażania Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego tj. monitorowanie rozwoju transportu publicznego, jest zadaniem samorządu miasta jako Organizatora - będzie ono realizowane przy współudziale pasażerów.

W trakcie zbierania danych może pojawić się nowy cel, który był dotychczas pomijany albo nie sprecyzowany.

Osiągnięcie założonych wartości wskaźników oznaczać będzie zrealizowanie wyznaczonych zadań, co z kolei przełoży się na zrealizowanie celów Planu.

Dla poszczególnych zadań należy przyjąć następujące grupy wskaźników –

- wskaźniki produktu określające bezpośrednie efekty podejmowanych działań:
 - wymiana taboru na „młodszy” i nowocześniejszy, dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych, wyposażony w system monitoringu wizyjnego, elektroniczny system biletowy,
 - przełamanie bariery urbanistycznej i wprowadzenie skrzyżowań z priorytetem dla pojazdów komunikacji publicznej oraz sygnalizacji świetlnej z detekcją pojazdów komunikacji publicznej,
 - wyposażanie przystanków w wymagane elementy infrastruktury i informacji pasażerskiej.
- wskaźniki rezultatu, przedstawiające efekty niewymierne, jakie obserwowane będą bezpośrednio po zakończeniu planowanych inwestycji:
 - poprawę standardu świadczonych usług przewozowych związanych z wymianą starego taboru autobusowego,
 - poprawę stanu powietrza w mieście w wyniku obniżenia emisji spalin,
 - poprawę jakości planowania i zarządzania komunikacją zbiorową,
- wskaźniki oddające długofalowe efekty realizacji zadań obrazujące oddziaływanie na społeczno-gospodarczą sferę życia:
 - wzrost liczby pasażerów w komunikacji miejskiej (wzrost liczby podróży wykonywanych komunikacją miejską),
 - zwiększenie atrakcyjności miasta m.in. dla studentów, osób przyjezdnych - turystów oraz potencjalnych inwestorów,

- obniżenie kosztów eksploatacji taboru autobusowego,
- obniżenie poziomu frustracji pasażerów w efekcie skrócenia czasu przemieszczania się.

Wartości wskaźników, dostarczać będą podstaw do weryfikacji realizowanych zadań, jak również prawidłowej oceny ich zmian (przyczyn tych zmian). Wiedza ta powinna gwarantować, że Plan będzie wdrażany w sposób zgodny ze strategicznymi dokumentami miasta a jego realizacja przyniesie oczekiwane korzyści.

9.4.Konsultacje społeczne

Zgodnie z zasadami określonymi w art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w dniach od 10 do 31 maja 2023 roku projekt Planu transportowego został wyłożony do konsultacji społecznych.

Opinie, jakie zostały zebrane w czasie trwania konsultacji społecznych, zostały rozpatrzone, a w przypadku uznania zawartych w nich wniosków za zasadne, dokonano stosownych zmian w projekcie Planu transportowego.

Prezydent Miasta Biała Podlaska wystąpił w dniu 28 lipca 2023 roku do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie na podstawie artykułu 47 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko w celu ustalenia ewentualnej potrzeby poddania projektu Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Organ sporządzający dokument przedstawił swoje stanowisko w tym zakresie, wraz z wymaganym przepisami ustawy uzasadnieniem, zgodnie z którym dokument nie tworzy ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, które mogą znacząco oddziaływać na środowisko. W piśmie znak WST I.410.66.2023.WD z dnia 18 sierpnia 2023 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska przychylił się do stanowiska Prezydenta Miasta Biała Podlaska, w związku z czym nie stwierdzono potrzeby poddawania projektu dokumentu ocenie oddziaływania na środowisko.