

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU ZAMOJSKIEGO

Opracowanie Główne

Warszawa, 16.12.2015

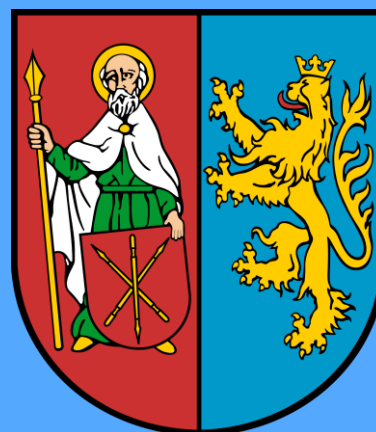
Dokument opracowany przez zespół ekspertów Blue Ocean Business Consulting ds. transportu publicznego w składzie:

Anna Sępka – kierownik projektu

Rafał Polaczek

Czesław Warsewicz

Przemysław Kośmicki



SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	4
1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY	4
1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE	7
2. OCENA I PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA NA POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W PERSPEKTYWIE DO 2030 R.	8
2.1. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM.....	8
2.2. ANALIZA SYTUACJI DEMOGRAFICZNEJ W POWIECIE ZAMOJSKIM	10
2.3. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU ZAMOJSKIEGO.....	12
3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE ZAMOJSKIM	17
3.1. SIĘĆ DROGOWA W POWIECIE	17
3.2. SIĘĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ.....	23
3.3. SIĘĆ KOLEJOWA W POWIECIE.....	28
3.4. CHARAKTERYSTYKA TABORU POSZCZEGÓLNYCH PRZEWOŹNIKÓW OPERUJĄCYCH NA OBSZARZE POWIATU DLA KTÓRYCH ZEZWOLENIA WYDAŁ STAROSTA ZAMOJSKI	31
4. ANALIZA BADAŃ MARKETINGOWYCH	37
4.1. ANALIZA BADAŃ PREFERENCJI I ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU ZAMOJSKIEGO	37
4.2. NATĘŻENIE RUCHU W POWIECIE	50
5. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH	55
5.1. ZAGADNIENIA WPROWADZAJĄCE	55
5.2. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	57
5.3. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA (SIP).....	59
5.4. UDOSTĘPNIANIE OPERATOROM LUB OPERATOROM I PRZEWOŹNIKOM INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ.....	60
6. OKREŚLENIE OBSZARÓW O NAJWIĘKSZYM POTENCJALNYM ZAPOTRZEBOWANIU NA PRZEWOZY	62
6.1. WYZNACZENIE SIECI O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE ZAMOJSKIM	69
7. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW	74
7.1. ORGANIZATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO W POWIECIE ZAMOJSKIM ORAZ JEGO ZADANIA	74
7.2. FUNKCJE ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	76
7.3. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	77
8. FINANSOWANIE USŁUG O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	79
8.1. FORMY FINANSOWANIA TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	79
8.2. WPŁYW TRYBU WYBORU OPERATORA NA FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO	81



9. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	82
10. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU	84
11. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE ZAMOJSKIM.....	87
12. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	96



1. WSTĘP

1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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



1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	<p>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych;4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;5. Zasady organizacji rynku przewozów;6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej;7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera;8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator transportu publicznego	<p>Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.</p> <p>Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.</p> <p>Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Zamojskim w zakresie przewozów powiatowych jest Starosta Zamojski</p>
3	Operator	<p>Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.</p>
4	Przewoźnik	<p>Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.</p>

2. OCENA I PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA NA POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W PERSPEKTYWIE DO 2030 R.

2.1. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM

Powiat Zamojski mieści się w południowej części Województwa Lubelskiego. Graniczy z powiatem hrubieszowskim, tomaszowskim, biłgorajskim, krasnostawskim i chełmskim. Stolicą powiatu jest miasto Zamość, siedziba władz powiatowych i miejskich. Od Lublina-stolicy województwa dzieli go ok. 88 km. Teren powiatu przecina droga krajowa nr 17 i 74.

Położenie poszczególnych gmin wchodzących w skład Powiatu przedstawia poniższa mapa:

Mapa 1. Powiat Zamojski



Źródło: Google.pl

W skład Powiatu Zamojskiego wchodzi:

- gminy miejsko-wiejskie:

Gmina Szczebrzeszyn położona jest w zachodniej części Powiatu Zamojskiego. Sąsiaduje z gminami: Nielisz, Radecznicza, Sułów, Zamość, Zwierzyniec. Siedzibą władz gminy jest miasto Szczebrzeszyn. Przez teren gminy przebiega:

- droga krajowa nr 74
- droga wojewódzka 858 i 848,
- linia kolejowa nr 65 ,69.

Gmina Krasnobród położona jest w południowej części powiatu zamojskiego. Sąsiaduje z gminami: Adamów, Zwierzyniec, Józefów (Powiat Biłgorajski), Krynice, Susiec, Tarnawatka, Tomaszów Lubelski (Powiat Tomaszowski). Siedzibą władz gminy jest miasto Krasnobród. Przez teren gminy przebiega:

- droga wojewódzka nr 849.

Gmina Zwierzyniec leży w południowo-zachodniej części powiatu zamojskiego. Sąsiaduje z gminami: Adamów, Krasnobród, Radecznica, Szczepieszyn, Zamość (Powiat Zamojski), Józefów, Terespol (Powiat Biłgorajski). Siedzibą władz gminy jest miasto Zwierzyniec. Przez teren gminy przebiega:

- droga wojewódzka 858.
- gminy wiejskie:

Gmina Adamów leży w południowej części powiatu zamojskiego. Sąsiaduje z gminami: Krasnobród, Zamość, Zwierzyniec, Łabunie (Powiat Zamojski), Krynice. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 849.

Gmina Grabowiec leży w północno-wschodniej części powiatu zamojskiego. Sąsiaduje z gminami: Sitno, Skierbieszów, Miączyn (Powiat Zamojski), Trzuszczany, Uchanie (Powiat Hrubieszowski), Wojsławice (Powiat Chełmski), Kraśniczyn (Powiat Krasnostawski). Siedzibą władz gminy jest miejscowość Grabowiec.

Gmina Komarów-Osada leży w południowo-wschodniej części powiatu zamojskiego. Sąsiaduje z gminami: Łabunie, Miączyn, Sitno, (Powiat Zamojski), Krynice, Rachanie, Tyszowce (Powiat Tomaszowski). Siedzibą władz gminy jest miejscowość Komarów-Osada.

Gmina Łabunie leży w południowej części powiatu zamojskiego. Sąsiaduje z gminami: Adamów, Komarów-Osada, Sitno, Zamość (Powiat Zamojski), Krynice (Powiat Tomaszowski). Siedzibą władz gminy jest miejscowość Łabunie. Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 17. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Łabunie.

Gmina Miączyn leży we wschodniej części powiatu zamojskiego. Sąsiaduje z gminami: Grabowiec, Komarów-Osada, Sitno, Trzuszczany, Tyszowce (Powiat Tomaszowski), Werbkowice (Powiat Hrubieszowski). Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 74 oraz linia kolejowa nr 72. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Miączyn.

Gmina Nielisz leży w północno-zachodniej części powiatu zamojskiego. Sąsiaduje z gminami: Stary Zamość, Sułów, Szczepieszyn, Zamość (Powiat Zamojski), Izbica, Rudnik (Powiat Krasnostawski). Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 837 oraz linia kolejowa nr 69. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Nielisz.

Gmina Radecznica leży w zachodniej części powiatu zamojskiego. Sąsiaduje z gminami: Sułów, Szczepieszyn, Zwierzyniec (Powiat Zamojski), Biłgoraj, Frampol, Goraj, Terespol, Turobin (Powiat Biłgorajski). Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 74. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Radecznica.

Gmina Sitno leży w środkowo-wschodniej części powiatu zamojskiego. Sąsiaduje z gminami: Grabowiec, Komarów-Osada, Łabunie, Miączyn, Skierbieszów, Zamość, Zamość. Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 74 oraz linia kolejowa nr 72. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Sitno.



Gmina Skierbieszów leży w północno-wschodniej części powiatu zamojskiego. Sąsiaduje z gminami: Grabowiec, Sitno, Stary Zamość, Zamość (Powiat Zamojski), Izbica, Kraśniczyn (Powiat Krasnostawski). Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 843. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Skierbieszów.

Gmina Stary Zamość leży w północnej części powiatu zamojskiego. Sąsiaduje z gminami: Nielisz, Skierbieszów, Zamość (Powiat Zamojski), Izbica (Powiat Krasnostawski). Przez teren gminy przebiega trasa europejska E372 oraz droga wojewódzka nr 843. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Stary Zamość.

Gmina Sułów leży północno-zachodniej części powiatu zamojskiego. Sąsiaduje z gminami: Nielisz, Radecznica, Szczepieszyn, Turobin (Powiat Biłgorajski), Rudnik (Powiat Krasnostawski). Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 848. Siedzibą władz gminy jest miejscowość Sułów.

Gmina Zamość leży w środkowej części powiatu zamojskiego. Sąsiaduje z gminami: Adamów, Łabunie, Nielisz, Sitno, Skierbieszów, Stary Zamość, Szczepieszyn, Zamość, Zwierzyniec. Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 17, 74, droga wojewódzka nr 843, 837, 849 oraz linia kolejowa nr 65, 69, 72, 83. Siedzibą władz gminy jest miasto Zamość.

Należy podkreślić, że istnieje konieczność połączenia poszczególnych siedzib gmin z miastem Zamość z uwagi na to, że na jego obszarze znajduje się urząd Starostwa Powiatowego.

2.2. ANALIZA SYTUACJI DEMOGRAFICZNEJ W POWIECIE ZAMOJSKIM

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

Gęstość zaludnienia w Powiecie Zamojskim w 2014 roku wyniosła 59 osób na km², natomiast w Województwie Lubelskim 86 osób na km². Od kilku lat liczba ludności powiatu systematycznie spada. Podobnie jest z gęstością zaludnienia.

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

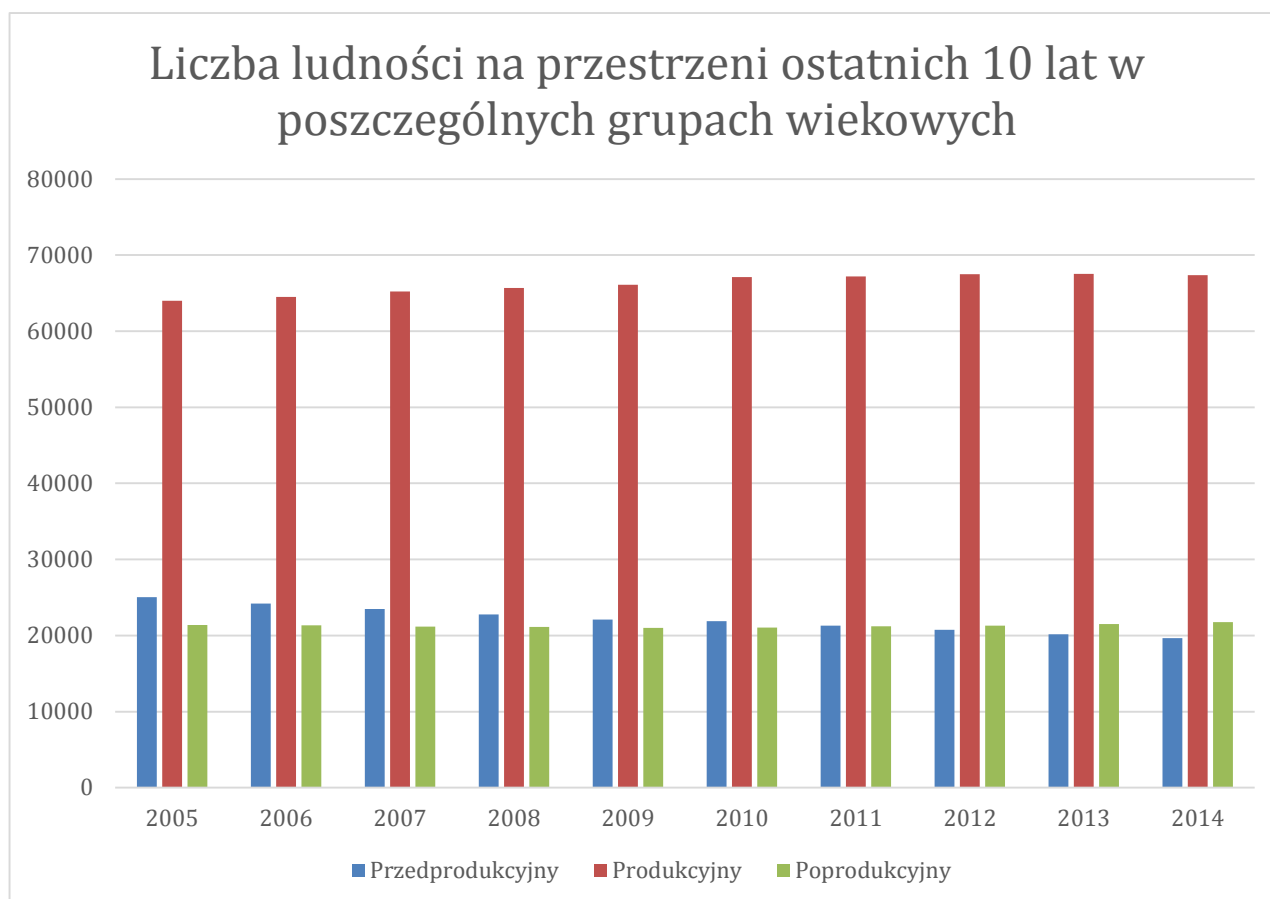
Lata	Liczba ludności
2005	110 424
2006	110 036
2007	109 867
2008	109 576
2009	109 181
2010	110 070
2011	109 680
2012	109 522
2013	109 198
2014	108 777

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS



Stan danej społeczności najlepiej odzwierciedla liczba osób w poszczególnych grupach ekonomicznych. W powiecie zamojskim w ciągu ostatnich 10 lat można zaobserwować spadek o ponad 21,4% liczby mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym. O ok. 5,2% wzrosła liczba osób w wieku produkcyjnym przy jednoczesnym wzroście liczby osób w wieku poprodukcyjnym o ponad 1,8%, co świadczy o postępującym procesie starzenia się społeczeństwa.

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



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

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Saldo Migracji	-70	28	65	29	-64	39	-78	92	-102	-165
Przyrost naturalny	-365	-391	-343	-252	-391	-321	-312	-372	-430	-388

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

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



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

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

Jednostka terytorialna	Zakres przedmiotowy	Liczba osób
Województwo Lubelskie	Saldo migracji wewnętrznych	-5125
Powiat Zamojski	Saldo migracji wewnętrznych	-127
Województwo Lubelskie	Saldo migracji zagranicznych	-635
Powiat Zamojski	Saldo migracji zagranicznych	-38

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Powiat Zamojski jest w niskim stopniu zurbanizowany, wskaźnik zurbanizowania wynosi 10,57%. Województwo Lubelskie charakteryzuje się wskaźnikiem na poziomie 46,2%.

Tabela 5. Ludność w miastach w % ogółu ludności

Jednostka terytorialna	Ludność w miastach w % ogółu ludności
Województwo Lubelskie	46,20%
Powiat Zamojski	10,57%

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

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

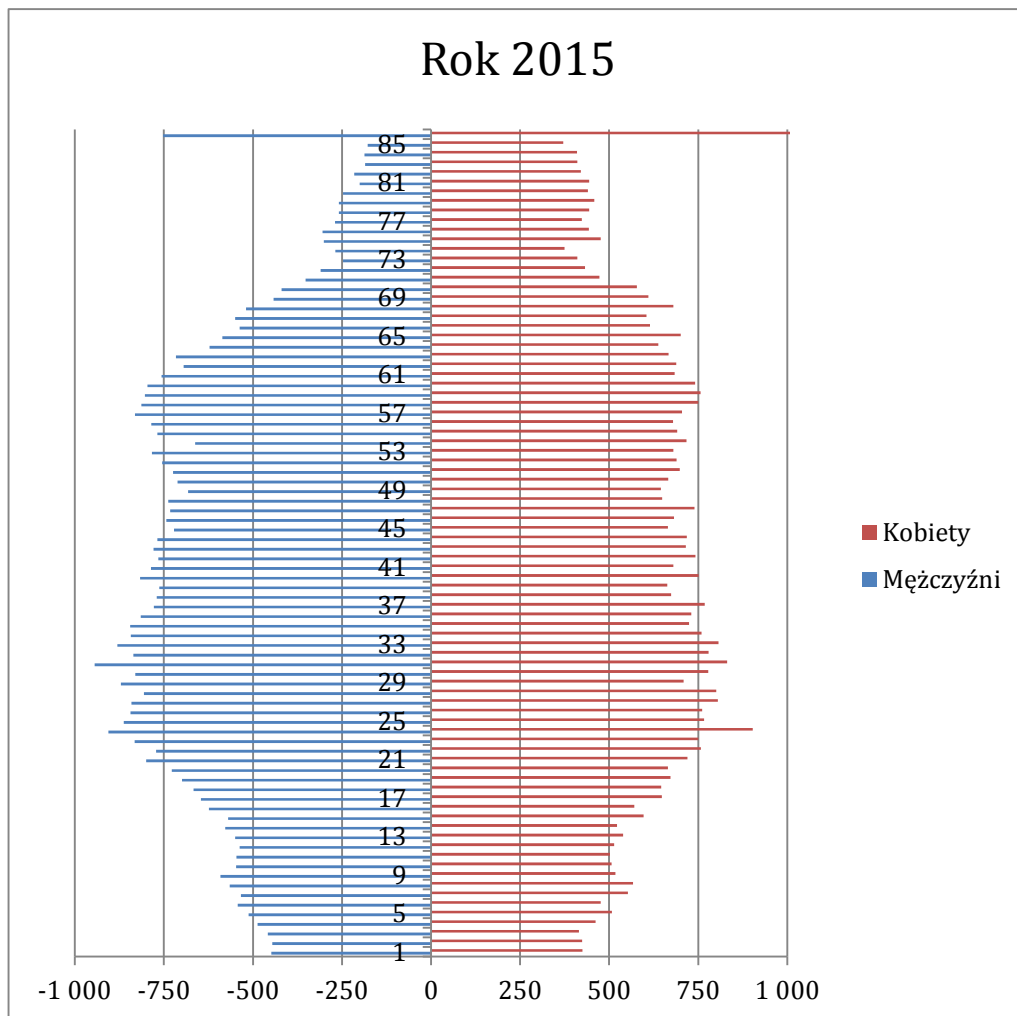
2.3. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU ZAMOJSKIEGO

Istotne z punktu widzenia planowania rozwoju transportu publicznego są informacje na temat prognozowanej liczby ludności oraz jej struktury. Stąd w niniejszej części opracowania dokonano podsumowania prognoz demograficznych do 2030 roku przygotowanych przez Główny Urząd Statystyczny.

Zgodnie z nimi liczba mieszkańców w 2015 roku wyniesie 108 390 osób. Ludność w wieku przedprodukcyjnym będzie stanowić 27,7% wszystkich mieszkańców, natomiast ludność w wieku produkcyjnym 53,1 %. Najmniejszą grupą będzie ludność w wieku poprodukcyjnym, która wyniesie 19,2% liczby wszystkich mieszkańców Powiatu.



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

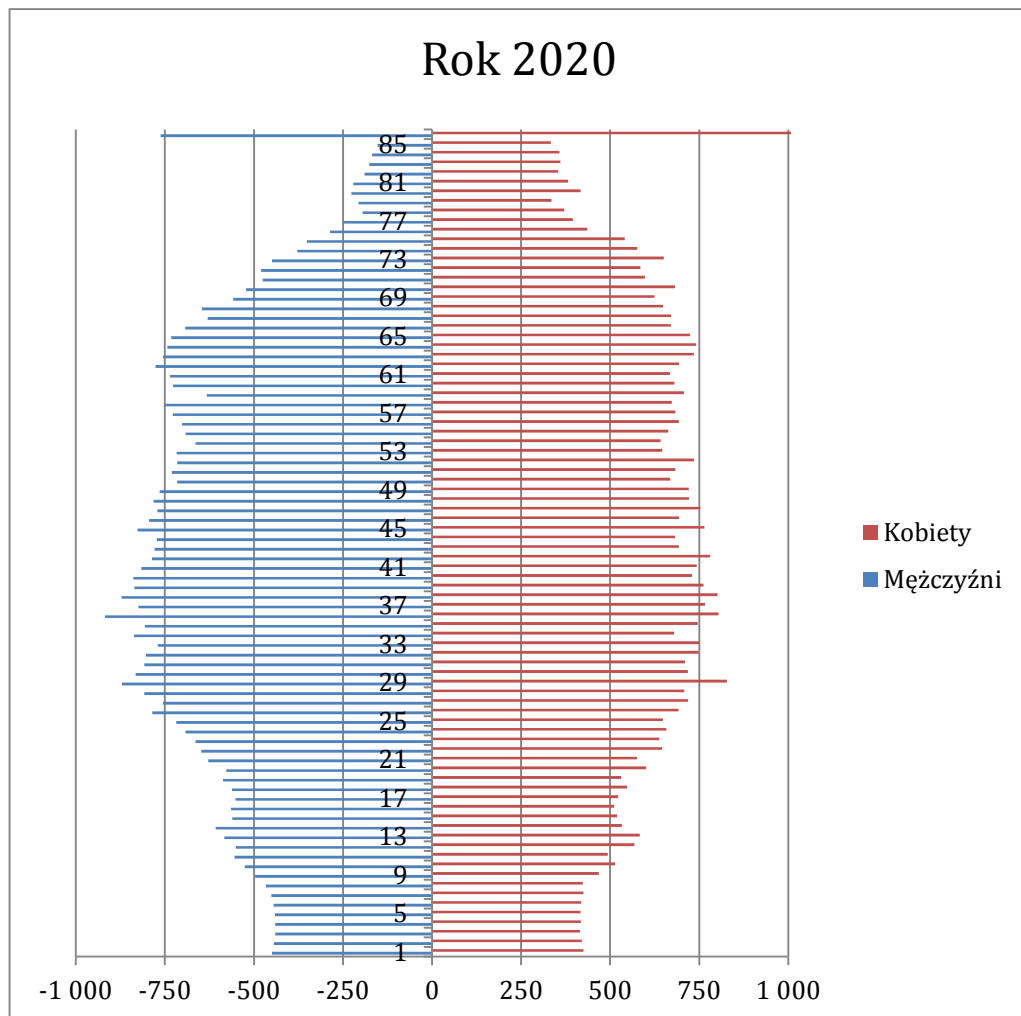


Na podstawie prognoz na kolejne lata, przedstawionych na dwóch kolejnych wykresach, można zaobserwować, że punkt ciężkości przynosi się coraz wyżej wykresu, natomiast jego podstawa staje się coraz węższa. W ten sposób zobrazowano pogłębiający się procesie starzenia się społeczeństwa, którego cechą charakterystyczną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

Na podstawie prognoz demograficznych można zaobserwować, że liczba ludności w powiecie w 2020 roku zmniejszy się i będzie wynosić 106 473. Różnice w liczbie ludności w opisywanym roku porównano do liczby ludności w roku 2015. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spadnie do 24,9%, w wieku produkcyjnym wzrośnie do 54,1%. Grupa osób w wieku poprodukcyjnym wzrośnie do 21%. Stąd wyłania się obraz społeczeństwa, w którym liczba ludności w wieku poprodukcyjnym wzrasta.

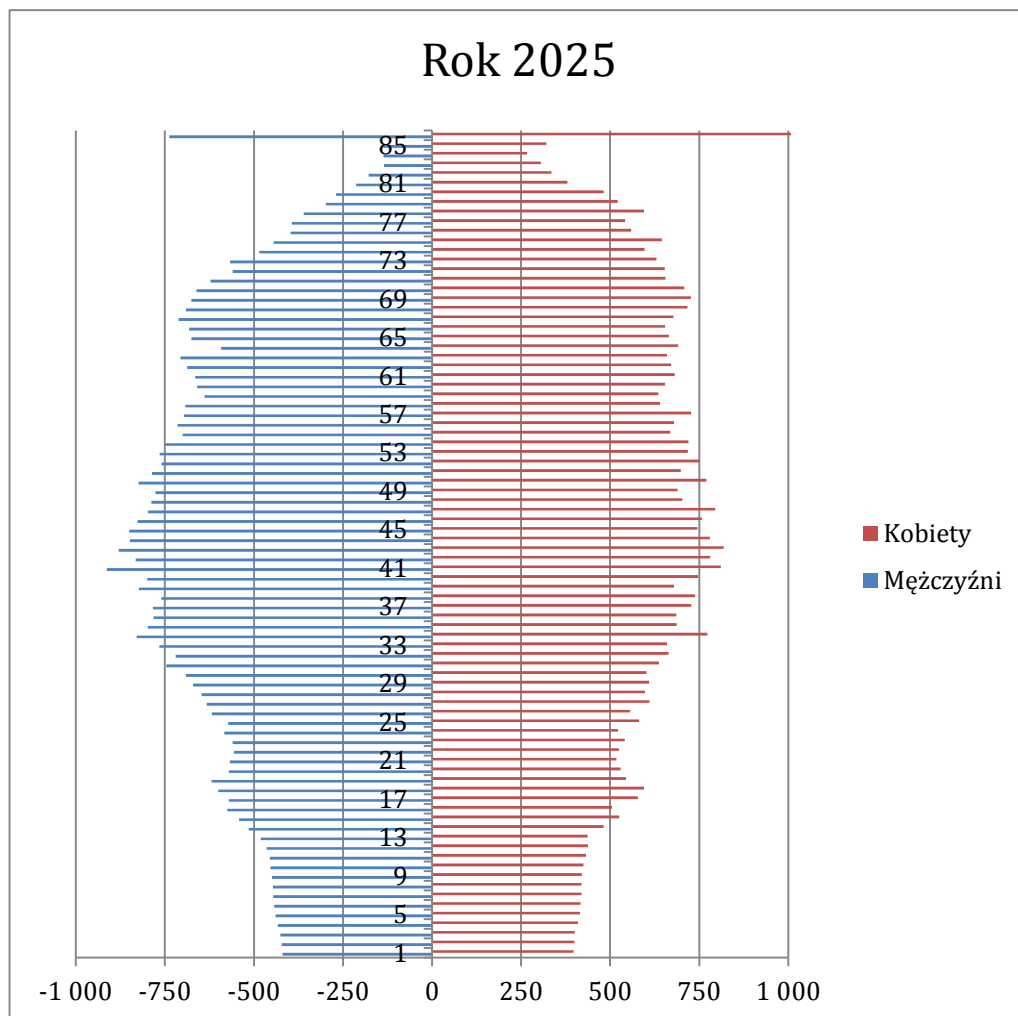


Wykres 3. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2020)



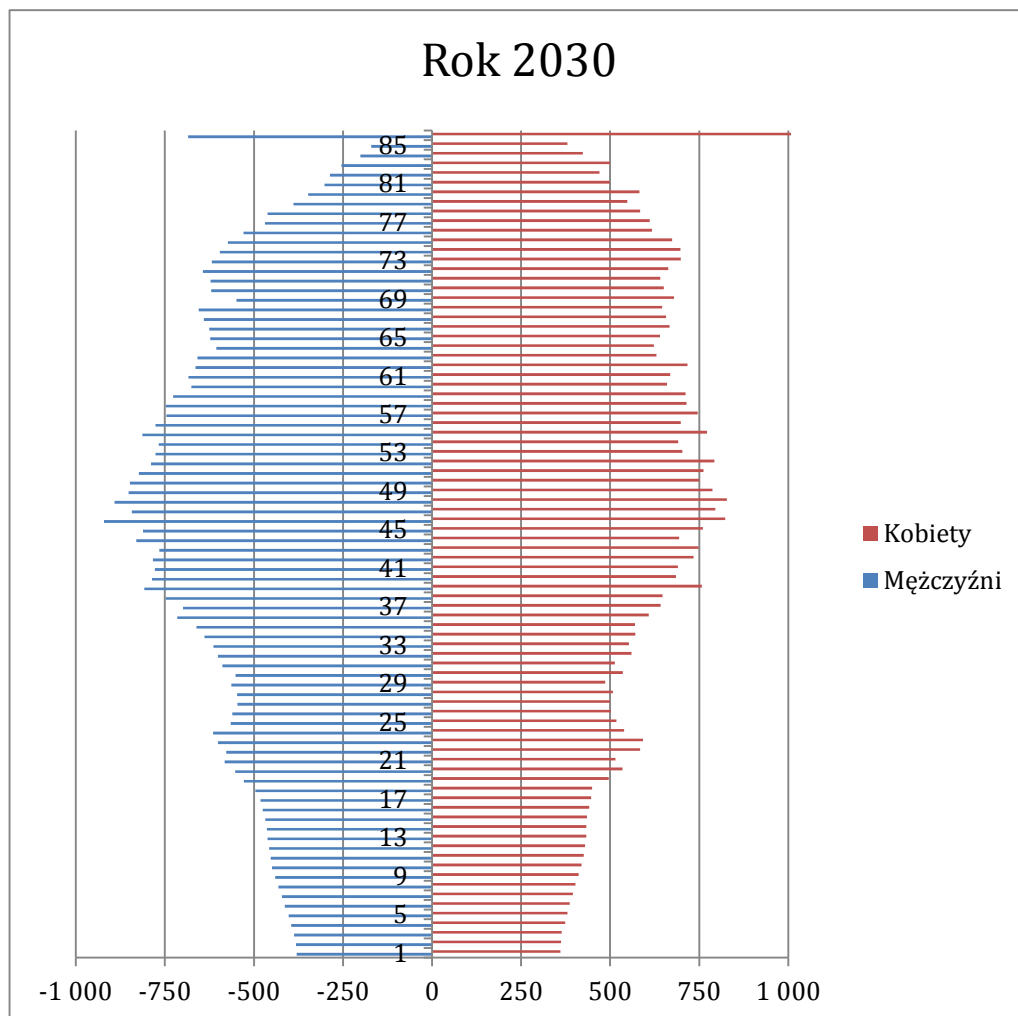
Na podstawie poniższych prognoz można założyć, że liczba ludności w powiecie w 2025 roku spadnie i będzie wynosić 104 678. Różnice w liczbie ludności w opisywanym roku porównano do liczby ludności w roku 2015. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spadnie i będzie stanowić 23,4%. Spadek wystąpi również wśród liczby ludności w wieku produkcyjnym, będzie ona stanowić 53,3%. Wzrośnie liczba ludności w wieku poprodukcyjnym i będzie stanowić 23,3%.

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



Na podstawie poniższych prognoz można założyć, że liczba ludności w powiecie w 2030 roku spadnie i będzie wynosić 102 706. Różnice w liczbie ludności w opisywanym roku porównano do liczby ludności w roku 2015. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spadnie i będzie stanowić 22,4%. Spadek wystąpi również wśród liczby ludności w wieku produkcyjnym, będzie ona stanowić 52,2%. Wzrośnie liczba ludności w wieku poprodukcyjnym i będzie stanowić 25,4%.

Wykres 5. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2030)



3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE ZAMOJSKIM

3.1. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE

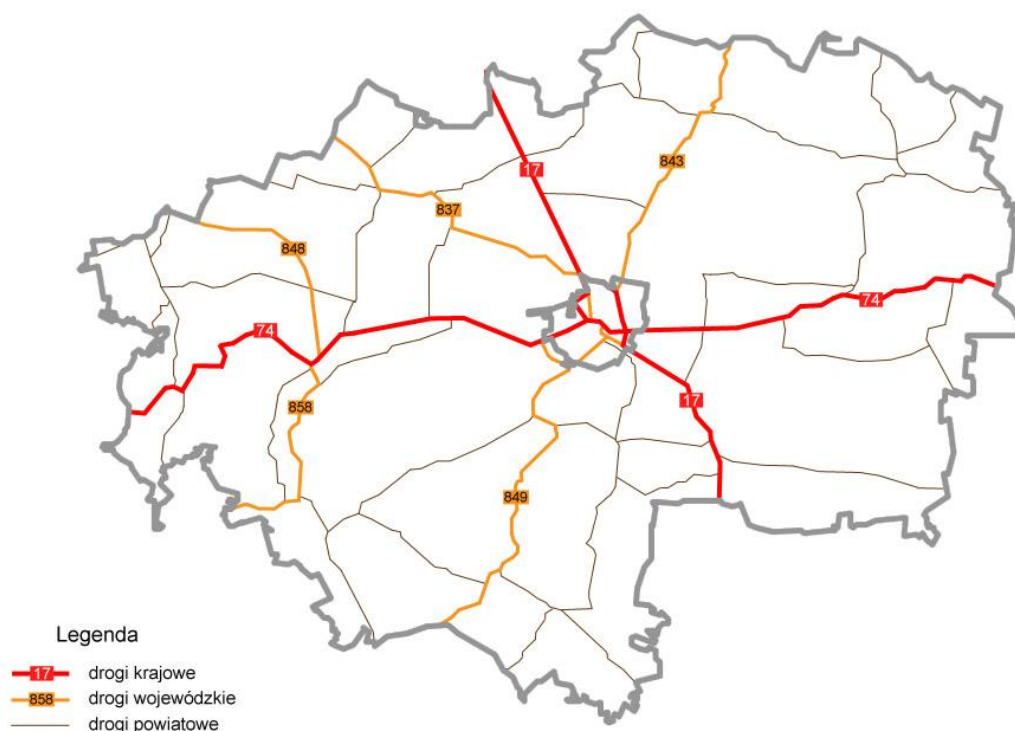
Najważniejszym środkiem komunikacji w przewozach powiatowych jest transport drogowy. Od dobrze rozwiniętej sieci dróg oraz od stanu ich nawierzchni zależy jakość funkcjonowania transportu publicznego oraz indywidualnego. Wpływa ona również na poziom dostępności komunikacyjnej zarówno wewnętrznej, jak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

Podstawowy układ komunikacyjny w powiecie tworzą:

- Trasa Europejska E372
- Droga Krajowa nr 17 i 74
- droga wojewódzka nr 837, 843, 848, 849, 858

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

Mapa 2. Schemat dróg w powiecie zamojskim



Źródło: Opracowanie własne

Inwestycje drogowe

Droga S17 Piaski-Hrebenne

Droga ekspresowa S17 na odcinku Piaski - Zamość położona jest w obszarze województwa lubelskiego, na terenie powiatu świdnickiego, krasnostawskiego i zamojskiego. Przebiega po terenie następujących miast i gmin: Piaski, Fajstławice, Łopiennik Górny, Krasnystaw, Izbica, Stary Zamość, Zamość, Sitno i Łabunie.

Droga ekspresowa S17 początek bierze w węźle „Chełm” na obwodnicy m. Piaski a koniec w m. Łabuńki Drugie.

Planowany odcinek drogi ekspresowej S17 na odcinku Zamość - Hrebenne, według trzech analizowanych wariantów (I, IV i P) przebiegu trasy, zlokalizowany jest na obszarze gmin: Łabunie, Komarów – powiat zamojski oraz gmin: Krynice, Tarnawatka, Tomaszów Lubelski, Bełzec, Lubycza Królewska – powiat tomaszowski, województwo lubelskie. Początek odcinka usytuowany jest na końcu obwodnicy Zamościa kierując się dalej w kierunku do granicy państwa, z wyłączeniem obwodnic Tomaszowa Lubelskiego i m. Hrebenne.

Wariantowanie przebiegu drogi:

Odcinek Piaski – Zamość:

Wariant 1 - początkowy odcinek drogi ekspresowej S17 jest zgodny z przebiegiem II etapu obwodnicy miejscowości Piaski, potem trasa drogi ekspresowej S17 pokrywa się z obecnym przebiegiem lub biegnie po południowo - zachodniej stronie obecnej DK 17. Za Krasnystawem przechodzi na wschodnią stronę obecnej DK17 omijając Izbicę, a następnie przebiega po jej zachodniej stronie omijając m. Stary Zamość i Chomęciska Małe, a Zamość od strony wschodniej by w miejscowości Łabuńki Pierwsze połączyć się z dalszym przebiegiem S17 na odcinku od Zamościa do Hrebennego. Długość trasy: 67,040 km.

Wariant 2a - w tym wariantcie trasa drogi ekspresowej S17 ogranicza ingerencję w obszary cenne przyrodniczo do przejścia przez fragment Grabowiecko – Strzeleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu i obszar Natura 2000 - Izbicki Przełom Wieprza.

Początkowy odcinek S17 jest zgodny z przebiegiem II etapu obwodnicy miejscowości Piaski, dalej trasa drogi ekspresowej biegnie po południowo - zachodniej stronie przechodząc na północno - wschodnią i wracając na południowo – zachodnią. Następnie pokrywa się z przebiegiem drogi ekspresowej S17 wg wariantu 1, a do Krasnegostawu dociera po południowo - zachodniej stronie. Dalej po obwodnicy przechodzi na zachodnią stronę DK17 w znacznym oddaleniu omijając Izbicę. Zamość omija od strony wschodniej łącząc się z dalszym przebiegiem S17 na odcinku od Zamościa do Hrebennego. Długość trasy: 68,159 km.

Wariant Spk - powstał po uzyskaniu opinii i uzgodnień na temat przebiegu wariantu 1, wariantu 2 i wariantu 2a z instytucjami i jednostkami samorządowymi. Wykorzystuje odcinki wcześniej proponowanych wariantów. Długość trasy: 68,500 km.

Wariant Spk posiada również podwariant S1 (na terenie gminy Piaski gdzie początek trasy odgina się w kierunku południowo – wschodnim przekraczając rzekę Giełczew i stawy by wejść w przebieg wariantu Spk) i podwariant S2 (na terenie gminy Łopiennik Górny i gminy Krasnystaw gdzie trasa odgina się w kierunku południowo – zachodnim oddalając się od istniejącej DK17 zostawiając las w m. Łopiennik - obszar cenny przyrodniczo „Łopiennik” (Pltmp444) wstępnie projektowany jako obszar Natura 2000 - po stronie wschodniej, następnie odginając się w kierunku południowo – wschodnim przybliży się do DK17 i wchodzi w przebieg trasy wariantu Spk.



Wariant Spk z podwariantem S2 wskazany został przez KOPI jako wariant rekomendowany do wystąpienia o decyzję środowiskową.

Odcinek Zamość – Hrebenne:

Wariant I - trasa drogi ekspresowej S17 jest bardzo zbliżona do istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 17. Do m. Łabunie przebiega po istniejącej DK17, omijając Łabunie i Wólkę Łabuńską by ponownie przebiegać po istniejącej DK17. Przed Majdanem Krynickim odchodzi na wschód od obecnego przebiegu by powrócić za Tarnawatką włączając się do obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego. Następnie omija po zachodniej stronie Bełżec i Lubyczę Królewską włączając się pomiędzy tymi miastami do obecnego przebiegu DK17 i pokrywając się z nim do początku istniejącej obwodnicy Hrebennego. W sumie ok. 32 proc. drogi ekspresowej pokrywa się z istniejącym przebiegiem drogi krajowej. Długość trasy: 42,31 km (z obwodnicą Tomaszowa Lubelskiego 50,95 km).

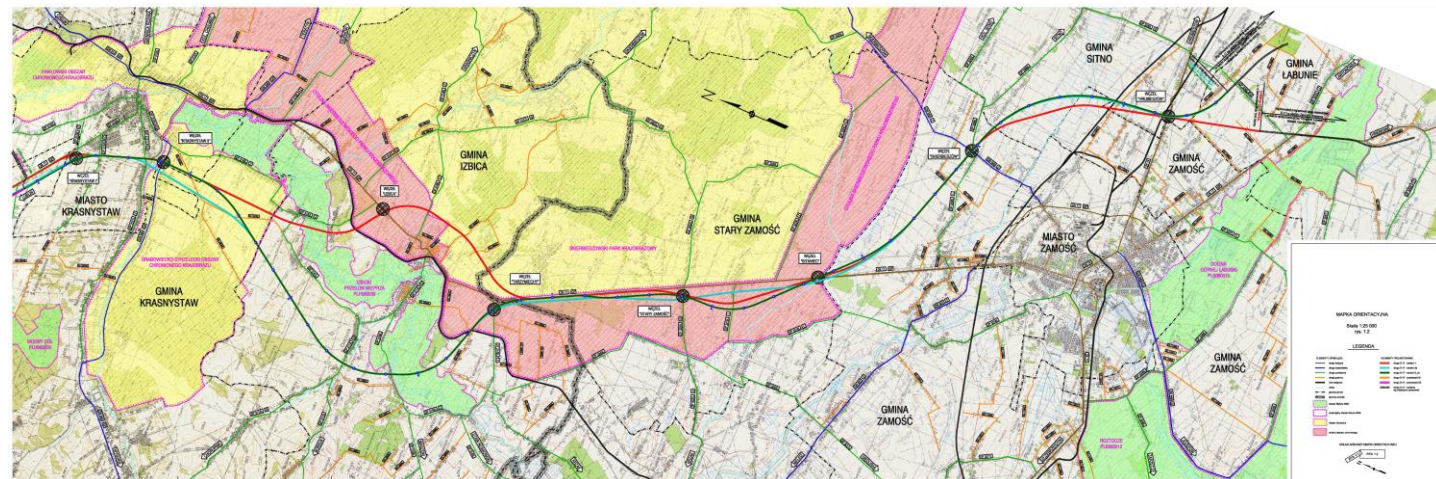
Wariant IV - w zasadniczej części przebieg wariantu IV jest zgodny z wariantem P. Jedynie na niewielkim odcinku od początku opracowania od km 68+500 do węzła „Łabuńki” ma przebieg różny od wariantu P, by ominąć teren Natura 2000 „Dolina Górnej Łabuńki PLB060013”. Długość trasy: 45,48 km (z obwodnicą Tomaszowa Lubelskiego 54,12 km).

Wariant P - przebiega na wschód od obecnej DK17 i dopiero za Tarnawatką łączy się z tą drogą by włączyć się w obwodnicę Tomaszowa Lubelskiego. Potem przebiega po tej samej trasie, co wariant I, a dalej biegnie po zachodniej stronie omijając Lubyczę Królewską. Końcówka aż do obwodnicy Hrebennego przebiega po trasie DK17 i wariantu I. Długość trasy: 44,77 km (z obwodnicą Tomaszowa Lubelskiego 53,40 km).

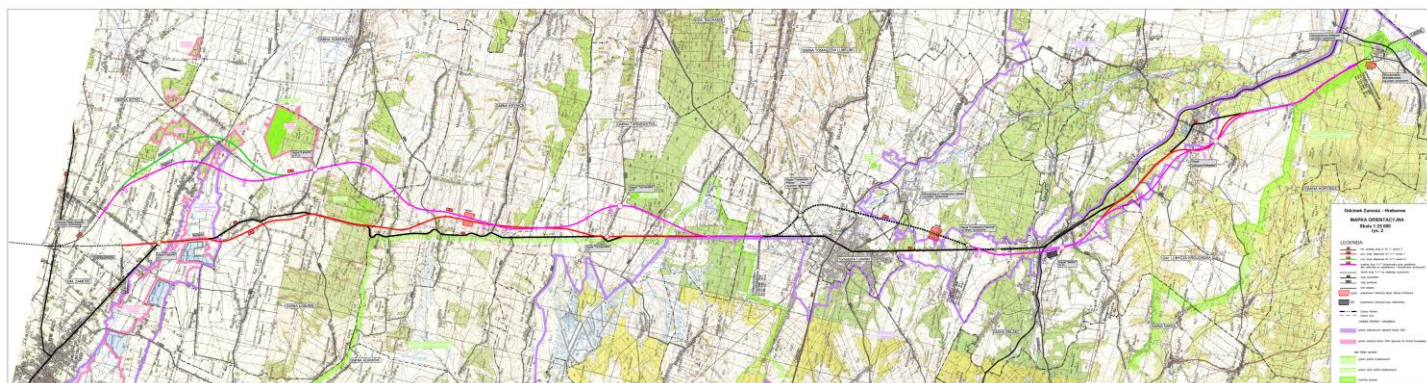
Mapa 3. Mapa orientacyjna inwestycji na odcinku Piaski - Zamość, ark. 1.



Mapa 4. Mapa orientacyjna inwestycji na odcinku Piaski - Zamość, ark. 2.



Mapa 5. Mapa orientacyjna inwestycji na odcinku Zamość - Hrebenne



D74- Obwodnica Gorajca

Przebieg proponowanego wariantu trasy obwodnicy został ustalony w wyniku wielowariantowych studiów w kontakcie z samorządami, instytucjami ekologicznymi i po przeprowadzeniu konsultacji społecznych. Istniejącą zabudowę m. Gorajec obwodnica minie po północno – zachodniej stronie obecnego przebiegu DK74, przetnie dolinę rzeki Gorajec włączając się do odcinka drogi zbudowanego w 2001 r. prowadzącego przez Szperówkę.

Zakres inwestycji to budowa jednojezdniowej obwodnicy z dwoma pasami ruchu, ze skanalizowanymi skrzyżowaniami i z drogami dojazdowymi (o łącznej długości ok. 3,3 km). Przebudowa dróg powiatowych i gminnych. Budowa ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż obwodnicy na odcinku pomiędzy drogami powiatowymi. Przebudowa infrastruktury obcej, budowa kanalizacji deszczowej i zbiornika retencyjnego.

Wariantowanie przebiegu drogi:

Na wcześniejszych etapach przedsięwzięcia rozpatrywano w sumie cztery warianty przebiegu obwodnicy Gorajca, a ramach Koncepcji Programowej pięć wariantów. Do dalszych analiz na potrzeby opracowania raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wybrano trzy warianty.

WARIANT I - przebieg obwodnicy zaprojektowano z ominięciem istniejącej zabudowy m. Gorajec po północno – zachodniej stronie obecnego przebiegu drogi krajowej Nr 74. Wariant o podobnym przebiegu był opracowany na etapie „Studium techniczno – ekonomiczne przebiegu drogi krajowej nr 74 na odcinku Janów Lubelski - Frampol - Szczepieszyn - Zamość - Hrubieszów”. Długość 6,66 km. Wariant przyjęty w decyzji środowiskowej.

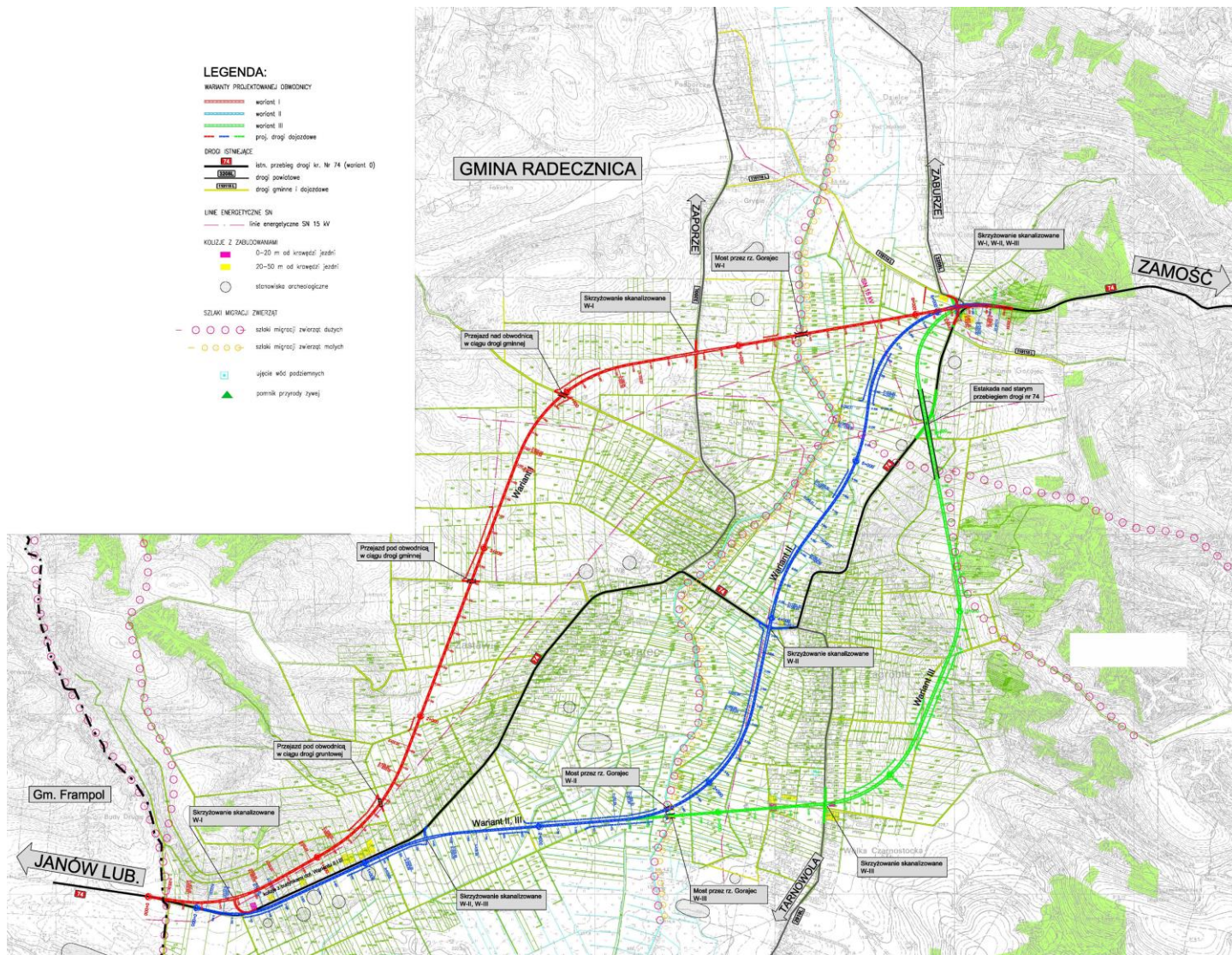
WARIANT II - trasa przebiega zasadniczo w dolinie rzeki Gorajec. Początkowy odcinek przebiega równoległe do obecnego przebiegu drogi krajowej nr 74, która zostanie przekształcona na tym odcinku na drogę dojazdową do gospodarstw. Dalej odbija w kierunku wschodnim, przekraczając poprzecznie dolinę rzeki Gorajec i skręcając w kierunku północnym. Droga w tym wariantie rozdziela obszary zwartej zabudowy miejscowości Gorajec - Zastawie (po stronie zachodniej) i Gorajec – Zagroble (po stronie wschodniej). Długość 6,44 km.

WARIANT III - Przebieg obwodnicy zaprojektowano z ominięciem istniejącej zabudowy po stronie południowo - wschodniej. Początkowy odcinek na długości 2,40 km pokrywa się z wariantem II. Dalej przebiega prosto w kierunku wschodnim przekraczając



rzekę Gorajec, a za skrzyżowaniem z drogą powiatową nr 2919 L skręca w lewo na północ. Po przecięciu istniejącego przebiegu drogi krajowej Nr 74 skręca w prawo na wschód włączając się do drogi krajowej w tym samym miejscu co warianty I i II. Długość 7,12 km.

Mapa 6. Mapa orientacyjna inwestycji



DK74- Obwodnica Hrubieszowa

Planowana inwestycja, polegająca na budowie obwodnicy m. Hrubieszów w ciągu drogi krajowej Nr 74 będzie zlokalizowana w województwie lubelskim, powiecie Hrubieszów na terenie gminy i miasta Hrubieszów po jego południowo – wschodniej stronie.

Zakres inwestycji to budowa jednojezdniowej z dwoma pasami ruchu drogi klasy GP wraz z siecią powiązań z innymi drogami publicznymi. Inwestycja obejmuje budowę mostów i wiaduktów, pięciu jednopoziomowych skrzyżowań obwodnicy z istniejącymi drogami innych kategorii. Powstaną drogi dojazdowe (o łącznej długości ok. 7,4 km), chodniki, system odwodnienia (w tym kanalizacji deszczowej, rowów przydrożnych szczelnych i otwartych) oświetlenie skrzyżowań. Budowa, przebudowa i zabezpieczenie



urządzeń infrastruktury zewnętrznej, branży elektrycznej, teletechnicznej, sanitarnej, wodociągowej, gazowej, hydrologicznej, przebudowa drenażu oraz prace w obrębie rowów melioracyjnych.

Wariantowanie przebiegu drogi:

Przebieg planowanej obwodnicy m. Hrubieszów został wytrasowany w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Hrubieszowa” oraz wskazany jako zasadny przez „Studium techniczno-ekonomiczne przebiegu drogi krajowej nr 74 na odc. Janów Lubelski – Frampol – Szczepieszyn – Zamość – Hrubieszów”, które zakładało dwa warianty przebiegu, zlokalizowane po południowej i wschodniej stronie miasta Hrubieszów oraz po południowej stronie miejscowości Teptióków.

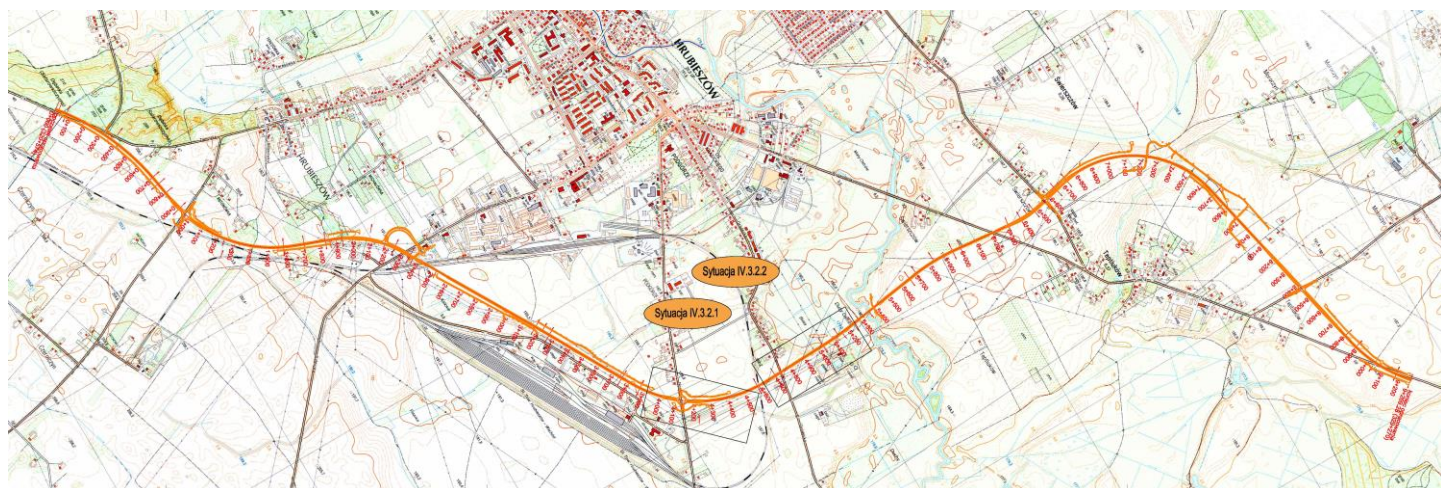
Zgodnie z ustaleniami zawartymi w „Studium (...)” obwodnica rozpoczynała swój bieg od skrzyżowania z drogą powiatową nr 3413L, przebiegając przez tereny rolne, a dalej w kierunku stacji kolejowej Hrubieszów Wschód we wspólnym korytarzu komunikacyjnym z linią kolejową. Następnie trasa skręcała w kierunku północnym, a po przekroczeniu rzeki Huczwy w stronę wschodnią, omijając główną zabudowę wsi Teptióków. Połączenie z drogą nr 74 przewidziano poza zabudową Teptiókowa.

W wyniku przeglądu wariantów trasy pod kątem waloryzacji przyrodniczej stwierdzono, że przebieg obwodnicy w wariantcie II (długości 8,668 km) oraz częściowo w wariantcie I (długości 8,350 km) po południowej stronie Teptiókowa byłby sprzeczny z celami ochronnymi Obszarów Natura 2000. Wariant II a także lokalnie wariant I biegły w zasięgu terenów zalewowych Bugu.

W ramach opracowanej koncepcji programowej wytyczono wariant III (długość 9,272 km), którego celem było odsunięcie trasy w końcowej części w stronę północną, w celu zmniejszenia zakresu kolizji z istniejącą zabudową Teptiókowa. W tym wariantcie obwodnica po przekroczeniu rzeki Huczwy biegnie dalej w kierunku północnym do przecięcia z DK74, a następnie omija Teptióków po stronie północnej, poprzez tereny rolne o przeciętnej lub niskiej wartości przyrodniczej.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach została wydana dla wariantu III, który został opracowany w Stadium Projektu Budowlanego.

Mapa 7. Mapa orientacyjna inwestycji



3.2. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ

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

Tabela 6. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Zamojskiego

Lp.	Nr zezw.	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik
1.	86	Sitaniec	Sitaniec I- Sitaniec II- Sitaniec Błonie I- Kolonia Sitaniec I- Kolonia Sitaniec II- Łąpiguz I- Łąpiguz II- Borowina Sitaniecka szkoła- Udrycze Kolonia I- Udrycze Kolonia Świetlica- Udrycze Kolonia Rondo- Udrycze IV- Udrycze III- Udrycze I skrz.- Udrycze Wola- Udrycze IV	Udrycze	18	5	00:23	Spółdzielnia pracy Kierowców i Pracowników Samochodowych "Autonaprawa" Zamość
2.	85	Bondyrz I	Bondyrz I- Bondyrz II- Bondyrz III- Bondyrz IV- Hutki Hutki III- Krasnobród Podzamek I- Krasnobród III- Ul. Lelewela I- Krasnobród II- Krasnobród I	Krasnobród I	14	5	00:25	Spółdzielnia pracy Kierowców i Pracowników Samochodowych "Autonaprawa" Zamość
3.	83	Lipsko	Lipsko Polesie I	Guciów I	32	18	00:36	Przedsiębiorstwo



		Polesie I	tartak- Lipsko Polesie II- Lipsko Polesie III Las- Lipsko Polesie IV Las- Szewna Górna I- Szewna Górna II- Szewna Górna III szkoła- Kolonia Potoczek- Adamów Urząd Gminy- Adamów I- Adamów II- Bliżów I- Adamów II- Adamów I- Jacnia I- Jacnia II- Jacnia III kościół- Jacnia V skrz.- Bondyrz IV- Trzepieciny- Bondyrz IV- Bondyrz III- Bondyrz II- Bondyrz I- Guciów I					Komunikacji Samochodowej w Zamościu Sp. z o.o.
4.	84	Jacnia V	Jacnia V skrz.- Jacnia III kościół- Jacnia II- Jacnia I- Adamów Urząd Gminy- Potoczek I- Suchowola Kąt I- Suchowola Kąt II- Suchowola Ulica- Suchowola Kąt III- Suchowola Zastaw II- Suchowola II- Suchowola I- Suchowola II- Hutków I	Hutków	15	9	00:28	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Zamościu Sp. z o.o.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Zamościu



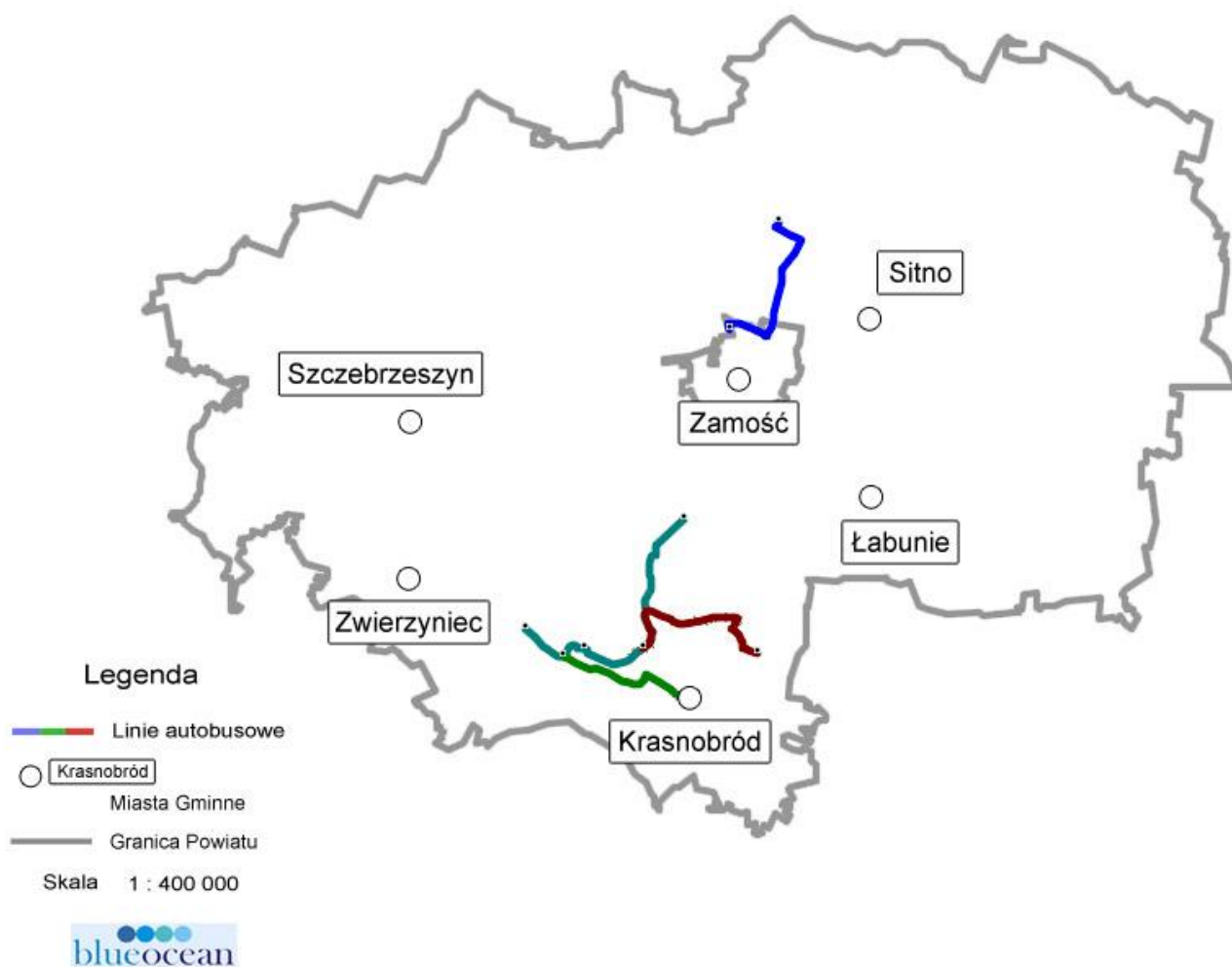
Tabela 7. Wykaz zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Zamość

Lp.	Nr zezw.	Od	Przez	Do	Przewoźnik
1.	102/1	Radecznica	Radecznica- Gaj Gruszczański- Zakłodzie- Sułowiec- Tworyczów-Sułów- Deszkowice- Rozłopy- Szczepieszyn- Brody Duże- Niedzieliska Kolonia- Niedzieliska- Kąty- Zawada- Płoskie- Zamość	Zamość	PKS w Biłgoraju Sp. z o.o.
2.	298/1	Czarnystok	Czarnystok- Wólka Czarnostocka- Gorajec- Podborcze- Zaborze- Latyczyn- Radecznica- Mokrelipie- Sąsiadka- Żrebce- Deszkowice- Rozłopy- Szczepieszyn- Bodaczów- Wielęcza- Zawada- Płoskie- Zamość	Zamość	PKS w Biłgoraju Sp. z o.o.
3.	294/1	Latyczyn	Latyczyn- Radecznica- Gaj Gruszczański- Zakłodzie- Sułowiec- Tworyczów- Kitów- Gruszka Mała- Kitów- Tworyczów- Sułów- Deszkowice- Rozłopy- Szczepieszyn- Bodaczów- Wielęcza- Zawada- Płoskie- Zamość	Zamość	PKS w Biłgoraju Sp. z o.o.
4.	342	Zamość	Zamość- Płoskie- Siedliska- Zawada- Kąty- Zawada- Siedliska- Płoskie- Zamość	Zamość	PKS w Biłgoraju Sp. z o.o.
5.	297	Zwierzyniec	Zwierzyniec- Bagno Las- Żurawnica- Brody Małe- Szczepieszyn- Klemensów- Bodaczów- Klemensów- Niedzieliska- Kąty Szczeb.- Zawada- Siedliska- Płoskie- Zamość	Zamość	PKS w Biłgoraju Sp. z o.o.

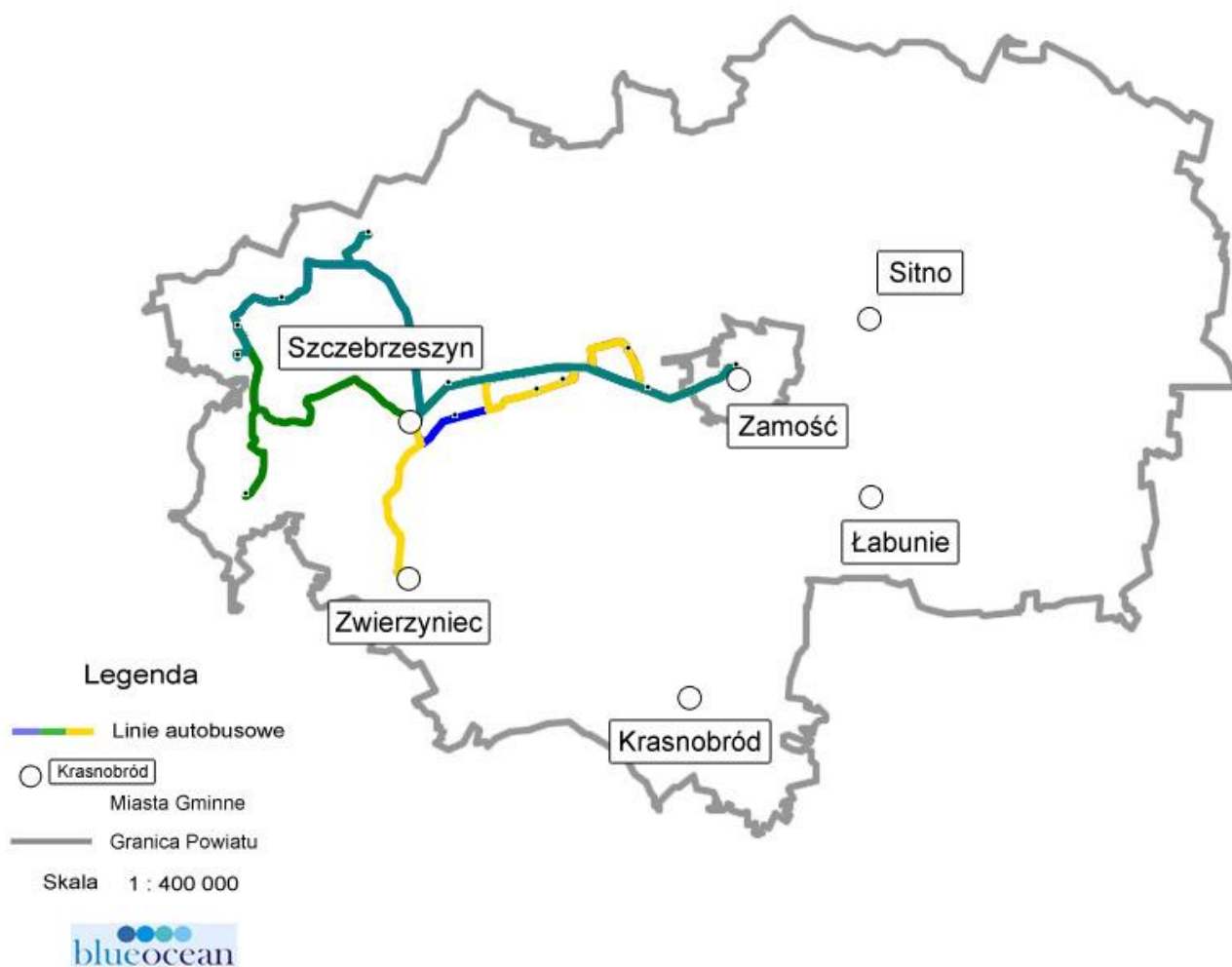
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta Zamość



Mapa 8. Sieć komunikacji autobusowej na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Zamojskiego



Mapa 9. Mapa sieci komunikacji autobusowej na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Zamość



3.3. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE

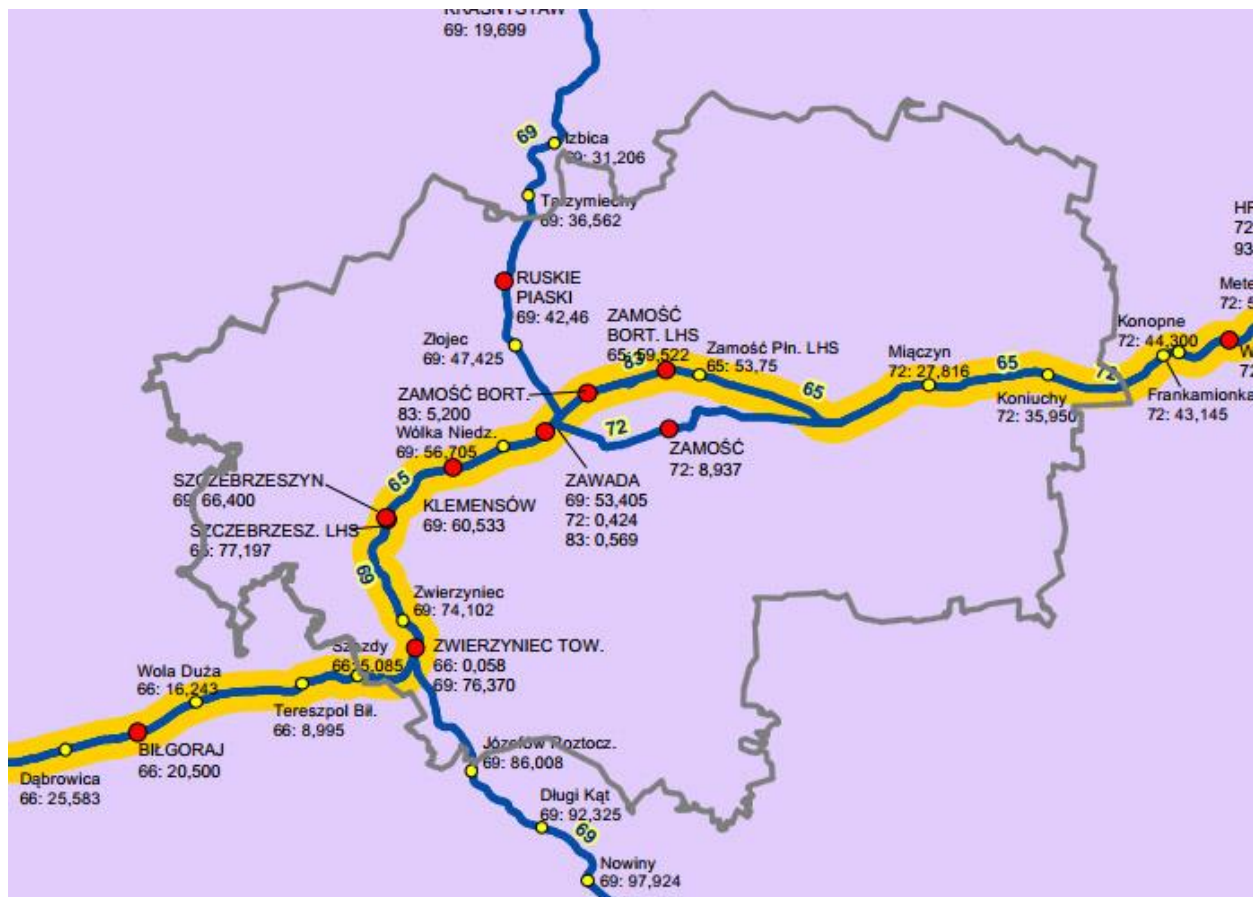
Województwo Lubelskie charakteryzuje się średnią gęstością sieci linii kolejowej, wynoszącą 5,6 km linii/100 km² powierzchni.

Przez powiat przechodzi:

- **Linia kolejowa nr 65:** Linia Hutnicza Szerokotorowa znana do 2001 roku pod nazwą Linia Hutniczo-Siarkowa (LHS). Niezelektryfikowana, jednotorowa linia kolejowa przebiegająca od kolejowego przejścia granicznego w Hrubieszowie do stacji kolejowej Sławków Południowy LHS. Linia kolejowa nr 65 jest najdłuższą szerokotorową linią kolejową w Polsce. Jej długość od granicy państwa do stacji towarowej w Sławkowie wynosi 394,650 kilometrów. Łączna długość torów na linii wynosi 524,339 kilometrów. Jest powszechnie uważana za najdalej wysuniętą na zachód Europy linię o rozstawie toru 1520 mm. Od 2001 roku linia kolejowa LHS ma charakter wyłącznie towarowy i obsługuje tylko przewozy międzynarodowe. Na końcu linii i wzdłuż jej przebiegu znajdują się terminale przeładunkowe wykorzystywane do rozładunku różnego rodzaju towarów przywożonych do Polski z Ukrainy i z innych państw powstałych po rozpadzie ZSRR. Na terenie powiatu zamojskiego znajduje się terminal przeładunkowy LHS w Szczebreszynie przystosowany do przeładunku wszelkich towarów (sypkie, paletyzowane, luzem, w paczkach, w workach i big bagach) z wyjątkiem paliw płynnych i materiałów niebezpiecznych, na terenie otwartym i w hali magazynowo- składowej.
- **Linia kolejowa nr 66:** linia łącząca stację Zwierzyniec Towarowy ze stacją Stalowa Wola Południe. Linia jednotorowa, niezelektryfikowana, używana w niewielkim stopniu w ruchu towarowym i pasażerskim. Ruch pasażerski zawieszono 1.09.2009 roku. Przywrócenie dalekobieżnego ruchu pasażerskiego nastąpiło w dniu 1.03.2011 r. (pociąg TLK relacji Zamość – Zielona Góra i z powrotem).
- **Linia kolejowa nr 69:** linia łącząca stację Rejowiec ze stacją Hrebenne. Pierwszy odcinek linii kolejowej z Rawy Ruskiej do stacji Bełżec został otwarty w 1887 roku. W 1916 roku został ukończony dalszy odcinek do Rejowca. We wrześniu 2009 roku zawieszono kursowanie międzywojewódzkich pociągów pasażerskich na całej linii. Od marca 2011 wznowiono kursowanie pociągu TLK z Zamościa do Zielonej Góry, a od 29 kwietnia 2011 sezonowo do końca wakacji uruchomiono połączenia do Bełżca i całoroczne do Zamościa. Obecnie przez cały rok na odcinku Rejowiec - Zawada kursują 4 pary pociągów osobowych Lublin - Zamość - Lublin oraz dwie pary Zamość - Rejowiec - Zamość, skomunikowane w Rejowcu pociągami w kierunku Lublina..
- **Linia kolejowa nr 72:** linia łącząca stację Zawada oraz stację Hrubieszów Miasto – linia kolejowa w województwie lubelskim. Jest czynna dla transportu towarowego na całej długości oraz dla transportu pasażerskiego na odcinku Zawada – Zamość (na odcinku Zamość – Hrubieszów Miasto do 12 grudnia 2004). Jej długość to 61, 215 km.
- **Linia kolejowa nr 83:** jest to linia łącząca Zawadę ze stacją Zamość Bortatycze. Linia ta jest wykorzystywana jedynie do transportu towarowego. Jej długość to 5,832 km.



Mapa 10. Sieć kolejowa w Powiecie Zamojskim



Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe

Tabela 8. Odjazdy ze stacji Ruskie Piaski

KURS	Z	DO
R22520 Magnat	Ruskie Piaski	Lublin
R22525	Ruskie Piaski	Zamość Wschód
R22526 Kanclerz	Ruskie Piaski	Lublin
R22501 Kasztelan	Ruskie Piaski	Zamość
R22528 Podkomorzy	Ruskie Piaski	Lublin
R22503 Kanclerz	Ruskie Piaski	Zamość
R22530 Kasztelan	Ruskie Piaski	Lublin
R22505 Podkomorzy	Ruskie Piaski	Zamość
R22532	Ruskie Piaski	Lublin
R22507 Magnat	Ruskie Piaski	Zamość Wschód



Tabela 9. Odjazdy ze stacji Szczepieszyn

KURS	Z	DO
IC203104	Szczepieszyn	Szczecin Główny
IC32104 Światowid	Szczepieszyn	Zamość

Tabela 10. Odjazdy ze stacji Zawada

KURS	Z	DO
R22520 Magnat	Zawada	Lublin
R22525	Zawada	Zamość Wschód
R22526 Kanclerz	Zawada	Lublin
R22501 Kasztelan	Zawada	Zamość
R22528 Podkomorzy	Zawada	Lublin
R22503 Kanclerz	Zawada	Zamość
R22530 Kasztelan	Zawada	Lublin
R22505 Podkomorzy	Zawada	Zamość
R22532	Zawada	Lublin
R22507 Magnat	Zawada	Zamość Wschód

Tabela 11. Odjazdy ze stacji Złojec

KURS	Z	DO
R22520 Magnat	Złojec	Lublin
R22525	Złojec	Zamość Wschód
R22526 Kanclerz	Złojec	Lublin
R22501 Kasztelan	Złojec	Zamość
R22528 Podkomorzy	Złojec	Lublin
R22503 Kanclerz	Złojec	Zamość
R22530 Kasztelan	Złojec	Lublin
R22505 Podkomorzy	Złojec	Zamość
R22532	Złojec	Lublin
R22507 Magnat	Złojec	Zamość Wschód



Tabela 12. Odjazdy ze stacji Zwierzyniec

KURS	Z	DO
IC 23104 Kossak	Zwierzyniec	Szczecin Główny
IC 32104 Światowid	Zwierzyniec	Zamość

3.4. CHARAKTERYSTYKA TABORU POSZCZEGÓLNYCH PRZEWOŹNIKÓW OPERUJĄCYCH NA OBSZARZE POWIATU DLA KTÓRYCH ZEZWOLENIA WYDAŁ STAROSTA ZAMOJSKI

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

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Zamościu Sp. z o.o.

Tabela 13. Wykaz taboru PKS w Zamościu Sp. z o.o. stanu na dzień 16.09.2015

Lp.	Marka/Typ	Liczba miejsc
1	Autosan A11-12T	47
2	Dab Leyland 7-1200L	47
3	Dab Leyland 7-1200L	47
4	Autosan H9-21	39
5	Dab Leyland 7-1200L	47
6	Autosan H9-21	39
7	Autosan H9-21	39
8	Autosan H9-21	39
9	Bova F-12	49
10	Bova F-12	48
11	Mercedes Benz 303 11 R	39
12	Mercedes Benz 303 11 R	39
13	Setra S215 UL	53
14	Dab Silkeborg	47
15	Autosan H9-21	39
16	Autosan H9-21	39
17	Autosan H9-21	39
18	Autosan H9-21	39
19	Autosan H9-21	39
20	Bova	33
21	Man	35
22	Mercedes	39



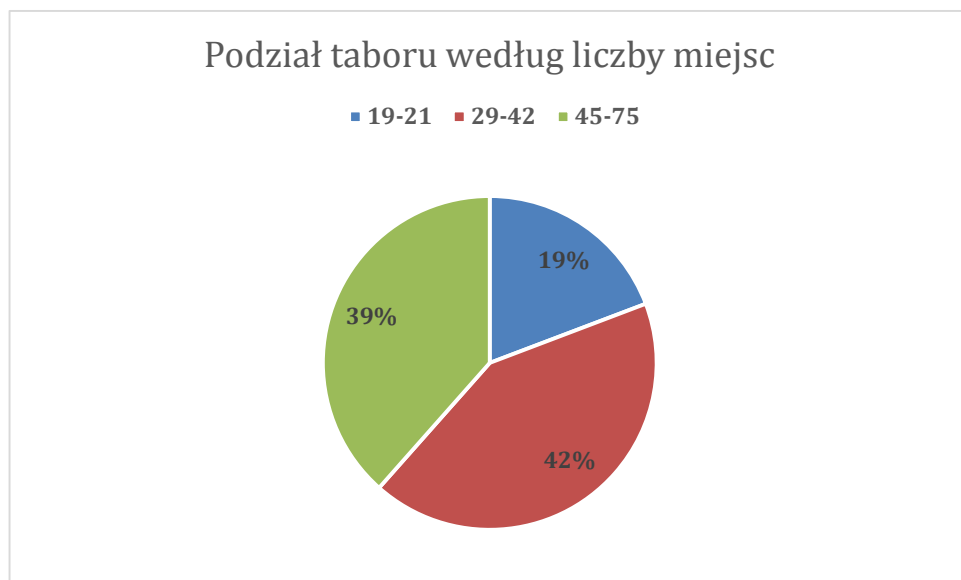
23	Mercedes	39
24	Mercedes	39
25	Autosan H10- 12.18	49
26	Autosan H 10-10	40
27	Autosan H10-10.02	42
28	Autosan H10-12	45
29	Autosan H10-10	40
30	Autosan H9-21.41	39
31	Scania L 113 CBL	59
32	Autosan	39
33	Iveco C 50 Daily	19
34	Iveco C 50 Daily	19
35	Isuzu Turguoise	29
36	Mercedes 413CDI	20
37	Mercedes 413CDI	20
38	Mercedes 413CDI	20
39	Mercedes 413CDI	20
40	Mercedes 413CDI	20
41	Bova FHD-13	52
42	Mercedes Benz	66
43	Mercedes O 303 11 R	47
44	Mercedes OH1628L	75
45	Mercedes 1628 OHL	55
46	Scania K 124	60
47	Mercedes 412 D	21
48	Mercedes Benz O 303	59
49	Scania	60
50	Iveco	21
51	Volvo B 10 M	65
52	Mercedes 516 CDI	21

Źródło: Opracowanie własne

Poniższy wykres przedstawia podział taboru według liczby miejsc. Tabor klasy mini (do 21 miejsc) stanowi 19% wszystkich autobusów, natomiast tabor klasy maxi (od 45 miejsc) to 39%. Najwięcej jest autobusów klasy midi (od 29 do 42 miejsc). Należy podkreślić, że z uwagi na posiadany tabor PKS w Zamościu Sp. z o.o. może być wzięty pod uwagę przy wyborze Operatora publicznego transportu zbiorowego ponieważ posiadany przez niego tabor jest odpowiedni do obsługi linii o małym, średnim i dużym natężeniu.



Wykres 6. Udział autobusów o różnej pojemności wśród taboru przewoźnika PKS w Zamościu Sp. z o.o.



Źródło: Opracowanie własne

Spółdzielnia Pracy Kierowców i Pracowników Samochodowych Autonaprawa

Tabela 14. Wykaz taboru Spółdzielni Pracy Kierowców i Pracowników Samochodowych Autonaprawa wg stanu na dzień 16 września 2015 r.

Lp.	Marka/Typ	Liczba miejsc	Rok produkcji
1	Autosan H9-21-41	39+12	1999
2	Autosan H10-10.02	43+12	1999
3	Autosan H10-10.02	43+12	1999
4	Autosan H9-20.41	41+12	1998
5	Autosan H9-20.41	41+12	1998
6	Autosan H9-20.41	41+12	1997
7	Autosan H9-20.41	41+12	1997
8	Autosan H9-20.41	41+12	1997
9	Autosan H9-20.41	42+13	1997
10	Autosan H9-20.41	41+12	1996
11	Autosan H9-20.41	41+12	1995
12	Autosan H9-21.41	39+12	1994
13	Autosan H9-21.41	39+12	1993
14	Autosan H9-21.41	40+12	1993
15	Autosan H9-21.41	40+12	1992
16	Autosan H9-21	39+17	2002
17	Autosan H9-21	40+12	1989

18	Autosan H9-21	40+12	1989
19	Autosan H9-21	39+12	1989
20	Autosan H9-21	39+12	1988
21	Autosan H9-21	39+12	1988
22	Autosan H9-21	39+12	1988
23	Autosan H9-21	39+12	1988
24	Autosan H9-21	39+12	1987
25	Autosan H9-21	39+12	1987
26	Autosan H9-21	39+12	1987
27	Autosan H9-21	39+12	1985
28	Autosan H9-21	39+12	1985
29	Autosan H9-21	39+12	1984
30	Autosan H9-21	39+12	1984
31	Autosan H9-21	39+12	1983
32	Autosan H9-21	39+12	1983
33	Autosan H9-21.41	39+12	2000
34	Autosan H9-21.41	39+12	2000
35	Autosan A10-10-T	43+14	2001
36	Autosan H9-21.41	40+12	2002
37	Volkswagen LT 46 LT 47	20+8	2004
38	Kassbohrer S215 Setra	54+20	1988
39	Kassbohrer S215 Setra	53+18	1992
40	Kassbohrer S215 H Setra	57+12	1989
41	Kassbohrer S215 Setra	40+13	1991
42	Reanult SFR 1126 X	55+7	1994
43	Reanult SFR 1126	56+16	1993
44	Setra 42R 215 HR	56+16	1994
45	Renault SFR 1126	56+17	1993
46	Renault Tracer R332	55+18	1993
47	Renault Tracer R332	58+25	1998
48	Renault Tracer R332	58+25	1999
49	Mercedes Benz 0340	55+17	1994
50	Volkswagen LT 46 Furgon 2.8 TDI	19+5	1999
51	Renault Tracer R332	26+32	1995
52	Kassbohrer Setra	54+17	1993
53	Setra S215 UL	54+7	1993

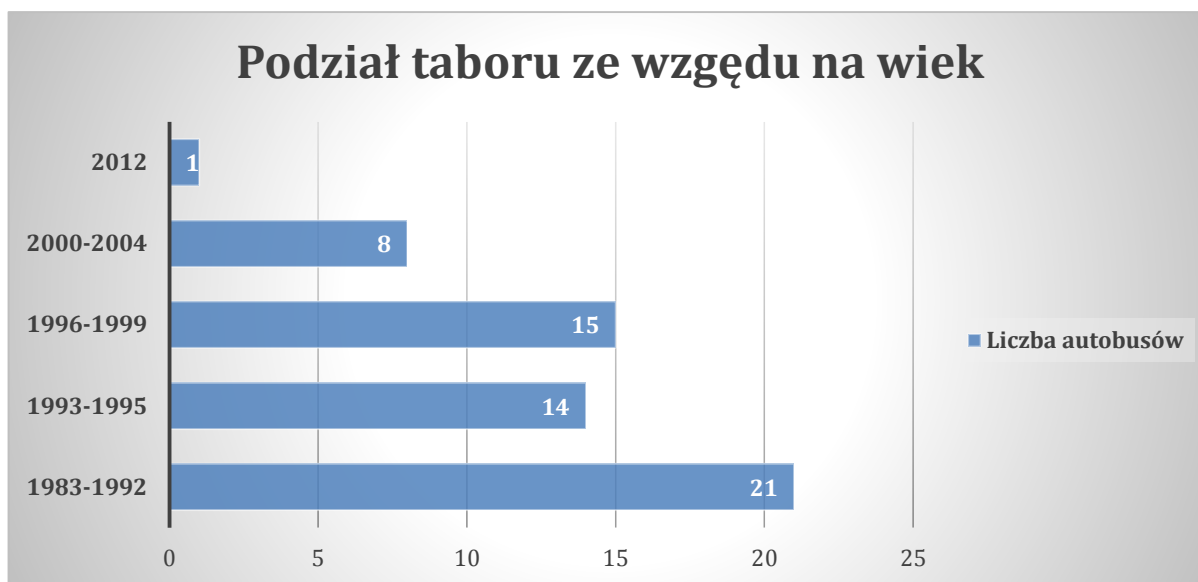


54	Wanholl	54+18	1995
55	Citroen Jumper 35 LH	15	1998
56	Citroen Jumper 35 LH	15	1999
57	Iveco Daily 35C 13	19	2001
58	Fiat Ducato	15	2012
59	Iveco Daily 50C 15	19	2004

Źródło: Opracowanie własne

Poniższy wykres przedstawia wiek taboru Przewoźnika. Autobusy nowe stanowią 16 % całego taboru. 21 autobusów nie spełnia żadnych norm emisji spalin według Norm EURO. 14 autobusów spełnia normę EURO1, 15 autobusów spełnia normę EURO1 i EURO2. 8 autobusów spełnia normy EURO1, EURO2 i EURO3. Tylko jeden autobus spełnia wszystkie normy emisji spalin do EURO5 włącznie.

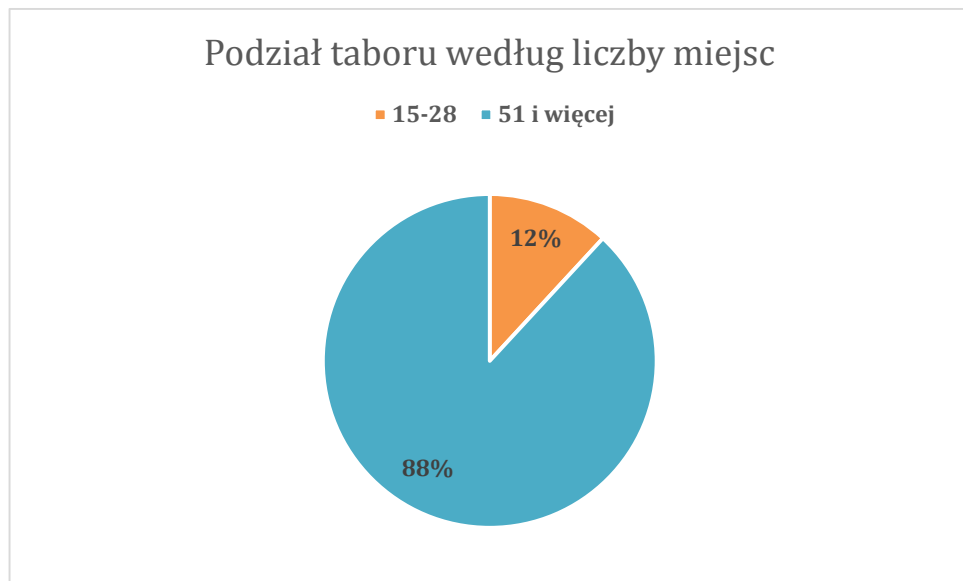
Wykres 7. Podział taboru SPKiPS Autonaprawa ze względu na wiek



Źródło: Opracowanie własne

Poniższy wykres przedstawia podział taboru według liczby miejsc. Taboru klasy mini (od 15 do 28 miejsc) stanowi 12% wszystkich autobusów, natomiast tabor klasy maxi (od 51 miejsc) to aż 88%. Należy podkreślić, że z uwagi na posiadany tabor SPKiPS Autonaprawa powinno być uwzględnione przy wyborze Operatora publicznego transportu zbiorowego ponieważ posiadany przez niego tabor jest odpowiedni do obsługi linii o małym i dużym natężeniu.

Wykres 8. Udział autobusów o różnej pojemności w taborze SPKiPS Autonaprawa



Źródło: Opracowanie własne



4. ANALIZA BADAŃ MARKETINGOWYCH

4.1. ANALIZA BADAŃ PREFERENCJI I ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU ZAMOJSKIEGO

▪ OBSZAR BADANIA

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

- Zakłady pracy
- Szkoły gimnazjalne i ponadgimnazjalne

A. NARZĘDZIE BADAWCZE

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

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

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

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

Tabela 15. Zestawienie cech usług przewozu

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



7.	Cena biletu		
8.	Bezpośredniość połączenia		
9.	Kultura kierujących		
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)		
11.	Kontrola biletowa		

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

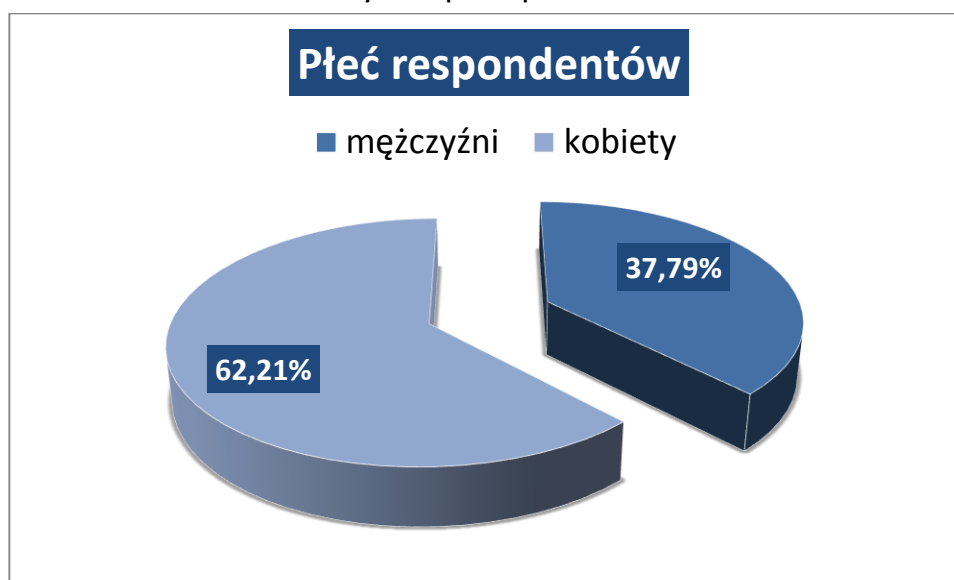
B. CHARAKTERYSTYKA BADANYCH

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

▪ PŁEĆ RESPONDENTÓW

Profil płci respondentów nie do końca odpowiada profilowi płci mieszkańców powiatu. (kobiety - 50,78%, mężczyźni - 49,22%, stan na koniec 2014 r.). Powodem takiego stanu rzeczy była ogólna niechęć mężczyzn do udzielania odpowiedzi w prowadzonych badaniach.

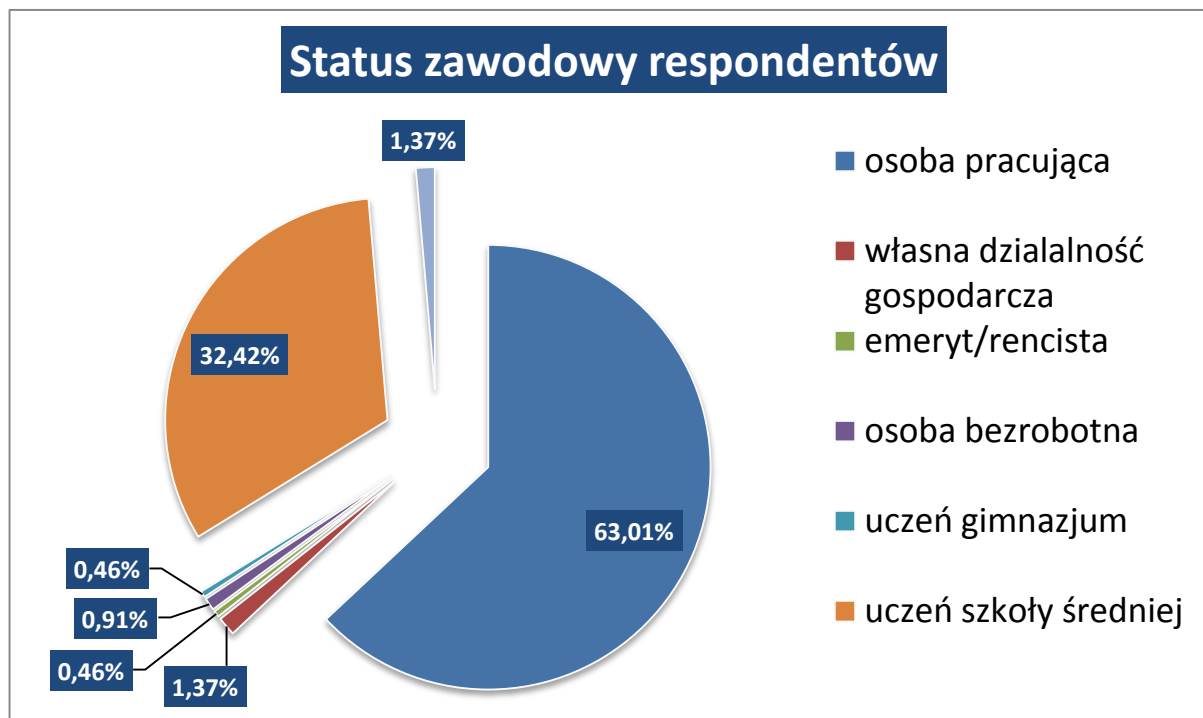
Wykres 9. płeć respondentów



STATUS ZAWODOWY RESPONDENTÓW

Wśród badanych dominują osoby pracujące (63,01%) oraz uczniowie szkół średnich, którzy stanowią drugą największą grupę badanych (32,42%). Pozostałe grupy tj. studenci, osoby bezrobotne, prowadzące własną działalność gospodarczą, emeryci/renciści oraz uczniowie szkół gimnazjalnych stanowią odsetek marginalny, który nie przekracza łącznie 5 proc. ogółu ankietowanych.

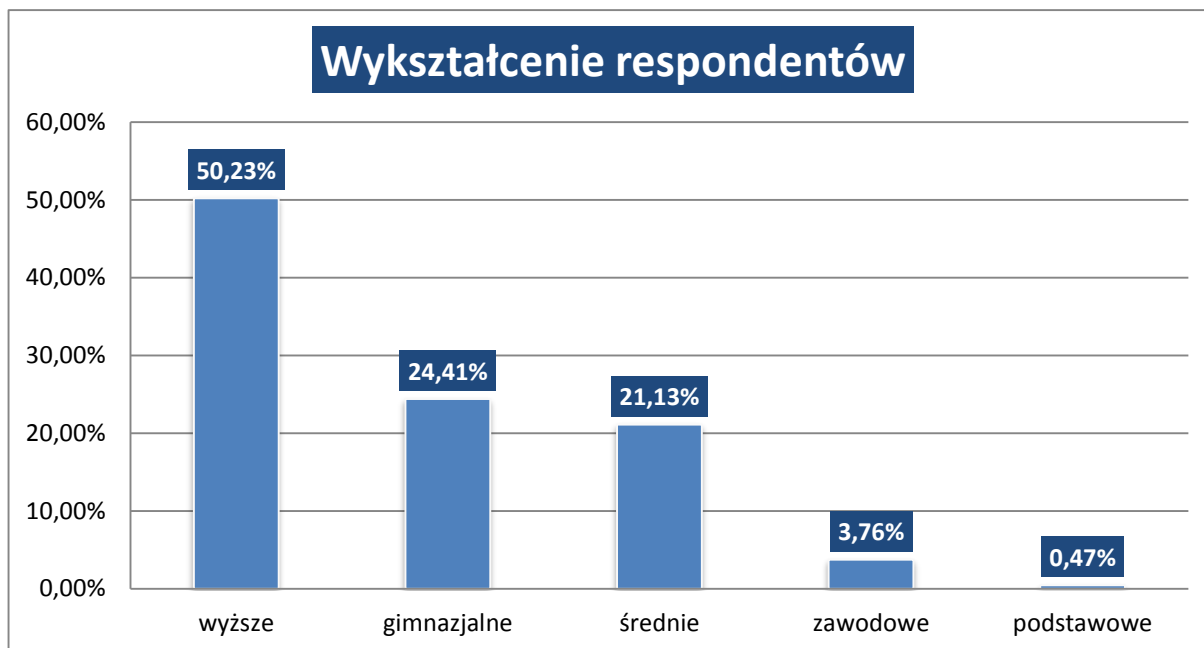
Wykres 10. status zawodowy respondentów



WYKSZTAŁCENIE RESPONDENTÓW

Struktura wykształcenia respondentów powiatu charakteryzuje się wysokim poziomem osób z wykształceniem wyższym (50,23%). Co czwarty respondent deklaruje wykształcenie gimnazjalne (24,41%). Z kolei co piąty ankietowany wskazywał, że posiada wykształcenie średnie (21,13%). Osoby deklarujące wykształcenie zawodowe oraz podstawowe stanowią odpowiednio 3,76 proc. oraz 0,47 proc.

Wykres 11. Wykształcenie respondentów



▪ WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU

Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez respondentów okazał się samochód. Ponad 2/3 respondentów wskazało właśnie tą odpowiedź. Wskaźnik ten osiąga wysoki poziom (68,30%), przy 16,52% wskazań dla autobusu. Blisko co dziesiąta osoba wskazywała odpowiedź „inne”, gdzie jako środek transportu wskazywali m.in. taksówkę, skuter, motorower itp.

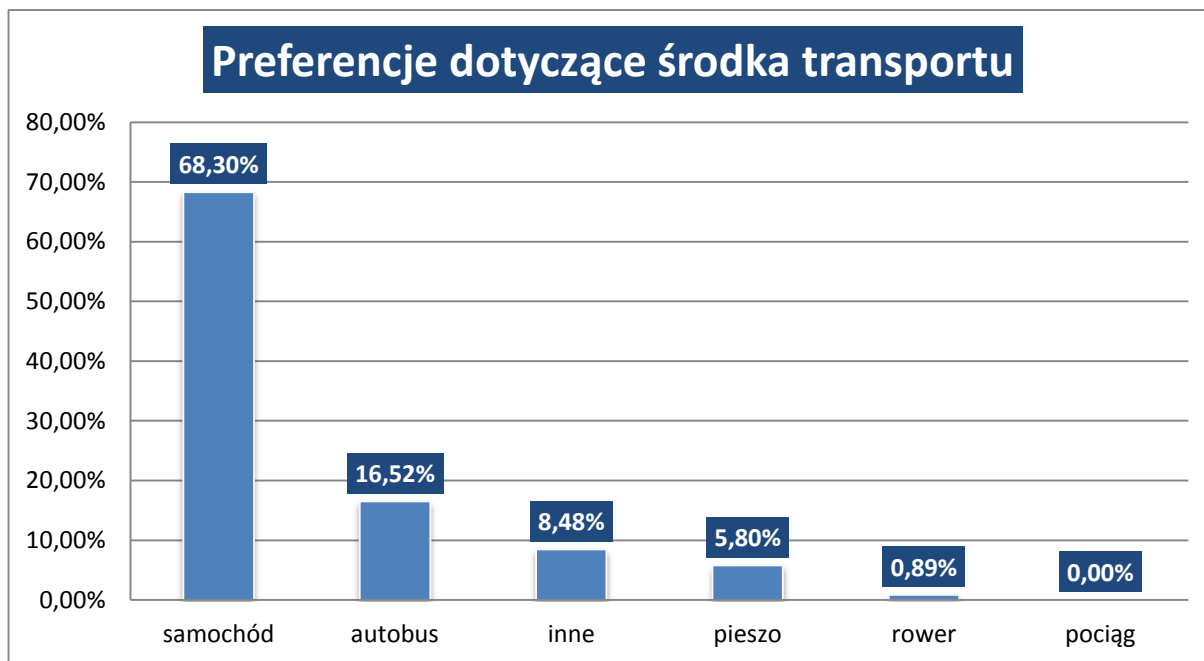
Warto zwrócić uwagę, że większość ankietowanych, które wskazały autobus, jako główny środek transportu, jednocześnie decydowało się na niego, ze względu na brak alternatywy w postaci pociągu, bądź ze względów finansowych.

Co dwudziesta podróż na terenie powiatu zamojskiego odbywa się pieszo (5,80 proc.). Rozczarowująco rzadko wybieranym środkiem transportu okazał się rower, na który wskazało 0,89 proc. osób biorących udział w badaniu. Świadczyć to może m.in. o nieskuteczności inwestycji władz lokalnych w ścieżki rowerowe, jak również braku odpowiednich działań propagujących wybór tego rodzaju transportu w codziennych podróżach respondentów.

Żaden z respondentów nie zadeklarował korzystania z transportu zbiorowego (kolej).



Wykres 12. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



▪ **PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU (SAMOCHÓD)**

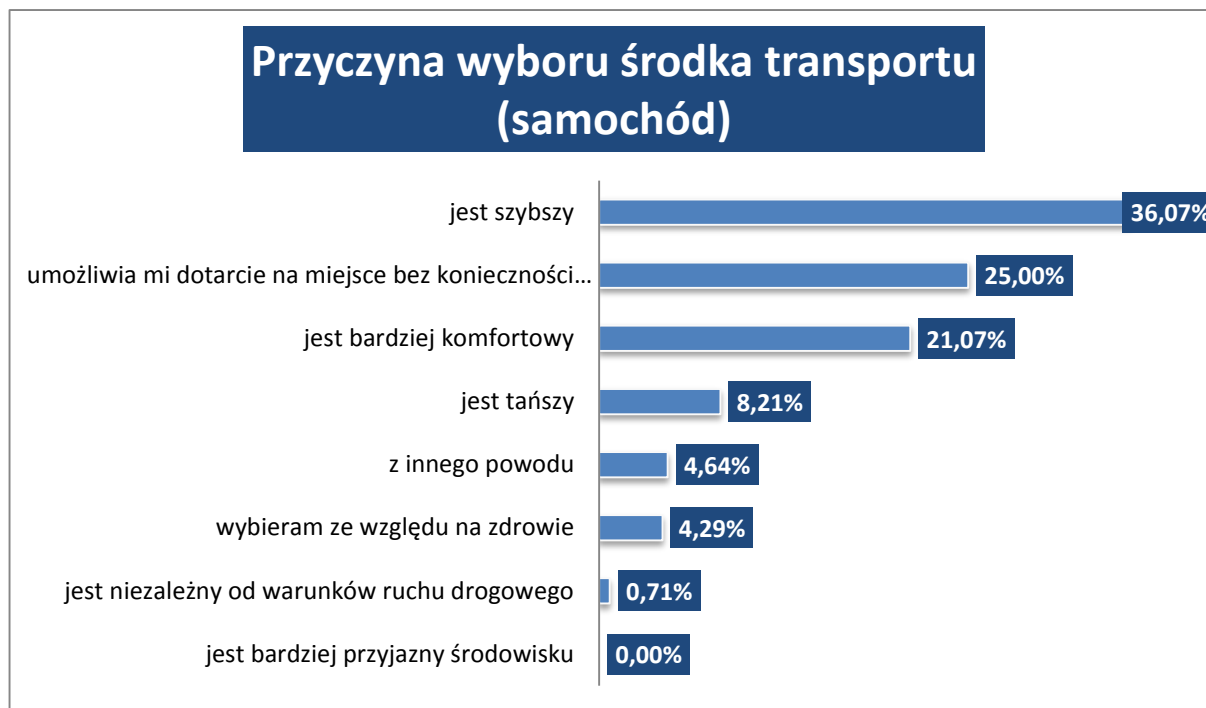
Respondenci wskazujący samochód, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że jest szybszy (36,07%). Dla co czwartej osoby ankietowanej było to również rozwiązanie, które umożliwiło im dotarcie na miejsce bez konieczności dokonywania przesiadek. Co piąta osoba wskazywała, że jest to również środek transportu bardziej komfortowy od pozostałych.

Dla blisko co dziesiątej osoby było to również rozwiązanie tańsze (8,21%). Co dwudziesty ankietowany deklarował korzystanie z samochodu z innego powodu oraz ze względu na zdrowie. Wskazania te odnotowały odpowiednio 4,64% oraz 4,29%.

Nikt spośród osób ankietowanych swoją decyzję opiera na przesłankach środowiskowych. Niewiele lepszy wynik osiągnięto dla wskazania „jest niezależny od warunków ruchu drogowego” (0,71%).



Wykres 13. przyczyna wyboru środka transportu (samochód)



▪ **PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU (AUTOBUS)**

Respondenci wskazujący autobus, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że jest szybszy i umożliwia dotarcie na miejsce bez konieczności dokonywania przesiadek (odpowiednio 30,70% oraz 25,73% wskazań).

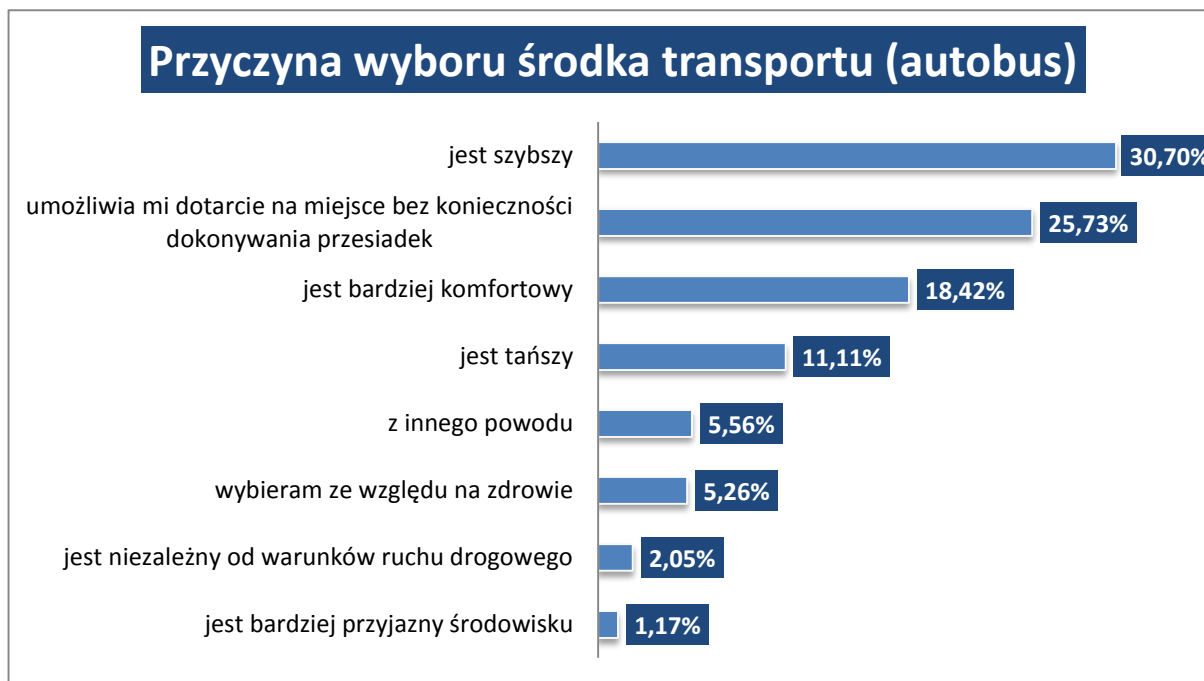
18,42% ankietowanych decydując się na autobus, wybierało go ze względu na wyższy komfort. Więcej niż co dziesiąty respondent kierował się w tym względzie przesłankami ekonomicznymi (wskazanie „jest tańszy”-11,11%).

5,56% osób biorących udział w badaniu podawało, że wybiera autobus z „innych” powodów. Najczęściej wskazywali oni na brak posiadania prawa jazdy, bądź brak posiadania samochodu w gospodarstwie domowym. Było to również bezpośrednim powodem dla wskazań, że autobus stanowi jedyny środek transportu, z którego dany respondent może skorzystać w drodze do pracy lub szkoły.

Co dwudziesty ankietowany wybierał z kolei autobus ze względów zdrowotnych.

Pozostałe odpowiedzi cieszyły się marginalnym zainteresowaniem ankietowanych.

Wykres 14. przyczyna wyboru środka transportu (autobus)



▪ **CZĘSTOTLIWOŚĆ BADANIA**

Z przeprowadzonych badań wynika, że 46,46 proc. ankietowanych korzysta z transportu publicznego rzadziej niż raz w miesiącu. Z kolei blisko co czwarta osoba (22,73%) korzysta z niej 4-5 dni w tygodniu.

10,10% ankietowanych korzysta z transportu publicznego rzadziej niż raz w tygodniu. 6,57% osób korzysta z niej średnio raz w tygodniu, a 2,53 ankietowanych korzysta z niego wyjątkowo regularnie (6-7 dni w tygodniu).

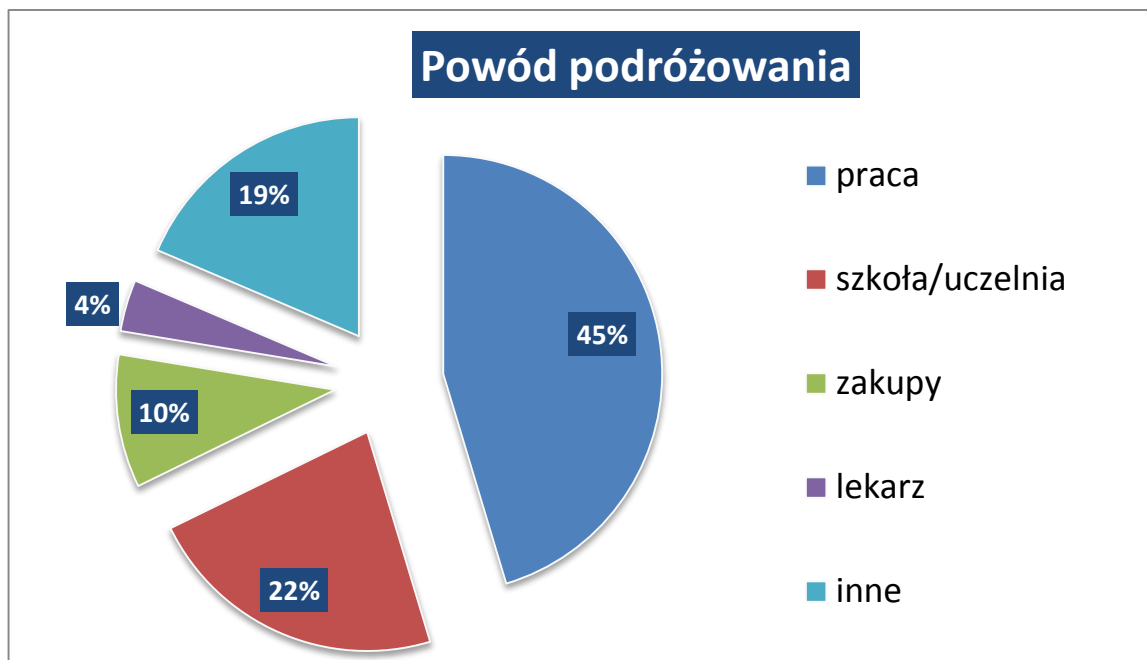
Wykres 15. częstotliwość podróżowania



POWÓD PODRÓŻOWANIA

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

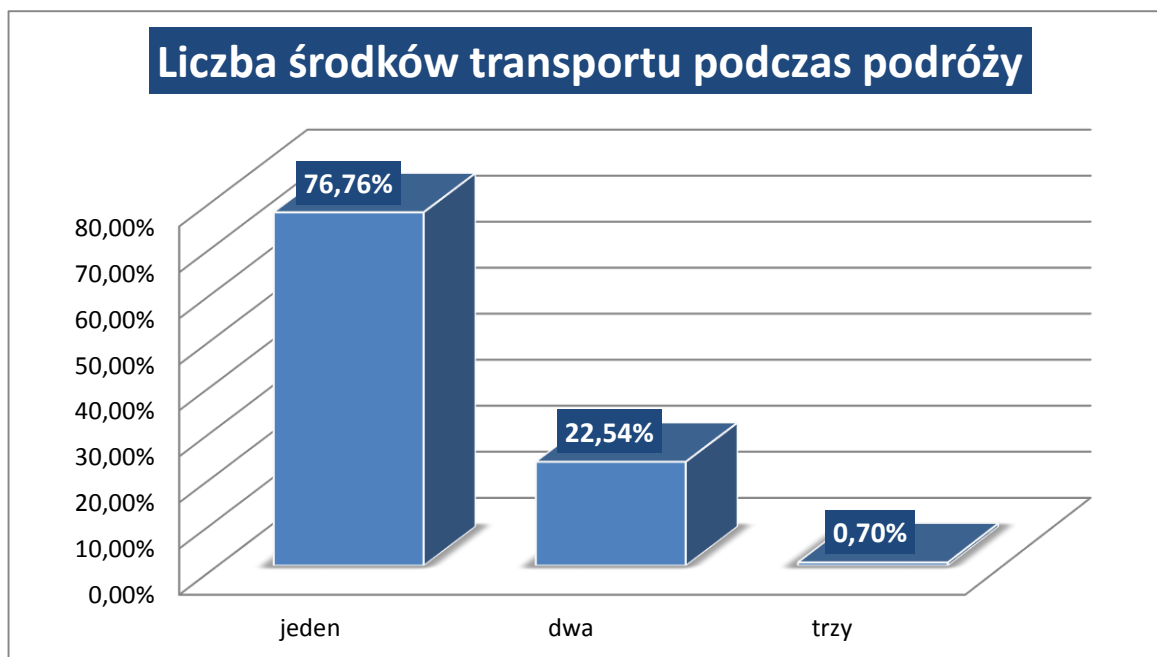
Wykres 16. powód podróży



LICZBA ŚRODKÓW TRANSPORTU PODCZAS PODRÓŻY

Wśród respondentów ponad 76% korzysta z jednego środka transportu. Przesiada się raz, aż 22,54% zapytanych o zwyczaj podróży. Blisko jedna osoba na 100 zapytanych, zmuszona jest dwukrotnie przesiadać się w ramach odbywanej podróży.

Wykres 17. liczba środków transportu podczas podróży



▪ **PREFERENCJE PASAŻERÓW**

Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono w tabeli nr x:

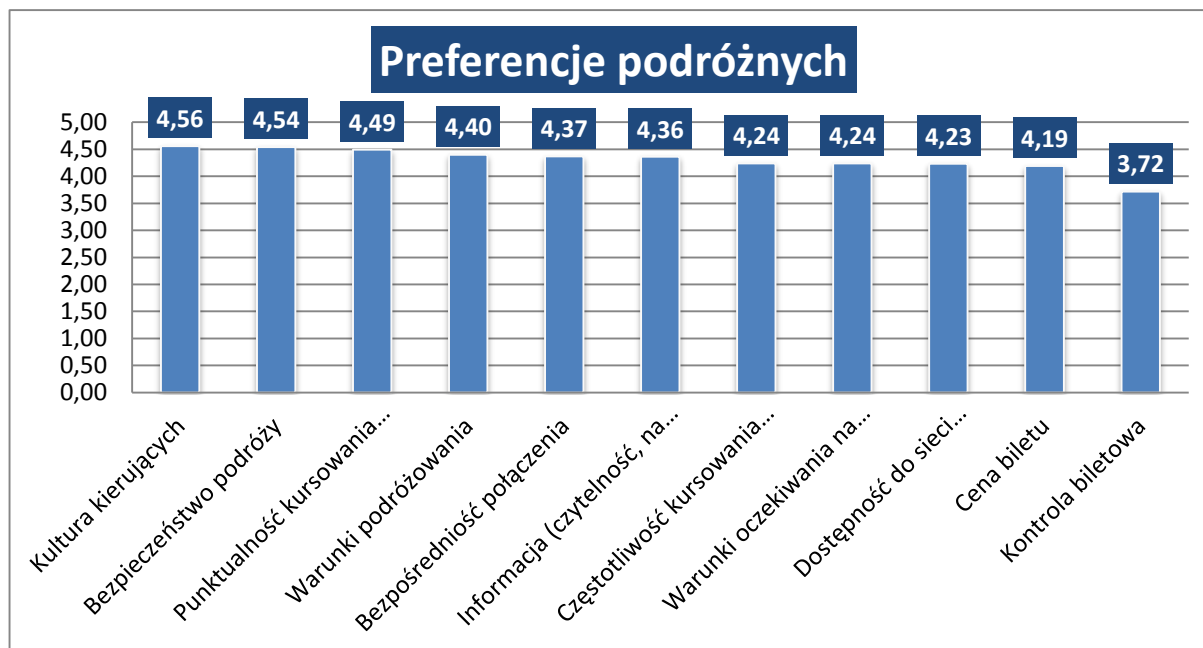
Tabela 16. wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Bezpieczeństwo podróży	4,54	1
2.	Punktualność kursowania pojazdów	4,49	6
3.	Kultura kierujących	4,56	4
4.	Bezpośredniość połączenia	4,37	2
5.	Warunki podróżowania	4,40	7
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,23	8
7.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	4,36	5
8.	Warunki oczekiwania na przystankach	4,24	10
9.	Częstotliwość kursowania pojazdów	4,24	9
10.	Cena biletu	4,19	11
11.	Kontrola biletowa	3,72	3
	Średni poziom preferencji	4,30	

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym za najważniejszą cechę uznali kulturę kierujących (4,56), na drugim miejscu znalazło się bezpieczeństwo podróży (4,54) natomiast za najbardziej nieistotną cechę uznano cenę biletu (4,19) i kontrolę biletową (3,72).



Wykres 18. preferencje podróżnych



▪ OCENA JAKOŚCI USŁUG

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

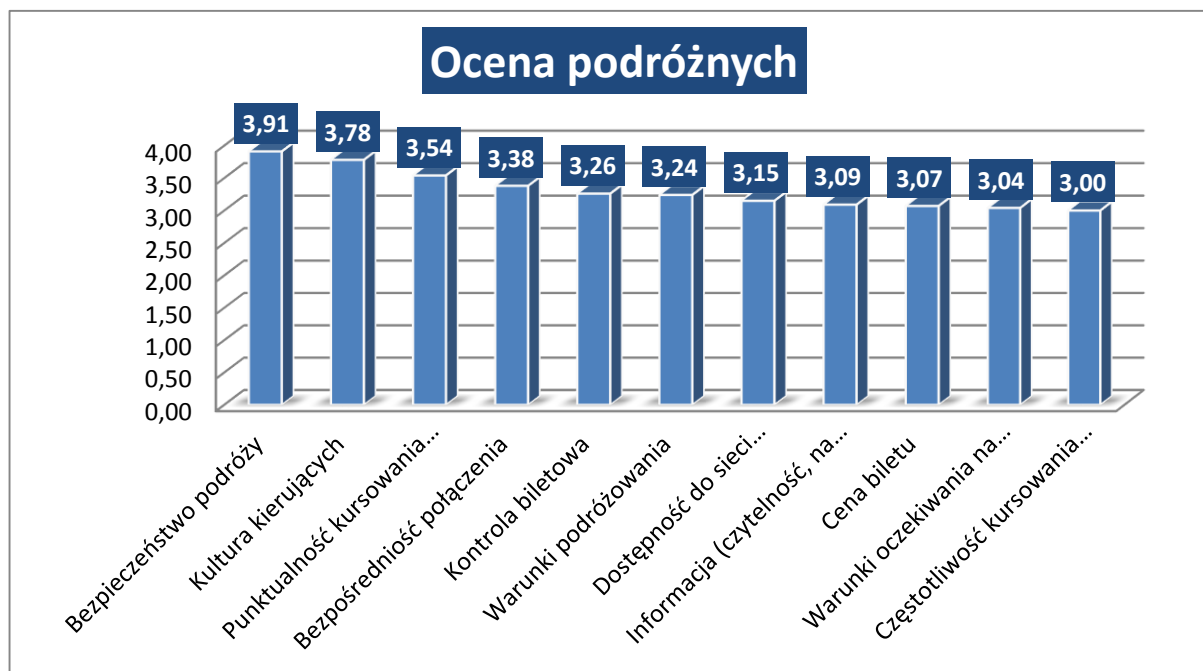
Tabela 17. wyniki w zakresie ocen poziomu jakości usług

	Cecha usługi przewozu	Poziom oceny	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Bezpieczeństwo podróży	3,91	1
2.	Punktualność kursowania pojazdów	3,54	6
3.	Kontrola biletowa	3,26	3
4.	Kultura kierujących	3,78	4
5.	Bezpośredniość połączenia	3,38	2
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	3,15	8
7.	Warunki podróżowania	3,24	7
8.	Warunki oczekiwania na przystankach	3,04	10
9.	Cena biletu	3,07	11
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	3,09	5
11.	Częstotliwość kursowania pojazdów	3,00	9
	Średni poziom oceny jakości usług	3,31	

Podróżni uczestniczący w badaniu ankietowym najwyżej ocenili bezpieczeństwo podróży i kulturę kierujących. Stosunkowo najniżej zostały ocenione warunki oczekiwania na przystankach oraz częstotliwość kursowania pojazdów.



Wykres 19. ocena podróży



▪ **LUKI JAKOŚCIOWE, PREFERENCJE VERSUS OCENY RESPONDENTÓW**

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

luka jakościowa względna stanowi różnicę pomiędzy rzeczywistymi oczekiwaniami respondentów a ich odnotowanymi w trakcie badań ocenami usług transportowych,

luka jakościowa bezwzględna stanowi różnicę pomiędzy maksymalnymi, wzorcowymi na najwyższym poziomie (5) oczekiwaniami respondentów a rzeczywistymi ich oczekiwaniami.

Tabela 18. luki jakościowe

	Cecha usługi przewozu	Preferencje maksymalne	Preferencje rzeczywiste podróży	Ocena jakości usług	Względna luka jakościowa	Bezwzględna luka jakościowa
1	Punktualność kursowania pojazdów	5	4,49	3,54	0,95	1,46
2	Częstotliwość kursowania pojazdów	5	4,24	3,00	1,24	2,00
3	Bezpieczeństwo podróży	5	4,54	3,91	0,63	1,09
4	Warunki podróżowania	5	4,40	3,24	1,16	1,76
5	Warunki oczekiwania na przystankach	5	4,24	3,04	1,20	1,96



6	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	5	4,23	3,15	1,08	1,85
7	Cena biletu	5	4,19	3,07	1,12	1,93
8	Bezpośredniość połączenia	5	4,37	3,38	0,99	1,62
9	Kultura kierujących	5	4,56	3,78	0,78	1,22
10	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	5	4,36	3,09	1,29	1,91
11	Kontrola biletowa	5	3,72	3,26	0,46	1,74

Największa luka jakościowa względna wystąpiła dla cech:

- informacja (1,29)
- Częstotliwość kursowania pojazdów (1,24)

Najmniejsza luka jakościowa względna wystąpiła dla następujących cech:

- Bezpieczeństwo podróży (0,63)
- Kontrola biletowa (0,46)

Największa luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Warunki oczekiwania na przystankach (1,96)
- Częstotliwość kursowania pojazdów (2,00)

Najmniejsza luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Kultura kierujących (1,22)
- Bezpieczeństwo podróży (1,09)

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



4.2. NATĘŻENIE RUCHU W POWIECIE

Poniższa analiza została sporządzona na podstawie danych Spółdzielni Pracy Kierowców i Pracowników Samochodowych Autonaprawa w Zamościu.

Liczba sprzedanych biletów ogółem

Najlepszy wynik sprzedażowy został odnotowany w styczniu 2013 roku, sprzedano łącznie 68 589 sztuk biletów. Z kolei w sierpniu 2015 roku odnotowano najgorszy wynik sprzedażowy, liczba sprzedanych biletów wyniosła 33 032. Dla porównania łączna liczba sprzedanych biletów od stycznia do grudnia 2013 roku wyniosła 699 011 sztuk. Natomiast od stycznia do grudnia 2014 roku liczba ta spadła do 634 374 sztuk. Różnica ta rok do roku równa jest 64 637 sztuk, co stanowi spadek o ok 9,3% w porównaniu do roku 2013. Warto jeszcze porównać dane sprzedażowe od stycznia do sierpnia 2013, 2014 i 2015 roku. Od stycznia do sierpnia 2013 roku liczba sprzedanych biletów była równa 459 338 sztuk, natomiast w tym samym okresie 2014 roku liczba sprzedanych biletów spadła do 408 855 sztuk. Różnica w sprzedaży biletów między rokiem 2013 i 2014 wyniosła 50 483 sztuki. Analogicznie w roku 2015 od stycznia do sierpnia liczba sprzedanych biletów była równa 359 910 sztuk. W porównaniu do roku 2014 spadek liczby sprzedanych biletów równy jest 48 945, natomiast w porównaniu do 2013 roku, liczba ta spadła aż o 99 428 czyli około o 22%.

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

Wykres 20. Liczba sprzedanych biletów ogółem



Źródło: Opracowanie własne



Liczba sprzedanych biletów w poszczególnych miesiącach w rozbiciu na rodzaj obsługiwanych linii

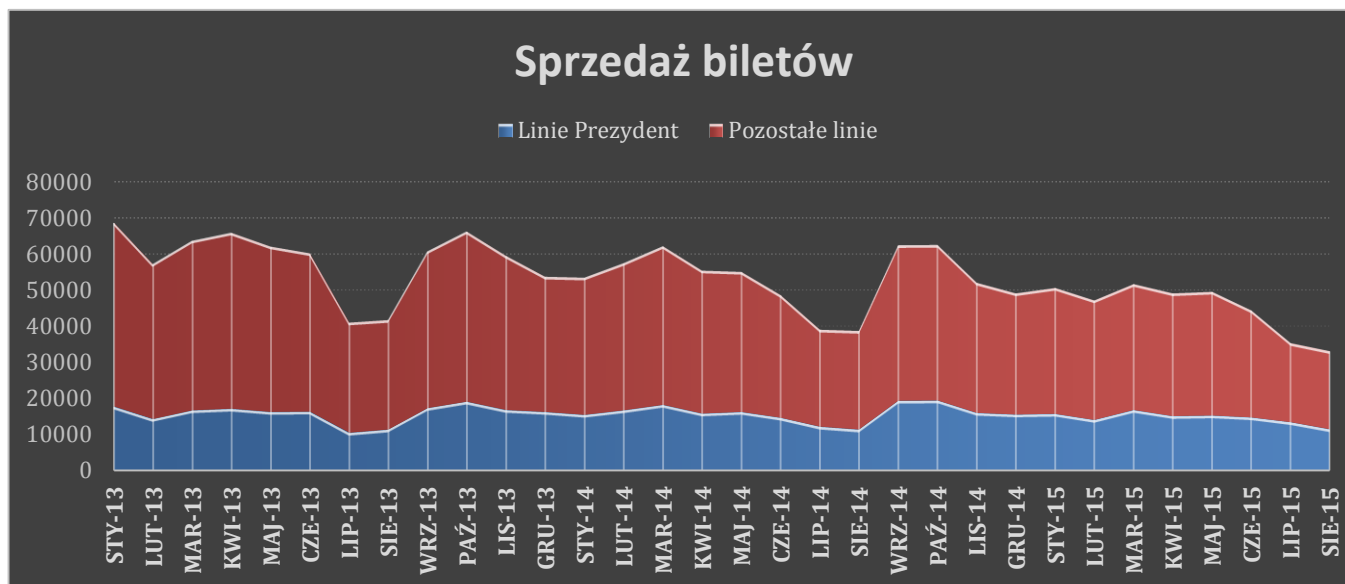
- Pozostałe linie

Największy wynik sprzedażowy został odnotowany w styczniu 2013 roku i wyniósł 50 886. W tym samym roku najniższy wynik sprzedażowy został odnotowany w sierpniu i wyniósł 30 264. W roku 2014 najwyższy wynik sprzedażowy został odnotowany w marcu, był równy 43 779. W porównaniu do najwyższego wyniku z ubiegłego roku wynik spadł o 14%. Najniższy wynik sprzedażowy w roku 2014 został odnotowany w lipcu i był równy 26 802, w porównaniu do ubiegłego roku wynik spadł o 11,5%. Od stycznia do sierpnia 2015 roku najwyższy wynik odnotowano w marcu, był on równy 34 787, natomiast najniższy wynik odnotowano w sierpniu, był on równy 21 582. Wyniki te były mniejsze od najwyższego wyniku o 32% i mniejsze od najniższego o 29%. Poniższy wykres pokazuje wyraźnie tendencję spadkową popytu na publiczny transport zbiorowy. Oprócz wcześniej wymienianych przyczyn można wskazać dodatkowo rosnącą konkurencję ze strony małych przewoźników operujących busami na obszarze powiatu.

- Linie Prezydent

Najlepszy wynik sprzedażowy został odnotowany w październiku 2014 roku i wyniósł 19 407, natomiast najniższy wynik odnotowany został w lipcu 2013 roku i wyniósł 10 455. Warto podkreślić, że na podstawie poniższych danych popyt na transport publiczny na obszarze miasta Zamość wykazuje niewielką tendencję spadkową. Wynika to m.in. z dobrze rozwiniętej siatki połączeń obsługiwanych przez MKZ Sp. z o.o. w Zamościu oraz obecnych trendów dotyczących podróżowania.

Wykres 21. Sprzedaż biletów



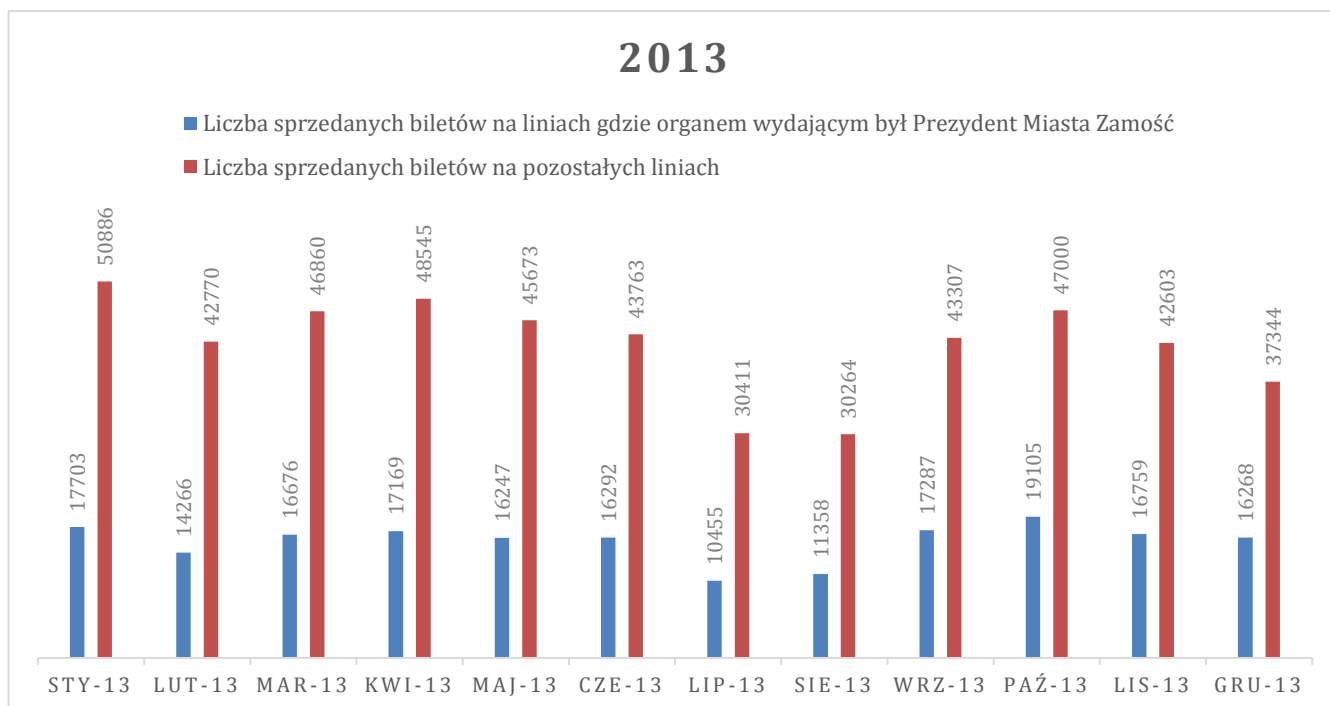
Źródło: Opracowanie własne



Liczba sprzedanych biletów ogółem w 2013 roku

Na podstawie poniższego wykresu można zaobserwować jak kształtowała się sprzedaż biletów w poszczególnych miesiącach. Największą sprzedaż odnotowano w styczniu, natomiast na liniach w obrębie miasta Zamość w październiku. W przypadku linii miejskich przyczyną największego wzrostu sprzedaży biletów w październiku jest rozpoczynający się rok akademicki. Najniższy poziom sprzedaży można zaobserwować w lipcu i sierpniu na wszystkich typach linii. Przyczyną jest tu okres wakacyjny w trakcie którego dzieci i młodzież w wieku szkolnym nie korzystają lub korzystają w o wiele mniejszym stopniu z transportu publicznego.

Wykres 22. Liczba sprzedanych biletów 2013 roku w rozbiciu na rodzaj linii

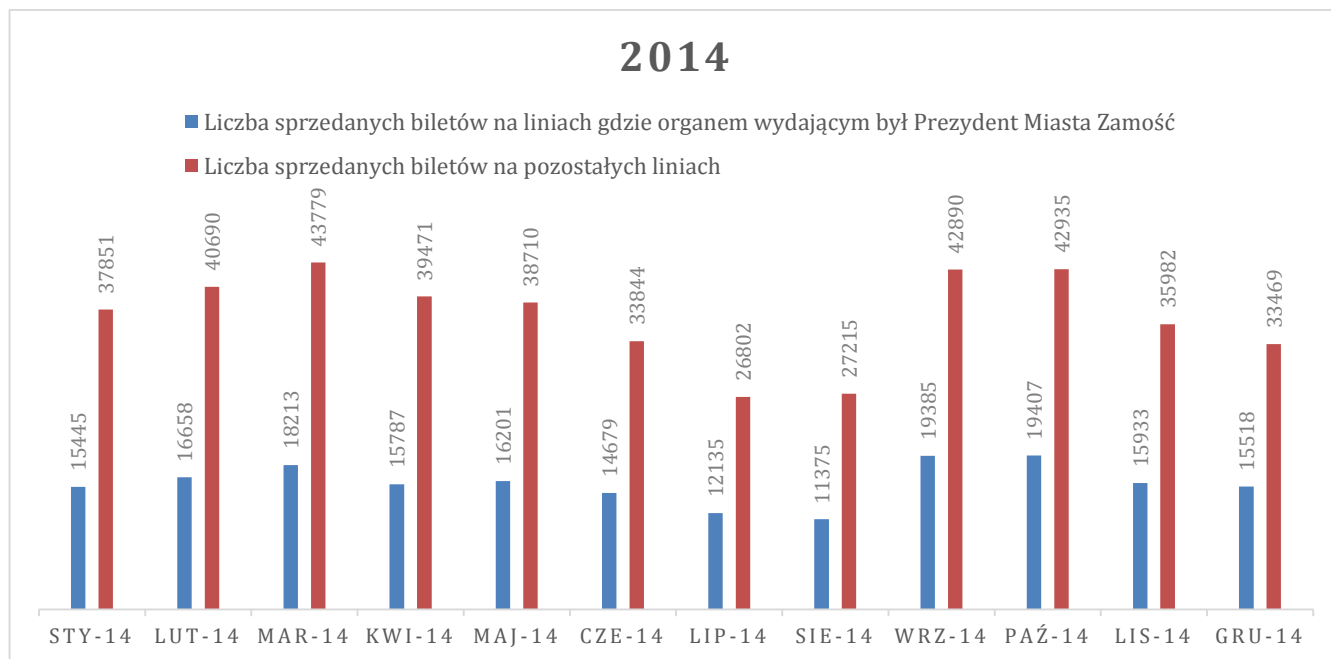


Źródło: Opracowanie własne

Liczba sprzedanych biletów ogółem w 2014 roku

Na podstawie poniższego wykresu można zaobserwować jak kształtowała się sprzedaż biletów w poszczególnych miesiącach. Największą sprzedaż odnotowano w marcu, natomiast na liniach w obrębie miasta Zamość w październiku. Jak wspomniano już wcześniej tak wysoki wynik sprzedażowy jest przyczyną rozpoczynające się roku akademickiego. Najniższy poziom sprzedaży można zaobserwować w lipcu i sierpniu na wszystkich typach linii. Przyczyną jest tu jak wspomniano już wcześniej okres wakacyjny w trakcie, którego dzieci i młodzież w wieku szkolnym nie korzystają lub korzystają w o wiele mniejszym stopniu z transportu publicznego.

Wykres 23. Liczba sprzedanych biletów 2014 roku w rozbiciu na rodzaj linii

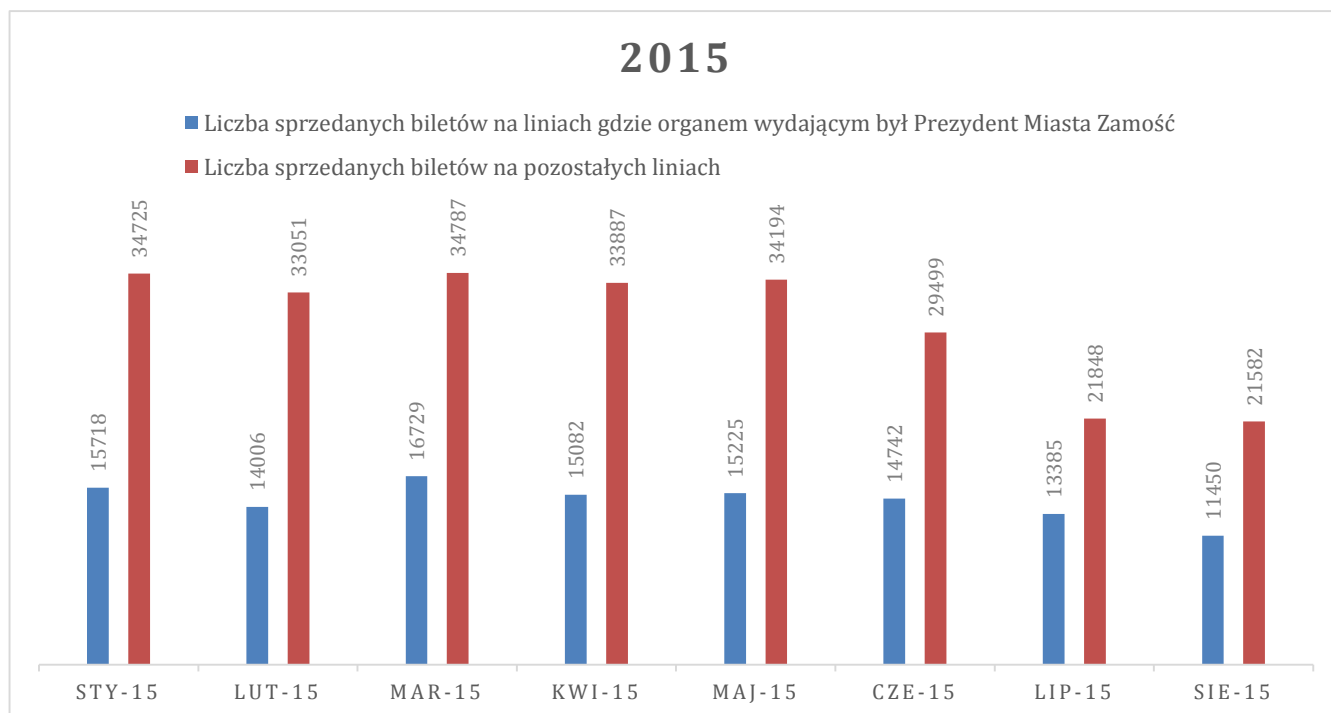


Źródło: Opracowanie własne

Liczba sprzedanych biletów ogółem w 2015 roku

Na podstawie poniższego wykresu można zaobserwować jak kształtowała się sprzedaż biletów od stycznia do sierpnia 2015 roku. Największą sprzedaż na wszystkich liniach odnotowano w marcu. Najniższy poziom sprzedaży można zaobserwować w sierpniu na wszystkich liniach. Przyczyną jest tu jak wspomniano już wcześniej okres wakacyjny w trakcie, którego dzieci i młodzież w wieku szkolnym nie korzystają lub korzystają w o wiele mniejszym stopniu z transportu publicznego.

Wykres 24. Liczba sprzedanych biletów 2015 roku w rozbiciu na rodzaj linii



Dane przekazane przez PKS w Zamościu Sp. z o.o. w zakresie linii z zezwoleniami Starosty Zamojskiego.

- W 2013 roku: na linię **34** sprzedano 312 bilety miesięczne, na linię **35** sprzedano 130 bilety miesięczne, na linię **70** sprzedano 8 biletów jednorazowych.
- w 2014 roku na linię **34** sprzedano 3133 bilety miesięczne i 20 biletów jednorazowe, na linię **35** sprzedano 1275 bilety miesięczne i **27** bilety jednorazowe.
- W 2015 roku na linię **34** sprzedano 1904 bilety miesięczne i 17 biletów jednorazowych, na linię **35** sprzedano 760 bilety miesięczne.

5. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH

5.1. ZAGADNIENIA WPROWADZAJĄCE

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

Pierwszym wnioskiem, jaki można wyciągnąć analizując stan systemu transportowego w powiecie zamojskim jest fakt, że obecna gęsta siatka połączeń realizowana na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Lubelskiego, Prezydenta Miasta Zamość, Starostę Zamojskiego oraz Wójtów Gmin odpowiada potrzebom komunikacyjnym mieszkańców.

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

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:



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



5.3. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA (SIP)

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

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

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

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

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

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

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

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



Punkty obsługi pasażera powinny być zlokalizowane w kluczowych dla mieszkańców powiatu i pasażerów rejonach, przede wszystkim na Dworcu PKS w Zamościu. Jak wiadomo miasto Zamość (Powiat Grodzki) nie leży w granicach administracyjnych Powiatu Zamojskiego. Dlatego też Powiat Zamojski nie ma żadnego wpływu na powstanie opisywanego wyżej węzła. Jednakże jak już wcześniej wskazano Dworzec PKS jest najodpowiedniejszym miejscem w którym opisywany węzeł przesiadkowy spełniałby swoje funkcje.

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

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

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

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

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

5.4. UDOSTĘPNIANIE OPERATOROM LUB OPERATOROM I PRZEWOŹNIKOM INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

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



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

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

W tym miejscu należy podkreślić że Rada Powiatu Zamojskiego podjęła już uchwałę dotyczącą określenia przystanków komunikacyjnych.

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

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

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

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

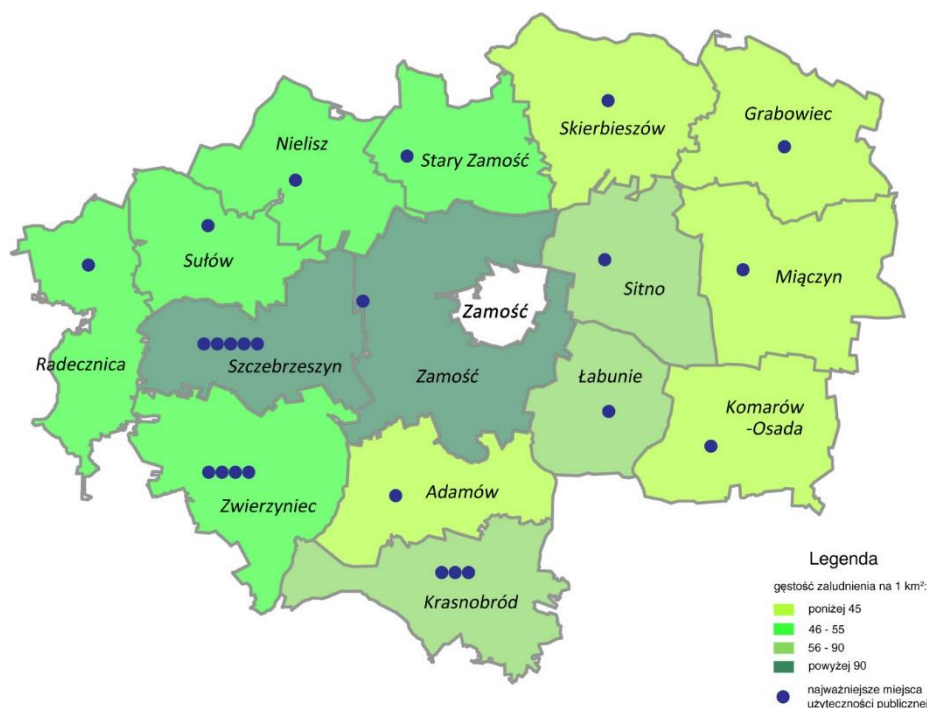
- a) kwestie związane z udostępnianiem infrastruktury przystankowej,
- b) obowiązek uiszczenia opłaty określonej na podstawie art. 16 ust. 4 tj. sposób pobierania/uiszczenia opłaty, jej wysokości wynikającej z pomnożenia opłaty przez liczbę zatrzymań wynikających z rozkładu jazdy oraz terminy, w jakich przewoźnik czy operator powinien wywiązywać się z obowiązku uiszczenia opłaty.



6. OKREŚLENIE OBSZARÓW O NAJWIĘKSZYM POTENCJALNYM ZAPOTRZEBOWANIU NA PRZEWOZY

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

MAPA 11. NAJWAŻNIEJSZE OBIEKTY UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ NA TLE GĘSTOŚCI ZALUDNIENIA W POWIECIE ZAMOJSKIM



Źródło: Opracowanie własne

Powiat zamojski należy do grupy powiatów o dość niskiej gęstości zaludnienia na tle województwa lubelskiego (59 osób na km²). Największą gęstość zaludnienia posiada gmina Zamość (113 osób na km²). Z uwagi na fakt, iż przedmiotem niniejszego opracowania jest komunikacja na poziomie powiatowym, należy podkreślić że jednym z głównych celów komunikacyjnych mieszkańców powiatu jest miasto Zamość które nie leży w granicach administracyjnych Powiatu lecz stanowi oddzielną jednostkę- Powiat Grodzki.

TABELA 19. GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA W GMINACH POWIATU ZAMOJSKIEGO

Jednostka samorządu terytorialnego	Powierzchnia w km ²	Liczba ludności	Gęstość zaludnienia
Powiat Zamojski	1870	108777	59
Gmina Krasnobród	127	7255	57
Gmina Szczepieszyn	124	11618	95

Gmina Zwierzyniec	154	7017	46
Gmina Adamów	111	4831	44
Gmina Grabowiec	128	4229	34
Gmina Komarów-Osada	124	5286	43
Gmina Łabunie	87	6299	72
Gmina Miączyń	156	6019	39
Gmina Nielisz	112	5690	51
Gmina Radecznicza	110	5969	55
Gmina Sitno	112	6801	61
Gmina Skierbieszów	139	5325	39
Gmina Stary Zamość	98	5325	55
Gmina Sułów	93	4699	52
Gmina Zamość	195	22414	113

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

Najważniejszym generatorem ruchu w Powiecie jest miasto Zamość (Powiat Grodzki), które nie leży w jego granicach administracyjnych. W Zamościu znajduje się największa liczba obiektów o charakterze użyteczności publicznej. W mieście znajduje się również najwięcej dużych zakładów pracy, do których podróżują mieszkańcy z całego obszaru Powiatu Zamojskiego. W mniejszym stopniu generatorem ruchu są gmina Szczebrzeszyn, Zamość oraz Zwierzyniec.

Do zakładów pracy zatrudniających największą liczbę pracowników, zlokalizowanych na obszarze Powiatu Zamojskiego należą:

TABELA 20. NAJWAŻNIEJSZE ZAKŁADY PRACY W POSZCZEGÓLNYCH GMINACH POWIATU ZAMOJSKIEGO

Jednostka administracyjna	Zakład pracy
Gmina Szczebrzeszyn	Zakłady Tłuszczowe w Bodaczowie Sp. z o.o. Bodaczów
	Zakład Gospodarki Komunalnej w Szczebrzeszynie Spółka z o. o.
	Samodzielny Publiczny Zespół Opieki Zdrowotnej w Szczebrzeszynie
	Zakład Energetyki Ciepłej Szczebrzeszyn Sp. z o.o. w Szczebrzeszynie
Gmina Zamość	Zakład Produkcyjny Meble Polskie Zawada 47 K/Zamościa
	"Jobon" Sp. z o.o.



Gmina Zwierzyniec	Zakład Gospodarki Komunalnej w Zwierzyńcu
Gmina Krasnobród	Samodzielne Publiczne Sanatorium Rehabilitacyjne im. Janusza Korczaka w Krasnobrodzie
	Zakład Gospodarki Komunalnej Z/S w Majdanie Wielkim

Na obszarze Powiatu Zamojskiego zlokalizowane są następujące szkoły ponadgimnazjalne:

- Zespół Szkół Nr 2 im. dr Z. Klukowskiego w Szczepieszynie
- Zespół Szkół Drzewnych i Ochrony Środowiska im. Jana Zamojskiego w Zwierzyńcu

Do ważnych obiektów o charakterze użyteczności publicznej generujących ruch pomiędzy Powiatem Grodzkim i Ziemskim należą m.in.:

- Powiatowy Urząd Pracy w Zamościu
- Starostwo Powiatowe w Zamościu

Ponadto Zamość (Powiat Grodzki) posiada wiele obiektów kulturalnych, sportowych i turystycznych a także sieć sklepów i supermarketów, które powodują duże zapotrzebowanie na transport, dlatego z punktu widzenia przewozów powiatowych największe znaczenie będzie miało zapewnienie odpowiednich połączeń komunikacyjnych z gmin do Zamościa. W tym miejscu należy podkreślić, że organizowanie transportu publicznego na obszarze Powiatu Zamojskiego i miasta Zamość będzie możliwe po zawarciu stosownego porozumienia pomiędzy Starostą Zamojskim i Prezydentem Miasta Zamość.

Biorąc pod uwagę celowość- najistotniejsze jest połączenie wszystkich gmin wchodzących w skład powiatu z miastem Zamość (Powiat Grodzki), ponieważ to na jego terenie jak już wspomniano na początku tego rozdziału znajduje się największa liczba obiektów użyteczności publicznej oraz szkół i zakładów pracy.

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

Warto zaznaczyć, że miasto Szczepieszyn, Krasnobród i Zwierzyniec nie generują tak dużych potoków ruchu pasażerskiego jak miasto Zamość (Powiat Grodzki). Dlatego też to właśnie na nim należy się skupić jako ośrodku będącym celem największych potoków pasażerskich.

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

- Krasnobród- Zamość



- Skierbieszów- Zamość
- Szczepieszyn- Zamość
- Szczepieszyn- Zwierzyniec
- Adamów- Zamość
- Sitno- Zamość
- Zwierzyniec- Zamość

Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu zamojskiego różnią się w zależności od dnia tygodnia. W okresie od poniedziałku do piątku (w dni robocze) dominują podróże mające charakter obligatoryjny związane z koniecznością przemieszczania się w relacji: miejsce zamieszkania - miejsce nauki bądź miejsce pracy oraz w relacji odwrotnej, czyli miejsce nauki bądź miejsce pracy - miejsce zamieszkania.

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

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

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

Podsumowując:

- Głównym celem i generatorem ruchu na poziomie powiatu jest miasto Zamość, dlatego każda gmina powinna mieć zapewnione połączenia z siedzibą powiatu.
- Generatorami ruchu w mniejszym stopniu są miasta: Szczepieszyn, Krasnobród i Zwierzyniec.
- Rozkład sieci drogowej w powiecie zamojskim zapewnia wszystkim gminom połączenie ze stolicą powiatu.



- Podstawowym zadaniem Powiatu Zamojskiego jako organizatora publicznego transportu zbiorowego będzie zapewnienie siatki połączeń, odpowiadającej podstawowym potrzebom transportowym mieszkańców powiatu. Zgodnie z ogólnokrajowymi tendencjami liczba połączeń oraz kursów ulega systematycznym ograniczeniom, co jest związane ze zjawiskami demograficznymi i gospodarczymi. Stabilna siatka połączeń może wpłynąć na utrzymanie popytu na stałym poziomie.
- Miasto Zamość stanowi węzeł przesiadkowy na poziomie zarówno krajowym jak i wojewódzkim, dlatego istotne będzie zapewnienie integracji w czasie i przestrzeni połączeń powiatowych z połączeniami wojewódzkimi. Jest to istotne również z punktu widzenia mieszkańców powiatu, których potrzeby przewozowe są związane również z podróżami poza obszar powiatu. Przy czym należy pamiętać, że miasto Zamość jest Powiatem Grodzkim i nie wchodzi w skład Powiatu Zamojskiego.

Prognozy demograficzne oraz prognozy popytu na przewozy pasażerskie w latach 2016-2023 oraz 2024-2030.

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

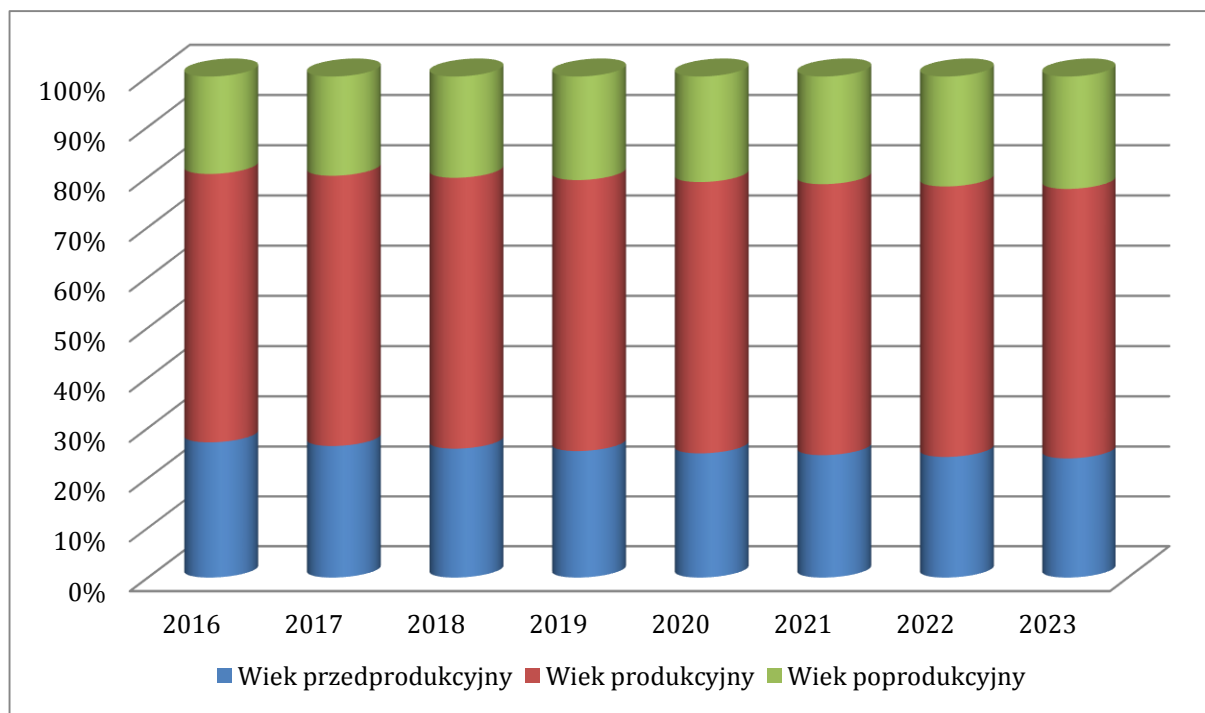
Przyczyn malejącej liczby ludności powiatu należy upatrywać w pogłębieniu się negatywnych zjawisk demograficznych, w tym tych związanych z: ujemnym przyrostem naturalnym, utrzymującym się od kilku lat wysokim poziomem migracji międzyregionalnych i zagranicznych młodych osób, postępującymi procesami starzenia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

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

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



Wykres 25. Zmiany demograficzne w Powiecie Zamojskim w latach 2016-2023



Źródło: Opracowanie własne

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

TABELA 21. LUDNOŚĆ W POWIECIE ZAMOJSKIM W LATACH 2016-2023

Rok	łączna liczba mieszkańców	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny
2016	107984	29321	57713	20950
2017	107588	28425	57907	21256
2018	107206	27764	57822	21620
2019	106833	27158	57645	22030
2020	106473	26566	57527	22380
2021	106115	26103	57254	22758
2022	105762	25641	56960	23161
2023	105406	25244	56564	23598

Źródło: Opracowanie własne

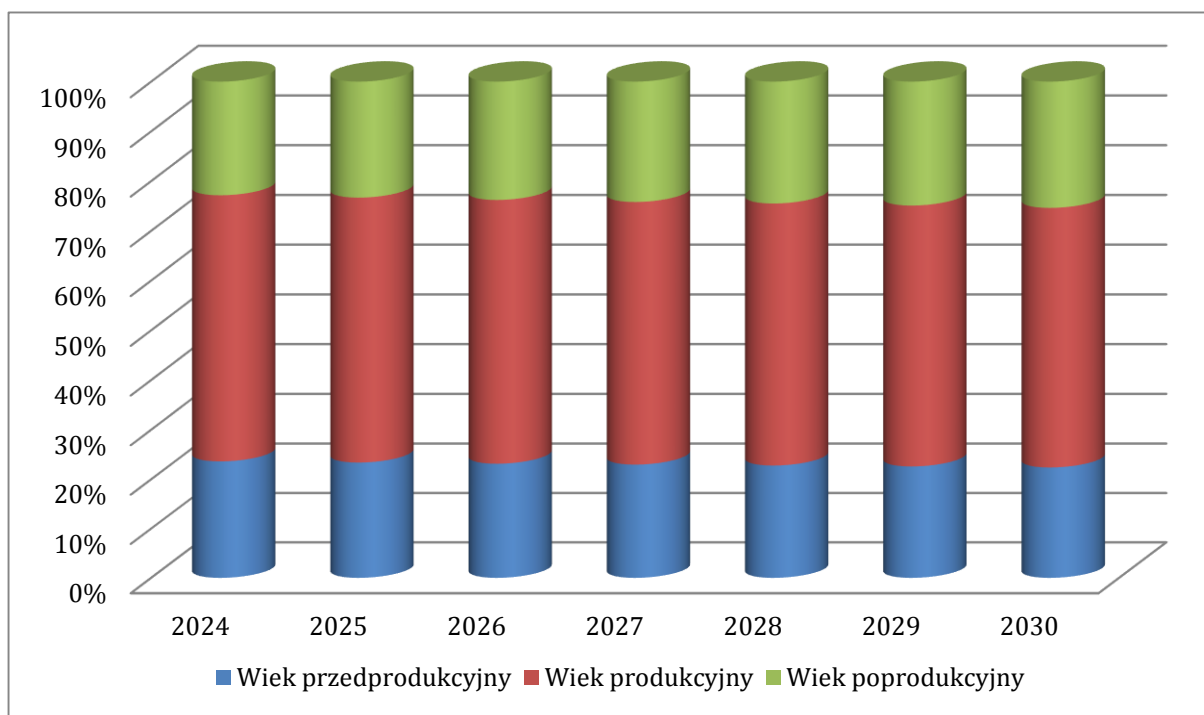
Podsumowując:

- ogólna liczba ludności w powiecie będzie się zmniejszać,



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

WYKRES 26. ZMIANY DEMOGRAFICZNE W POWIECIE ZAMOJSKIM W LATACH 2024-2030



Źródło: Opracowanie własne

W oparciu o czynniki demograficzne i społeczne można określić tendencje do zmian w popycie na transport, jakie nastąpią w powiecie w latach 2024-2030.

TABELA 22. LUDNOŚĆ W POWIECIE ZAMOJSKIM W LATACH 2024-2030

Rok	Łączna liczba mieszkańców	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny
2024	105045	24832	56210	24003
2025	104678	24493	55769	24416
2026	104305	24162	55326	24817



2027	103923	23885	54888	25150
2028	103530	23598	54559	25373
2029	103125	23314	54115	25696
2030	102706	23009	53624	26073

Źródło: Opracowanie własne

Podsumowując:

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

6.1. WYZNACZENIE SIECI O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W POWIECIE ZAMOJSKIM

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

Sieć użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym to usługi:

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

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



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

W pierwszej kolejności należy podkreślić, że obecnie istniejąca sieć połączeń realizowana na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Lubelskiego, Prezydenta Miasta Zamość, Starostę Zamojskiego oraz Wójtów Gmin odpowiada aktualnym potrzebom komunikacyjnym mieszkańców powiatu zamojskiego. Przeważająca większość tych linii przekracza granice administracyjne miasta Zamość, co potwierdza, że najważniejsze jest zorganizowanie połączeń ze stolic gmin do stolicy powiatu.

Ze względu na sytuację prawną, administracyjną, finansową oraz wytyczne wynikające z planów transportowych wyższego rzędu możliwe są następujące rozwiązania:

1) Organizacja tylko tych linii, które łączą różne miejscowości na obszarze powiatu zamojskiego bez przekraczania granic miasta Zamość (Powiat Grodzki).

Z dzisiejszych potrzeb mieszkańców wynika, że oprócz połączeń ze stolicą powiatu mieszkańcy przemieszczają na trasach łączących miejscowości dwóch sąsiadujących ze sobą gmin oznaczone w tabeli 23 numerami 8-11.

Jeżeli powiat nie zdecyduje się na organizację wspomnianych połączeń, a gminy będą zainteresowane ich uruchomieniem, to powinny podpisać porozumienie między sobą. Powiat może partycypować w kosztach ich utrzymania pod warunkiem, że będzie istniała uzasadniona potrzeba ich uruchomienia np. przewoźnik komercyjny wycofa się z obsługi tych linii, co pozbawi mieszkańców możliwości dojazdu do pracy lub szkoły.

2) Organizacja linii łączących siedziby gmin z miastem Zamość tylko do jego granicy

Zaproponowana w tym wariantcie organizacja sieci połączeń jest najmniej korzystna z punktu widzenia mieszkańców powiatu, ponieważ wymagałaby przesiadek, co w znacznym stopniu wpłynie na komfort podróży i może zniechęcić podróżnych do korzystania z transportu publicznego. Wprowadzenie takiego rozwiązania wymusi jednak sytuacja, w której nie będzie możliwe podpisanie porozumienia z Prezydentem Miasta. Gdyby powiat zdecydował się organizować linie, które przekraczają granice miasta Zamość, bez podpisanego porozumienia, przekroczyłby swoją właściwość rzeczową. To mogłoby skutkować np. problemami prawnymi w uzyskaniu dofinansowania z budżetu województwa oraz z budżetu Unii Europejskiej. Tym bardziej, że projekty realizowane w najnowszej perspektywie finansowej Wspólnoty, kładą nacisk na współpracę pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego. Szanse na uzyskanie środków finansowych mają przede wszystkim te samorządy, które wspólnie złożą jakiś projekt.

Pomijając aspekt dofinansowania ze źródeł zewnętrznych, podpisanie porozumienia między powiatem i miastem na prawach powiatu gwarantuje podział środków finansowych potrzebnych na uruchomienie tych linii. Budżet Powiatu Zamojskiego może nie sprostać samodzielnemu utrzymaniu wszystkich linii. Należy również podkreślić, że ich funkcjonowaniem zainteresowani są nie tylko mieszkańcy powiatu, ale również mieszkańcy Zamościa, którzy podróżują poza granice miasta np. do większych zakładów pracy, szkół czy obiektów użyteczności publicznej.



Dodatkowo, warunkiem wprowadzenia linii biegnących tylko do granicy miasta powinno być sprawne funkcjonowanie systemu przesiadek zintegrowanego zarówno pod względem przestrzennym, jak i czasowym.

W tym przypadku linie wskazane w tabeli 23 od numeru 1 do 7 oraz od 12 do 19 kończyłyby swój bieg przy granicy miasta Zamość.

3) Organizacja linii łączących stolice gmin z miastem Zamość oraz z sąsiadującą gminą

Najlepszym rozwiązaniem z punktu widzenia mieszkańców powiatu zamojskiego jest objęcie funkcją użyteczności publicznej wszystkich linii, które łączą gminy z miastem oraz gminy nawzajem ze sobą, pod warunkiem, że istnieje na nie zapotrzebowanie.

Sieć połączeń tworzyłyby wszystkie linie wskazane w tabeli 23. Wychodziłoby to naprzeciw zaleceniu znajdującemu się w Planie Transportowym Województwa Lubelskiego. Utworzenie linii o charakterze użyteczności publicznej wskazanych w tabeli 23 od numeru 1 do 7 oraz od 12 do 19 wymaga podpisania porozumienia pomiędzy powiatem grodzkim i ziemskim. Zagwarantuje również możliwość wnioskowania o dofinansowanie z budżetu województwa lubelskiego, jeżeli zostaną spełnione dodatkowe warunki:

- Województwo Lubelskie będzie posiadało na ten cel odpowiednie środki finansowe,
- zaistnieją uzasadnione uwarunkowania demograficzne i społeczne.

Obecnie wszystkie gminy mają zagwarantowane dobre połączenia z miastem Zamość.

Dlatego też proponuje się **objęcie funkcją użyteczności publicznej 19 linii, które w części obecnie funkcjonują (tabela 23: linie 8-11), a których przebieg nie pokrywa się ze sobą na znacznej odległości.**

- mieszkańcy miejscowości, do których do tej pory docierały linie powiatowe będą musieli się przesiadać chcąc skorzystać z linii o charakterze użyteczności publicznej, ewentualnie korzystać z połączeń komercyjnych,
- wariant możliwy do uruchomienia w przypadku wyboru operatora w trybie koncesyjnym z uwzględnieniem możliwości przyznawania operatorom rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług,
- przebieg linii zostanie wyznaczony w taki sposób, aby zaspokajać możliwie najwięcej potrzeb przewozowych mieszkańców (objąć możliwie największy obszar, najwięcej miejscowości), przy jednoczesnym zminimalizowaniu kosztów po stronie organizatora. Utrzymywanie linii o podobnym przebiegu na długim odcinku będzie rodziło potrzebę wypłacania podwójnej rekompensaty de facto dla tych samych tras,
- zaproponowane linie stanowią podstawowy szkielet komunikacyjny powiatu,
- istnieje możliwość wprowadzenia dodatkowych połączeń gdy poszczególne gminy wchodzące w skład Powiatu, zdecydują się je współfinansować.
- zaproponowane linie są absolutnym minimum jakie powinno zostać uwzględnione przy wyznaczaniu linii o charakterze użyteczności publicznej,
- wyznaczone trasy uwzględniają zarówno największe zakłady pracy zlokalizowane na obszarze Powiatu, jak również wszystkie szkoły ponadgimnazjalne,
- trasy wszystkich linii prowadzą do miasta Zamość z uwagi na ciężenie komunikacyjne w tym kierunku oraz duże znaczenie miasta na poziomie gminnym, powiatowym i regionalnym.



Proponuje się objąć funkcją użyteczności publicznej następujące linie:

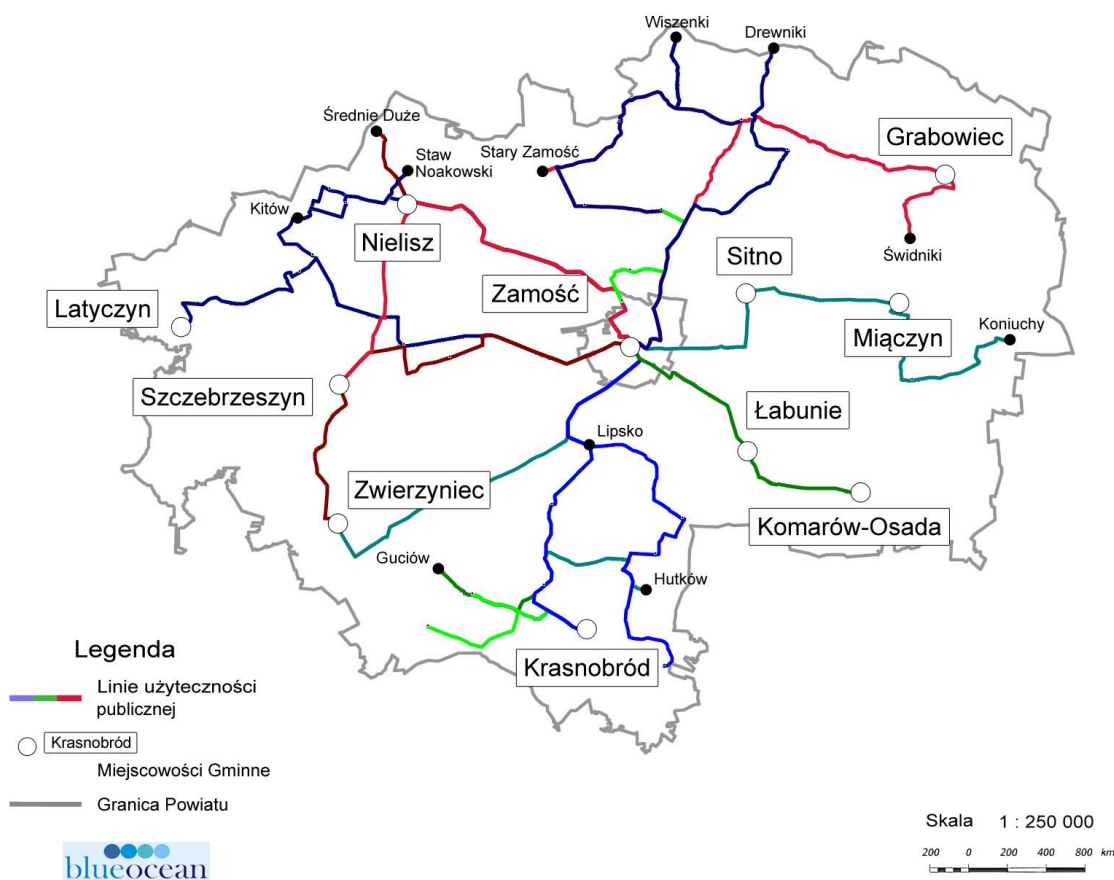
TABELA 23. LINIE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

LP.	OD	PRZEZ	DO
1.	Krasnobród	Jacnia- Adamów- Szewnia Górna- Lipsko-Polesie- Lipsko- Żdanówek- Żdanów	Zamość
2.	Komarów Osada	Śniatycze- Antoniówka- Wolica Śniatycka- Ruszczyzna- Krzywystok-Kolonia- Krzywystok- Wólka Łabuńska- Łabunie Reformy- Łabunie- Łabuńki Pierwsze- Wólka Panieńska	Zamość
3.	Koniuchy	Niewirków- Miączyn- Horyszów Polski- Sitno- Stabród- Jarosławiec	Zamość
4.	Świdniki	Rogów- Grabowiec -Wolica Uchańska- Hajowniki- Sady- Skierbieszów- Podhuszczka- Kalinówka- Maj. Sitaniecki- Wierzba- Stary Zamość- Borowina- Kol. Wisłowiec- Udrycze- Łapiguz	Zamość
5.	Sułów	Tworyczów- Kitów- Gruszka Duża Kolonia 1- Gruszka Duża 2- Gruszka Duża Kolonia 1- Gruszka Mała I- Nawóz- Staw Ujazdowski- Staw Noakowski- Nielisz- Krzak- Złojec- Zarudzie- Białostrzegi- Wysokie- Sitaniec	Zamość
6.	Latyczyn	Radecznica- Mokrelipie- Sąsiadka- Żrebce- Kolonia Sułów- Sułów- Michałów- Bodaczów- Wielęcza- Zawada- Płoskie	Zamość
7.	Zwierzyniec	Bagno- Żurawnica- Brody Małe- Szczebreszyn- Bodaczów- Niedzieliska- Kąty II- Zawada- Siedliska- Płoskie	Zamość
8.	Sitaniec	Sitaniec I- Sitaniec II- Sitaniec Błonie I- Kolonia Sitaniec I- Kolonia Sitaniec II- Łapiguz I- Łapiguz II- Borowina Sitaniecka szkoła- Udrycze Kolonia I- Udrycze Kolonia Świetlica- Udrycze Kolonia Rondo- Udrycze IV- Udrycze III- Udrycze I skrz.- Udrycze Wola- Udrycze IV	Udrycze
9.	Bondyryz	Bondyryz I- Bondyryz II- Bondyryz III- Bondyryz IV- Hutki- Hutki III- Krasnobród Podzamek I- Krasnobród III- Ul. Lelewela I- Krasnobród II- Krasnobród I	Krasnobród
10.	Lipsko	Lipsko Polesie I tartak- Lipsko Polesie II- Lipsko Polesie III Las- Lipsko Polesie IV Las- Szewnia Górna I- Szewnia Górna II- Szewnia Górna III szkoła- Kolonia Potoczek- Adamów Urząd Gminy- Adamów I- Adamów II- Bliżów I- Adamów II- Adamów I- Jacnia I- Jacnia II- Jacnia III kościół- Jacnia V skrz.- Bondyryz IV- Trzepieciny- Bondyryz IV- Bondyryz III- Bondyryz II- Bondyryz I- Guciów I	Guciów
11.	Jacnia	Jacnia V skrz.- Jacnia III kościół- Jacnia II- Jacnia I- Adamów Urząd Gminy- Potoczek I- Suchowola Kąt I- Suchowola Kąt II- Suchowola Ulica- Suchowola Kąt III- Suchowola Zastaw II- Suchowola II- Suchowola I- Suchowola II- Hutków I	Hutków
12.	Szczebreszyn	Michałów- Nielisz- Krzak- Złojec- Zarudzie- Białostrzegi- Wysokie- Sitaniec	Zamość
13.	Drewniki	Majdan Skierbieszowski – Skierbieszów – Hłowiec – Łaziska - Dębowiec – Udrycze – Łapiguz	Zamość
14.	Średnie Duże	Staw Noakowski- Nielisz- Krzak- Złojec- Zarudzie	Zamość
15.	Stara Huta	Malewsczyzna- Bondyryz- Krasnobród- Adamów	Zamość



16.	Majdan Mały	Hutków- Suchowola- Mjadan Ruszowski- Białowola- Lipsko	Zamość
17.	Zwierzyniec	Obroc- Kosobudy- Wólka Wieprzecka- Żdanów	Zamość
18.	Grabowiec	Wolica Uchańska- Hajowniki- Sady- Skierbieszów- Zrąb- Dębowiec- Udrycze- Borowina Staniecka- Łapiguz	Zamość
19.	Skierbieszów	Podhuszczka- Sulmice- Wiszenki- Kalinówka- Majdan Sitaniecki- Wierzba- Stary Zamość- Borowina- Kol. Wiślowiec- Udrycze- Łapiguz	Zamość

Mapa 12. Linie użyteczności publicznej na terenie Powiatu Zamojskiego



7. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW

7.1. ORGANIZATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO W POWIECIE ZAMOJSKIM ORAZ JEGO ZADANIA

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

RYSUNEK 1. ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW



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

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

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

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

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

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

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

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

- a) ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym,
- b) ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym,
- c) ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2010 r. Nr 80, poz. 526, z późn. zm.),
- d) ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.).”



7.2. FUNKCJE ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

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

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

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

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

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

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



7.3. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

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

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

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

W celu wyłonienia operatora w trybie ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi należy przeprowadzić postępowanie, którego procedurę szczegółowo regulują przepisy Rozdziału 2 wspomnianej ustawy. W tym zakresie przypomina ono procedurę przetargową. Postępowanie o zawarcie umowy koncesji powinno być przeprowadzone w sposób niedyskryminujący, przejrzysty oraz w oparciu o zasady uczciwej konkurencji. Podmioty zainteresowane wzięciem udziału w postępowaniu powinny złożyć wnioski o zawarcie umowy koncesji oraz oświadczenia o spełnieniu warunków formalnych (art. 13 ust. 1). Następnie koncesjodawca zaprasza do udziału w negocjacjach, których przedmiotem mogą być wszystkie aspekty koncesji a następnie zaprasza do składania ofert kandydatów, z którymi prowadził negocjacje po ewentualnych modyfikacjach wymagań określonych w ogłoszeniu. Wybrana zostanie oferta uznana za najkorzystniejszą zgodnie z przedstawionymi kryteriami, którymi może być czas trwania koncesji, wysokość współfinansowania przedmiotu koncesji ze środków oferenta, opłaty za usługę świadczoną na rzecz osób trzecich korzystających z przedmiotu koncesji, jakość wykonywania usług, wartość techniczna, aspekty środowiskowe, rentowność.

W przypadku koncesji na usługi wynagrodzenie stanowi prawo do wykonywania usług w tym pobierania pożytków oraz płatność koncesjodawcy. Pobieranie pożytków w tym wypadku oznacza, że wpływy ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych zawsze przysługują operatorowi, w przeciwieństwie do postępowania przetargowego (w postępowaniu przetargowym o tym komu przysługują wpływy z opłat decydują warunki postępowania- SIWZ).

Drugim elementem wynagrodzenia - obok prawa do pobierania pożytków- może być ale nie musi płatność koncesjonodawcy. Jeżeli operator zdecyduje się na udostępnienie środków transportu na realizację przewozów oraz przekazanie rekompensaty będzie to stanowić płatność koncesjodawcy.



Udostępnienie środków transportu na realizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej nie jest obligatoryjnym elementem płatności. Takie rozwiązanie stosuje się zazwyczaj w sytuacji, w której przedsiębiorcy świadczący usługi przewozowe nie spełniają wymogów dotyczących taboru. Jeżeli organizator nie posiada własnych środków transportu może zdecydować się na ich zakup. Najczęściej jednak organizator zobowiązuje operatora to zapewnienia taboru zgodnie z wymaganiami określonymi w SIWZ.

Płatność koncesjodawcy może stanowić również przekazanie operatorowi rekompensaty. Oznacza to, że jeżeli organizator się zdecyduje to może przyznać rekompensatę z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług. W takim przypadku sposób obliczania tej rekompensaty regulują przepisy rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Należy jednak podkreślić, że podstawową cechą wyboru operatora w tym trybie jest wykonywanie uprawnień wynikających z przydzielonej koncesji, na własne ryzyko koncesjonariusza, czyli operatora. Ryzyko ekonomiczne oznacza, że operator decyduje się na prowadzenie działalności nie mając pewności czy wpływy z opłat pobieranych od pasażerów pokryją całość kosztów wykonywania tej usługi. Dlatego przekazanie rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług nie może prowadzić do odzyskania całości tych kosztów. Operatorowi wybranemu w tym trybie nie przysługuje bowiem rozsądny zysk. W przeciwnym wypadku umowa traciłaby charakter koncesji. Zazwyczaj, w celu obniżenia kosztów organizacji transportu publicznego oraz aby uniknąć wątpliwości czy chodzi o koncesję czy tryb przetargowy, organizatorzy rezygnują z przyznawania rekompensaty w tej części (czyli z tytułu poniesionych kosztów).

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

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

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

określonych w planie transportowym.

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

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



8. FINANSOWANIE USŁUG O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

8.1. FORMY FINANSOWANIA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

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

1. POBIERANIU OPŁAT

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

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

2. PRZEKAZANIU REKOMPENSATY

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

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

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

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

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

Sytuacja ulegnie zmianie od dnia 1 stycznia 2017 r. Od tego momentu obowiązek stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów będzie spoczywał tylko na operatorach. Wynika to również z zapisów ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o *uprawnieniach*



do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z którymi uprawnienia do ulgowych przejazdów w komunikacji publicznej będą realizowane na liniach o charakterze użyteczności publicznej. W związku z realizacją tego obowiązku operatorom będzie przysługiwała rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Wydatki na sfinansowanie tej straty są pokrywane z budżetu państwa (art. 56 ust. 1 Ustawy). **Taka część rekompensaty będzie przysługiwała każdemu operatorowi bez względu na tryb w jakim zostanie wybrany.**

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

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

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

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

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

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

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

3. UDOSTĘPNIENIU ŚRODKÓW TRANSPORTU

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

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



umowy.

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

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

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

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

8.2. WPLYW TRYBU WYBORU OPERATORA NA FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO

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

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

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

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

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



W celu wyłonienia operatora w trybie ustawy- *prawo zamówień publicznych* należy przeprowadzić postępowanie, którego procedurę szczegółowo regulują przepisy Działu 2 wspomnianej ustawy. Wybór tego trybu wymaga odpowiedniego przygotowania postępowania. Warunki określone przez Organizatora mogą mieć wpływ na liczbę oferentów. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym stwarza możliwość, aby sieć o charakterze użyteczności publicznej była obsługiwana przez kilku operatorów. W przypadku, gdy przedmiotem postępowania są pojedyncze linie istnieje szansa, że więcej oferentów spełni określone wymagania, co skutkować będzie obniżeniem kosztów w zakresie obsługi linii. Nie dotyczy to jednak linii mniej rentownych, do obsługi których nie przystąpi wielu oferentów z uwagi na wysokie ryzyko kosztów. Inna sytuacja ma miejsce przy organizacji przetargu dla pakietu linii, ponieważ wówczas ryzyko strat jest mniejsze i firmy chętniej przystępują do przetargu i aktywniej konkurują między sobą. Wzrost konkurencji powoduje jednak wzrost wymagań wobec podmiotów startujących w przetargu, co skutkuje ich eliminacją.

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

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

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

9. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

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

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



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

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

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

- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych,
- punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
- sieć linii umożliwiającą w największym stopniu obsługę obszaru objętego planem transportowym i wygodne dotarcie do najważniejszych, z punktu widzenia użytkowników, obiektów,
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),
- koordynację rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz w punktach przesiadkowych,
- przystanki z podwyższonym peronem do wysokości podłogi w autobusie,
- rozwiązania techniczne umożliwiające bezpieczne korzystanie z przystanków,
- przystanki przesiadkowe wyposażone w automaty biletowe,
- czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki itp.),



- bilety okresowe na fragmenty sieci jak i obejmujące całą sieć, bez względu na rodzaj środka transportu, jakim wykonywane są usługi przewozowe w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na danym obszarze objętym planem transportowym,
- dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów.

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

Podsumowując:

Obecnie oferowany standard usług przewozowych charakteryzują poniższe wielkości:

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

Należy dbać także o efektywność usług mierzoną wskaźnikami:

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

10. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

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

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



Podsumowując system transportu w Powiecie Zamojskim tworzą dwa podsystemy:

- System komunikacji indywidualnej- samochód. Jest to najczęściej wybierany środek transportu ze względu na dobrze rozwiniętą sieć drogową, szybkość, brak konieczności dokonywania przesiadek i komfort jazdy.
- System komunikacji autobusowej- jest to drugi najczęściej wybierany środek transportu. Jest to uwarunkowane układem sieci transportowej w Powiecie- sieć drogowa jest najlepiej rozwinięta i zaspokaja potrzeby mieszkańców powiatu. Respondenci jako przyczynę wyboru tego środka transportu wskazali szybkość, brak konieczności dokonywania przesiadek oraz komfort podróżowania.

Podsumowując, obecny podział zadań przewozowych- w 40% należy on do transportu zbiorowego, pozostałe 60% do transportu indywidualnego.

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

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

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

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

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

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

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

Ponadto, koszt przejazdu samochodem osobowym na krótkich odległościach (pomiędzy gminami), w porównaniu z przejazdem



środkiem transportu publicznego jest często korzystniejszy dla tego pierwszego.

Jednym ze sposobów poprawy warunków funkcjonowania transportu publicznego jest podniesienie jakości przejazdu jego środkami.

Jakość ta nie zawsze jest na odpowiednim poziomie, co wynika m. in.:

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

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

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

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

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

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

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

Jednym z takich dążeń jest zachowanie obecnej siatki połączeń i odpowiednia synchronizacja rozkładów jazdy w całym powiecie, a w szczególności w miejscach gdzie znajdują się strategiczne węzły przesiadkowe. Należy też pamiętać o roli jaką odgrywa cena biletu w momencie wyboru środka transportu. Jeśli podwyżka cen jest nieunikniona należy przełożyć ją na jakość taboru i częstotliwość kursowania. W przeciwnym wypadku udział komunikacji indywidualnej w porównaniu do udziału komunikacji zbiorowej w przewozach powiatowych będzie się zwiększał.



11. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE ZAMOJSKIM

Zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest w dużej mierze podejmowanie działań ograniczających negatywny wpływ transportu na środowisko. Głównym wyznacznikiem jest przede wszystkim określenie odpowiednich standardów dotyczących taboru, a ten będzie jednym z kryteriów decydujących przy wyborze określonego operatora.

W przedmiotowej analizie wzięto pod uwagę stan środowiska naturalnego w powiecie zamojskim, poziom oddziaływania transportu na środowisko oraz rolę planu transportowego w stosunku do ochrony środowiska.

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

Dokumenty na poziomie wojewódzkim

1. Raport o stanie środowiska województwa lubelskiego w 2014 roku, Biblioteka Monitoringu Środowiska, Lublin 2015
2. Program ochrony środowiska Województwa Lubelskiego na lata 2012-2015 z perspektywą do roku 2019, Lublin 2012
3. Ocena jakości powietrza w województwie lubelskim za 2014 rok, Lublin 2015
4. Plan gospodarki odpadami dla województwa lubelskiego 2017, Lublin 2012

Dokumenty na poziomie powiatowym:

1. Aktualizacja programu ochrony środowiska dla Powiatu Zamojskiego na lata 2009-2012, Zamość 2009
2. Plan gospodarki odpadami dla Powiatu Zamojskiego, Zamość 2003

Dokumenty na poziomie gminnym:

1. Program ochrony środowiska dla Gminy Zamość na lata 2013-2016 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2020, Zamość 2013
2. Program ochrony środowiska dla Miasta i Gminy Zwierzyniec, Zwierzyniec 2009
3. Plan gospodarki odpadami dla Miasta i Gminy Zwierzyniec, Zwierzyniec 2009
4. Program ochrony środowiska Gminy Szczepieszyn do 2015 roku, Szczepieszyn 2004
5. Program ochrony środowiska dla Gminy Grabowiec, Grabowiec 2004
6. Program ochrony środowiska dla Gminy Komarów Osada, Komarów Osada 2004
7. Plan gospodarki odpadami dla Zamojsko-Roztoczańskiego Związku Gmin, Zamość 2004
8. Program ochrony środowiska dla Gminy Radecznica do 2015
9. Program ochrony środowiska dla Gminy Stary Zamość na lata 2014-2017 z perspektywą do roku 2019, Stary Zamość 2014



Głównymi źródłami emisji zanieczyszczeń w powiecie Zamojskim są:

Veolia Wschód Sp. z o.o. w Zamościu Ciepłownia C-2

Veolia Wschód Sp. z o.o. w Zamościu Ciepłownia C-1

JOBON Sp. z o.o. w Zwierzyńcu

Zakłady Tłuszczowe w Bodaczowie (w Szczepieszynie)

Powiat Zamojski jest obszarem bogatym w różne formy ochrony przyrody i krajobrazu. Obszar powiatu stanowią:

Roztoczański Park Narodowy

Roztoczański Park Narodowy został utworzony 10 maja 1974 roku. Znajduję się w środkowo-wschodniej części Polski. Aktualnie zajmują powierzchnię 8481,76 ha, z czego lasy stanowią 92% powierzchni. Ponad 880 ha (ok. 10%) lasów parku zostało objętych ścisłą ochroną, która zajmuje łącznie 38 000 ha. Duża dynamika rozwoju i dobra zdrowotność wpisały się na stałe w charakter parku. Przejawia się to łatwością odnowień naturalnych oraz długowiecznością i znacznymi rozmiarami drzew, a niektóre z nich uzyskują pomnikowe wymiary. Dominującymi gatunkami drzew są: sosna, jodła i buk. Do pozostałych licznie występujących gatunków zaliczymy: dąb, olsza, lipa, brzoza, świerk, modrzew, grab, jawor, jesion i klon. W parku występuje również zwierzyna leśna, taka jak: sarna, borsuk, jeleń, dzik, lis, kuna, wilk oraz wydra wodna. Sporadycznie spotkać można także rysia czy łosia. Bobry sprowadzone zostały do parku w 1979 roku, a trzy lata później utworzono ostoję konika polskiego. Równie licznie występują w parku ptaki, w przybliżeniu ok 130 gatunków, a wśród nich: orlik krzykliwy, trzmielojad, bocian czarny, dzięcioł białostrzygi, muchotłwka białoszyja i mała. Wśród gadów spotkać można m. in. jaszczurki, zaskrońca, żmiję zygzakowatą oraz żółwia błotnego. Nie udało się potwierdzić występowania żyjącego tu niegdyś węża Eskulapa. O nadzwyczajności przyrody może świadczyć fakt występowania wielu pajęczaków, mięczaków wijów i owadów. Przez teren Roztoczańskiego Parku przebiegają dwie linie kolejowe, kilka odcinków dróg oraz pięć szlaków turystycznych.

Szczepieszynski Park Krajobrazowy

Szczepieszynski Park Krajobrazowy jest częścią Roztocza Zachodniego i został utworzony w 1991 roku. Zajmuje powierzchnię 20 209 ha oraz występuje na częściach obszarów Gmin Biłgoraj, Frampol, Goraj, Radecznica, Sułów, Szczepieszyn, Terespol, Turobin oraz Zwierzyńiec. Wąwozy lessowe są bardzo charakterystyczną cechą tego terenu, których średnia gęstość waha się od 3 km/km² do 9 km/km². Wśród roślinności występuje bardzo wiele rzadkich gatunków, do których możemy zaliczyć: szczyrzeniec ruski, pluskwica europejska, zawilec wielokwiatowy, miodunka miękkowłosa, dzwonek syberyjski i wiele innych. Ponadto na terenie parku występują rzadkie gatunki roślinności górskiej takiej jak: paprotnik kolczysty, paprotnik Brauna, zanokcica skalna, czyściec górski, żywiec gruczołowaty i szałwia lepka. Przyjazne warunki do życia w parku znalazło wiele gatunków ptaków, w tym: jastrząb, krogulec, kruk, gil, kłaskawka i dzięcioł czarny, który uznawany jest za jeden największych w Polsce. Na terenie Parku nie występują rezerваты przyrody, występują natomiast pomniki przyrody. Do najstynniejszych możemy zaliczyć kilkusetletnią lipę w Szperówce oraz źródła w dolinie Poru w Zaporzu. W Szczepieszynie, jako jedynej miejscowości występującej na terenie parku znajdują się ruiny średniowiecznego zamku z XVI wieku, część pałacowa rezydencji Zamojskich oraz wiele obiektów sakralnych.



Krasnobrodzki Park Krajobrazowy

Krasnobrodzki Park Krajobrazowy położony jest na terenie Roztocza Środkowego. Park o powierzchni 9390 ha utworzony został w 1988 roku. Od północnego zachodu graniczy z Roztoczańskim Parkiem Narodowym, a od strony południowej z Parkiem Krajobrazowym Puszczy Solskiej. Park został stworzony by chronić rzadkie gatunki fauny i flory. Ponad 60% powierzchni Parku stanowią lasy, w których dominuje sosna, bory jodłowe, buczyna karpacka, a także olsy. Najpiękniejsze bory jodłowe spotkamy w rezerwacie „Święty Roch”, natomiast torfowiska w rezerwacie „Nowiny”. Malownicze podzboczowe źródła występujące w Hutkach, Husinach oraz przy kaplicy „Na wodzie” w Krasnobrodzie niewątpliwie stanowią atrakcję Parku. Na florę Parku składa się wiele gatunków roślin. Znaczna część z nich to gatunki chronione i rzadkie m.in.: storczyki, wawrzynka wilczytka, widłaki, rosiczkę okrągłolistną oraz kruszynę pospolitą. Pod wpływem faunistycznym teren parku jest słabo rozpoznany. Leśne ssaki kopytne występujące na terenie parku to m. in.: sarna, jeleń i dzik, ssaki drapieżne reprezentują m.in.: borsuk, gronostaj, jenot, kuna leśna, kuna domowa, łasica i tchórz. Z rzadszych gatunków ptaków stwierdzono tu gniazdowania orlika krzykliwego, bociana czarnego i pliszki górskiej. Cenne zabytki na terenie parku skupione są w Krasnobrodzie i w jego bliskiej okolicy. W części tej miejscowości, zwanej Podzamek wznosi się otoczony dużym parkanem pałac Leszczyńskich z XVII w.

Skierbieszowski Park Krajobrazowy

Skierbieszowski Park Krajobrazowy utworzony został w 1995 roku. Zajmuje powierzchnię 35 488 ha. Położenie Parku obejmują tereny gmin: Skierbieszów, Izbica, Kraśniczyn, Krasnystaw, Grabowiec, Miączyn, Sitno, Stary Zamość. Utworzenie Parku było podyktowane ochroną jednego z najciekawszych pod względem krajobrazowym mezoregionów wschodniej Polski tak zwanych Działów Grabowieckich. Bardzo zróżnicowana rzeźba terenu jest charakterystyczna dla Skierbieszowskiego Parku Krajobrazowego. Obok nizinnego krajobrazu dolin rzeki Wojsławki i Wolicy dominuje tutaj krajobraz wyżynny stanowiący najwyższą część Wyżyny Lubelskiej. Bardzo istotnym elementem krajobrazu są lasy, które zajmują ok. 21% powierzchni parku. Cechą charakterystyczną lasów tego regionu jest duży udział buka. Są to lasy grądowe. W grądowym runie dominują rzadkie gatunki roślin marzanka wonna, gajowiec żółty, dąbrówka rozłogowa. Na dnie wąwozów występują fragmenty grądów wilgotnych i łęgów z jesionem, olszą czarna, klonem i jaworem. Na słonecznych zboczach wąwozów występują fragmenty świetlistych dębów. Występują tam ciepłolubne gatunki roślin pszaniec różowy, driakiew żółtawa. Zwierzęta występujące na terenie parku wyróżniają się nieco mniejszą różnorodnością w zestawieniu z innymi parkami regionu. Związane jest to z występowaniem niewielkiej ilości lasów, niewielkim udziałem łąk, torfowisk i wód. Na terenie lasów występują niespotykane gatunki ptaków np. muchołówka mała i białoszyja, dzięcioł średni. Natomiast przy zbiornikach wodnych można zaobserwować m.in. perkozki, błotniaki stawowe. Zagospodarowanie i wykorzystanie Parku odbywa się na zasadzie racjonalnego wykorzystania zasobów przyrodniczych. Cennymi zabytkami położonymi w granicach Skierbieszowskiego Parku Krajobrazowego są m.in. : późnorennesansowy Kościół w Bończy, kościoły w Skierbieszowie i Surhowie, park podworski w Hajownikach, zespół zabytkowych zabudowań we wsi Brzeziny oraz grodziska w Skierbieszowie i Orłowie Murowanym.



Obszary Natura 2000

PLH 060006 Gliniska

Rezerwat położony jest na terenie gminy Grabowiec oraz Uchanie. roku o powierzchni 16,59 ha. Utworzony został w 1982 Zgodnie z podziałem fizjograficznym ta część Wyżyny Lubelskiej nosi nazwę Działów Grabowieckich. Jest to pasmowy układ wzgórz o charakterze działów międzydolinnych o prawie równoleżnikowym przebiegu, zgodny z układem budujących je skał wapiennych. Teren pokryty jest zmienną co do grubości warstwą utworów czwartorzędowych, a przede wszystkim lessem. Podatność lessu na erozję, sprzyja urozmaiceniu rzeźby. Teren rezerwatu położony jest na wale ziemnym o stromych zboczach o kierunku przebiegu E-W. W górnej części wyniesienia występują gleby brunatne o znacznej miąższości, natomiast u jego podnóża zalega rędzina kredowa. Od strony południowej rezerwat graniczy częściowo z polami ornymi, suchą łąką a następnie na znacznej długości z łąką podmokłą. Od zachodu przylegają do rezerwatu podmokłe łąki ze źródłiskiem i wąskim ciekim wodnym. Od północy rezerwat graniczy z polami uprawnymi, poprzecinanymi skarpami i uskokami. Dominującymi zbiorowiskami na terenie obszaru są: zb. *Agrostis capillaris*, *Deshampsia caespitosa*-*Nardus stricta*, zb. *Brachypodium pinnatum* i zb. *Festuca rubra*.

PLH 060027 Wygon Grabowiecki

Rezerwat położony jest na terenie wsi Grabowiec-Góra na terenie gminy Grabowiec o powierzchni 8,37 ha.. Utworzony został w 1995 roku. Obszar obejmuje pas wygonu - pastwiska - ciągnącego się po obu stronach drogi gruntowej (prowadzącej z miejscowości Grabowiec-Góra do Czartori). Zlokalizowany jest na zboczu o wystawie NE. Otaczają go pola uprawne, tylko od północy przylega do zarośli okrajowych pobliskiego lasu. Obiekt położony jest we wschodniej części jednostki geologiczno-morfologicznej zwanej Wierzchową Grabowiecką. Zgodnie z podziałem fizjograficznym ta część Wyżyny Lubelskiej nosi nazwę Działów Grabowieckich. Wzgórza o charakterze działów międzydolinnych mają prawie równoleżnikowy przebieg, zgodnie z układem budujących je skał wapiennych. Teren pokryty jest zmienną co do grubości warstwą utworów czwartorzędowych, a przede wszystkim lessem. Podatność lessu na erozję sprzyja urozmaiceniu rzeźby. Dominującym zbiorowiskiem jest tu *Poo-Festucetum rubrae* i *Poo-Festucetum* w odmianie kserotermicznej.

PLH 060016 Popówka

Rezerwat położony jest na obszarze gminy Miączyn o powierzchni 55,70 ha. Utworzony w 1988 roku. Obiekt położony jest na południowo wschodnim skraju jednostki fizjograficznej zwanej Działami Grabowieckimi lub Wierzchową Grabowiecką. Jest to jeden z najwyższych wyniesionych regionów Wyżyny Lubelskiej. Charakterystycznym elementem krajobrazu są tu wydłużone garby zbudowane ze skał górnokredowych, w większości pokrytych bardzo zmienną co do grubości warstwą lessu. Obiekt obejmuje dno i zbocza suchej doliny o przebiegu równoleżnikowym, opadającej dość łagodnie w kierunku wschodnim. Jest to rozcięcie tektoniczne rozdzielające rozległe wzgórza kredowe o łagodnych zboczach. Wyniesienia kredowe, zwłaszcza w północno-zachodniej części, pokryte są warstwą lessu o miąższości od kilkunastu centymetrów do 1,5m. W dolnej części zboczy i na dnie doliny pojawiają się wyraźnie warstwowane piaski, które w stropie zawierają znaczną domieszkę gruzu kredowego. Obiekt stanowi rozległy fragment użytku zielonego, położonego w odległości kilku kilometrów na północ od Miączyna, na zachód od szosy do Grabowca. Dominującym zbiorowiskiem jest tu *Poo-Festucetum rubrae*, duży udział mają również zbiorowiska *Poo-Festucetum rubrae* w facji



ugorowej i Lolio-Cynosuretum.

PLH 060008 Hubale

Rezerwat położony jest na terenie części gminy wiejskiej Zamość o powierzchni 34,40 ha. Utworzony w 1982 roku. Obiekt położony jest w południowo zachodnim krańcu Kotliny Zamojskiej - fragmentu Wyżyny Lubelskiej, bezpośrednio graniczącym z Rostoczem. Kotlina Zamojska stanowi misę zbudowaną z dość miękkich margli kredowych, wypełnioną piaszczystymi utworami polodowcowymi, które miejscami przykryte są warstwą lessu. W rezerwacie miąższość pokrywy piaszczystej jest niewielka (nie przekracza 10 m), malejąc w kierunku południowo-wschodniej części obszaru, gdzie piaski schodzą pod nadbudowujący je torf. Na rzeźbę powierzchni rezerwatu składają się dwa fragmenty piaszczystej terasy nadzalewowej doliny rzecznej przechodzące łagodnymi stokami w obniżenie stanowiące część terasy zalewowej tejże doliny. Kolonia zlokalizowana jest w płacie pastwiska położonego po zachodniej stronie doliny rzeki Topornicy, na południe od drogi z Zamościa do miejscowości Hubale, w trójkącie wyznaczonym przez zabudowania wsi Mokre, Hubale i Żdanówek. Dominującym zbiorowiskiem jest tu Poo Festucetum rubrae, duży udział mają tu również zbiorowiska Festuco-Thymetum serpylli i Nardo-Juncetum.

PLH 060010 Kąty

Obszar położony jest na terenie części gminy wiejskiej Zamość o powierzchni 23,98 ha. Obszar obejmuje zbocza wzniesienia usytuowanego na obrzeżu północnej krawędzi wału Rostocza środkowego. Wzniesienie to zbudowane jest z margli górnokredowych przykrytych płytkimi utworami lessowymi. Zbocza o ekspozycji południowo-zachodniej i północnej, o zmiennej wysokości i nachyleniu, porośnięte są murawami kserotermicznymi. Najcenniejsze zbiorowiska, tj. murawy kserotermiczne, zlokalizowane są nietypowo, bo na zboczu o ekspozycji północno-zachodniej.

PLH 060017 Rostocze Środkowe

Obszar położony jest na terenie gminy Tereszków, Zamość-gmina wiejska, Adamów-gmina wiejska, Zwierzyniec, Szczepieszyn, Józefów, Krasnobród o powierzchni 8472,80 ha. Utworzony został 1974 roku. Obszar stanowi Rostocze środkowe. Geomorfologicznie nie jest to teren jednorodny, m. in. zbudowany z utworów trzeciorzędowych - głównie skał kredowych, wierzchnich partiach przykrytych piaskami i lessem. Sieć wodna jest uboga. Łańcuchy wzgórz przecięte są doliną rzeki Wieprz, a także kilkoma mniejszymi potokami, jak Szum, świerszcz i Topornica. W dolinach częste są wysięki wody, źródła i zabagnienia. Na terasie nadzalewowej występują ciągi pagórków wydmy, o wysokości od 2-15 m.. Większość obszaru pokrywają lasy, a do najcenniejszych wśród nich należą: buczyna karpacka (drzewostany bukowe i bukowo-jodłowe) porastające szczyty i zbocza wzniesień oraz bór jodłowy - występujący w dolnych partiach zboczy i obniżeniach pomiędzy wzniesieniami. Mniejsze powierzchnie zajmują grądy, olsy i łąki olszynowe oraz bory mieszane, bagienne i sosnowe. Na terenie ostoi znajduje się też szereg dobrze zachowanych torfowisk wysokich i przejściowych. Łąki odgrywają małą rolę, gdyż związane są głównie z doliną Wieprza i w mniejszym stopniu z polanami śródleśnymi. Niewielką część terenu zajmują osady i pola uprawne. Istnieje tu też kilka pojedynczych stawów rybnych np. Czarny Staw i jeden duży kompleks stawowy - "Echo", o powierzchni ok. 40 ha.



PLH 060003 Debry

Rezerwat położony jest na terenie gminy Adamów i Krasnobród o powierzchni 179,46 ha. Utworzony został w 1983 roku i położony jest otulinie Roztoczańskiego Parku Narodowego. Na terenie Parku znajdują się lasy mieszane, w których dominuje bór jodłowy oraz buczyna karpacka. Najbarwniejsze doliny denudacyjne powstały w pokrywie lessowej zalegającej w środkowej i północnej części rezerwatu.

PLH 060022 Święty Roch

Rezerwat położony jest na terenie gminy Krasnobród o powierzchni 202,36 ha. Utworzony został w 1983 roku w celu zachowania fragmentu starodrzewu jodłowo-bukowego naturalnego pochodzenia. Nazwa wywodzi się od kaplicy św. Rocha położona na skraju rezerwatu. Rezerwat " święty Roch" położony jest w obrębie mezoregionu Roztocze środkowe. Regionalizacja geobotaniczna lokalizuje go w obrębie krainy Roztocza i okręgu Roztocza środkowego. Położony jest we wschodniej części kompleksu leśnego leżącego pomiędzy Józefowem a Krasnobrodem. Rzeźbę terenu kształtują wypiętrzenia i depresje, nadające jej falisty charakter. Sfalowanie terenu w poszczególnych częściach przybiera różne rozmiary, a deniwelacje terenu dochodzą do 55 m. W rezerwacie znajdują się liczne wąwozy.

PLH 060020 Sztolnie w Senderkach

Obszar położony jest na terenie gminy Krasnobród o powierzchni 80,60 ha. Ostoja obejmuje sztolnie pozostałe po eksploatacji piskowców do wyrobu kamieni młyńskich w Ndl. Zwierzyniec oddz. 290b obrębu Zwierzyniec oraz na gruntach prywatnych na zachód od wsi Potok Senderki, za zagajnikiem przez który prowadzi droga będąca przedłużeniem głównej drogi prowadzącej przez wieś Potok Senderki. Sztolnie leżą na dnie zadrzewionych wąwozów wcinających się w pola.

PLH 060044 Niedzieliska

Obszar położony jest na terenie gminy Szचेbrzeszyn o powierzchni 17,86 ha. Ostoja położona jest na Roztoczu środkowym na 2 wzgórzach kredowych o ekspozycji południowo - zachodniej i północno - zachodniej. Na wychodniach kredowych wykształciły się zarośla i murawy kserotermiczne z *Brachypodium pinatum*, zubożałe *Inuletum ensifolia*, zespół *Thalictrum - Salviatum pratensis* oraz zarośla jałowca. Na ugorach inicjalne postaci muraw w przyszłości mające szansę stać się bogatszymi (trwa obecnie w sąsiedztwie muraw powolne wkraczanie gatunków kserotermicznych)

PLH 060025 Dolina Sieniochy

Obszar obejmuje dolinę rzeki Sieniochy od wsi Komarów (na zachodzie) do Cermno (na wschodzie). Znajdują się tu rozległe torfowiska przejściowe i nakredowe, w części użytkowane ekstensywnie (jako łąki kośne, eksploatacja torfu), w części nieużytkowane. Obszar obejmuje m.in. kompleks torfowiska k. śniatycz.



PLH 060040 Dolina Łętowni

Obszar obejmuje dolinę rzeki Łętowni od wsi Wierzchowina (na zachodzie) do miejscowości Staw Ujazdowski (na wschodzie). Górny odcinek doliny to obszar rozległych torfowisk, w części użytkowanych ekstensywnie jako łąki kośne oraz eksploatowanych (wydobycie torfu), po części nieużytkowany. Dolny odcinek jest wąski, o przełomowym charakterze, silnie podtapiany i na ogół nieużytkowany.

PLB 060020 Ostoja Nieliska

Obszar obejmuje zbiornik zaporowy na rzekach Wieprz i Por oraz przyległy od wschodu kompleks leśny "Las pod Rudą". W cofce zbiornika i strefie brzegowej występuje roślinność szuwarowa oraz turzycowiska. W lesie dominuje sosna, a w domieszce licznie występuje dąb. Występuje co najmniej 29 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 9 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). Jedną z największych i najważniejszych ostoi ptaków wodno-błotnych w regionie. Bardzo duża liczebność (C6) rybitwy białowąsej (PCK) - gniazduje powyżej 50% populacji krajowej; dzięcioł białoszy osiąga liczebność około 1% populacji krajowej (C6); stosunkowo wysoka liczebność (C7) osiąga czajka i - podczas wędrówki wiosennej - batalion. Zbiornik w Nieliszu jest również ważnym w regionie miejscem zimowania gatunków spoza załącznika I DP: krzyżówki i łyski.

PLB 060013 Dolina Górnej Łabuńki

Ostoja położona jest w mezoregionie Padół Zamojski, na południe od Zamościa. Obejmuje górną część rzeki Łabuńka, która jest dopływem Wieprza. Ostoję od południa otaczają pola uprawne i zabudowania wiejskie. Od północy ograniczona jest zabudową Zamościa oraz sąsiadujących wsi. Zasadniczą część ostoi stanowią łąki pokrywające dolinę rzeki. Przed melioracjami, miały one charakter torfowisk węglanowych, o czym świadczy charakterystyczna roślinność oraz gleby nawapienne. Rzeka Łabuńka na całej długości jest uregulowana i pogłębiona. Brzegi są faszynowane, miejscami porośnięte nasadzonymi topolami. Obrzeża porastają zakrzewienia wierzbowe. Naturalne łąki nie zachowały się. Rangę przyrodniczą ostoi podnoszą trzy kompleksy stawów rybnych (w Pniówku, Blonka i w Łabuniach). Powierzchnia stawów waha się od 60-100 ha i prowadzona jest tam średnio intensywna gospodarka rybacka. Niewielką część ostoi stanowią pola uprawne, a główne uprawy to pszenica, buraki cukrowe i ziemniaki. Lasy w ostoi to wyłącznie kilku- lub kilkunastoarowe drągowiny sosnowe, posadzone na skraju łąk lub tuż przy zabudowaniach wiejskich.

PLB 060012 Roztocze

Rozległy obszar obejmujący Lasy Zwierzyniecko-Kosobudzkie oraz całe Roztocze środkowe i Południowe. Roztocze to pas łagodnych wzniesień ciągnących się z północnego-zachodu na południowy wschód. Około 70% powierzchni stanowią lasy, między którymi występują wąskie pasy pól uprawnych oraz wsie i niewielkie miasta. Znaczna część lasów ma charakter zbliżony do naturalnego. Dominują bory sosnowe, ale też spory udział mają mieszane bory jodłowe i buczyna karpacka. Sieć wód powierzchniowych jest dość uboga. Główną rzeką jest Wieprz. Ponadto z południowych stoków Roztocza spływają w kierunku Kotliny Sandomierskiej Tanew, Sopot i Szum. W dolinach Wieprza, Sołokiji i Topornicy znajdują się stawy rybne.



PLB 060008 Puszcza Solska

Jest to rozległy kompleks leśny położony w strefie kontaktu Rostocza i Kotliny Sandomierskiej, przecięty licznymi dolinami rzeczny. Przelamujące się przez Krawędź Rostocza rzeki tworzą systemy niewielkich wodospadów, zwanych szumami, o dużej atrakcyjności krajobrazowej. Dominują bory sosnowe: od boru suchego i świeżego poprzez wilgotny do bagiennego. Znaczna część drzewostanów to stosunkowo młode monokultury sosnowe. Bardzo liczne tereny bagiennie-torfowiskowe w południowej i zachodniej części ostoja decydują o dużej wartości przyrodniczej tego obszaru. Ostoja obejmuje ponadto kompleks stawów rybnych w rejonie Rudy Różanieckiej. Osobliwością w skali kraju jest południowo-zachodnia krawędź Rostocza. Jest to kilkukilometrowa strefa składająca się z krawędzi wewnętrznej, pasa obniżenia wysłanych piaskami, silnie zalesionych i podmokłych wzgórz zewnętrznych zbudowanych ze skał trzeciorzędowych, mających charakter ostańców. Jest to jedyny w Polsce, wyraźnie zaznaczony w rzeźbie terenu, fragment granicy geologicznej między fałdową Europą Zachodnią, a płytową Wschodnią.

PLB 060011 Ostoja Tyszowiecka

Rozległy obszar obejmujący całą dolinę rzeki Sieniochy i środkowy odcinek doliny Huczwy. Teren charakteryzuje się mozaiką siedlisk. Obniżenia w dolinie wypełnione są torfami występującymi na utworach kredowych lub piaszczystych. Obszar występowania utworów piaszczystych porośnięty jest borami. Na żyzniejszych siedliskach występują lasy grądowe, a na terenach podmokłych (w bezpośrednim sąsiedztwie dolin rzecznych) - olsy. W górnym biegu Sieniochy znajdują się dwa kompleksy stawów rybnych (Dub i Swaryczów), na których prowadzona jest gospodarka rybna. Niewielki kompleks stawów znajduje się też na wschód od Tyszowic. Duża część torfowisk stale lub okresowo podmokłych, jest nieużytkowana i porośnięta turzycowiskami, pozostała zaś to ekstensywnie użytkowane łąki. Część torfowisk leżących w dolinie Sieniochy jest eksploatowana prowadzi się ręczne wydobywanie torfu. W granicach obszaru występują znaczne obszary zabudowy wiejskiej.

Hałas na terenie Powiatu Zamojskiego

Według ustawy prawo ochrony środowiska, hałas definiujemy jako dźwięki o częstotliwości od 16 Hz do 16 000 Hz. Natomiast Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów dźwięków w środowisku, określa dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku.

Hałas w środowisku naturalnym wywołany jest przez działalność człowieka. Możemy go podzielić na trzy kategorie: hałas komunikacyjny, hałas przemysłowy oraz hałas mieszkalny. Najbardziej dokuczliwym jest hałas wytwarzany przez środki transportu. Natomiast mniejszy wpływ ma hałas przemysłowy i mieszkalny. Dlatego w grupie osób najbardziej narażonych na hałas są mieszkańcy dużych miejscowości, mieszkańcy z terenów położonych w pobliżu głównych ciągów komunikacyjnych oraz pobliżu terenów przemysłowych.

Hałas komunikacyjny

Na obszarze powiatu Zamojskiego na klimat akustyczny w dużym stopniu wpływa ruch komunikacyjny. Do czynników wpływających na poziom hałasu komunikacyjnego zalicza się: natężenie ruchu komunikacyjnego, rodzaj i stan techniczny pojazdów, prędkość z jaką poruszają się pojazdy oraz stan nawierzchni. Przez teren powiatu Zamojskiego przebiegają różnego rodzaju drogi i szlaki



komunikacyjne: drogi krajowe, drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne. Największa emisja hałasu występuje na głównych szlakach tranzytowych. Droga krajowa nr 17 z Warszawy do przejścia granicznego z Ukrainą w Hrebennem i droga krajowa nr 74 z Kielc do przejścia granicznego z Ukrainą w Zosinie oraz dwie drogi wojewódzkie nr 849 Zamościa do Woli Obszańskiej i nr 843 z Chełma do Zamościa.

Hałas przemysłowy

Zlokalizowane na terenie powiatu Zamojskiego zakłady przemysłu nie mają wpływu na klimat akustyczny całego powiatu. Oddziaływanie hałasu przemysłowego ma w większości charakter miejscowy i często uzależniony jest pory roku (gównie w rolnictwie). Głównym źródłem hałasu przemysłowego są wszelkiego typu maszyny i urządzenia. W celu zmniejszenia wielkości emisji hałasu przemysłowego emitowanego do środowiska, na terenie powiatu wykorzystywane są różnego rodzaju środki m. im.: budowa ekranów ograniczająca hałas, wymiana maszyn i urządzeń jak również wdrażanie coraz to nowszych technologii.

Rola Planu Transportowego

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

- poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- wprowadzenie w miarę potrzeb i możliwości systemu „Parkuj i Jedź” w okolicach węzłów przesiadkowych korzystając z dostępnej infrastruktury,
- eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji publicznej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- poprawę inżynierii ruchu dla uzyskania płynności ruchu np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej,
- ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w centrum miasta na rzecz komunikacji zbiorowej,
- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

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

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



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

12. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Podczas planowania zmian w komunikacji publicznej należy uwzględniać plany zagospodarowania przestrzennego, strategię rozwoju układu drogowego, analizy aktualnych potrzeb przewozowych oraz wpływające na bieżąco uzasadnione postulaty od władz samorządowych, organizacji społecznych oraz innych instytucji i osób prywatnych. Ze względu na posiadaną infrastrukturę przewozy użyteczności publicznej w Powiecie Zamojskim będą realizowane jako przewozy autobusowe oraz przewozy kolejowe, co jest zgodne z założeniami Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Województwa Lubelskiego.

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

W momencie opracowywania planu transportowego dla powiatu zamojskiego obowiązują:

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

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

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

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

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

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

- **Linia komunikacyjna R4 Lublin Świdnik – Trawniki – Rejowiec Fabryczny – Krasnystaw – Izbica – Zawada – Zamość**



Organizacja przez Województwo Lubelskie.

- **Linia komunikacyjna R54 Zamość – Szczepieszyn – Terespol-Zaorenda – Zwierzyniec – Biłgoraj**

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

- **Linia komunikacyjna kolejowa R64 Zamość – Miączyn – Werbkowice – Hrubieszów**

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

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

- **504 Lublin – Piaski – Fajslawice – Łopiennik Górny – Krasnystaw – Izbica – Zamość – Łabunie – Krynice – Tarnawatka – Tomaszów Lubelski (organizacja przez Województwo Lubelskie).**
- **554 Zamość – Szczepieszyn – Zwierzyniec – Biłgoraj (organizacja przez Województwo Lubelskie).**
- **564 Zamość – Miączyn – Werbkowice – Hrubieszów (organizacja przez Województwo Lubelskie).**

Dodatkowo w Krajowym Planie Transportowym jak i Planie Transportowym dla Województwa Lubelskiego wskazano miasto Zamość (Powiat Grodzki) jako jeden z zintegrowanych węzłów przesiadkowych. W tym miejscu należy pamiętać o specyfice Powiatu Zamojskiego. Jeśli Powiat chciałby korzystać z węzła przesiadkowego w Zamościu powinien on podpisać stosowane porozumienie z Miastem. W przypadku braku takiego porozumienia Starosta Zamojski korzystając z wyżej wymienionego węzła przekroczył by swoje kompetencje.

W celu podniesienia standardu usług świadczonych przez komunikację publiczną przewiduje się stopniowo:

- polepszanie jakości infrastruktury przystankowej
- podnoszenie jakości środków transportowych, poprzez wymianę starego taboru na nowy lub nowszy oraz wyposażenie go w urządzenia podnoszące komfort i bezpieczeństwo podróży
- dostosowanie taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej
- poprawianie jakości systemu informacji pasażerskiej
- zwiększanie konkurencyjności transportu publicznego względem transportu indywidualnego
- dostosowywanie komunikacji publicznej tak aby spełniały normy emisji zanieczyszczeń
- dostosowywanie cen biletów.

Wprowadzenie wyżej wymienionych postulatów spowoduje, że publiczny transport zbiorowy stanie się konkurencyjny w stosunku do transportu indywidualnego.



Usprawnienie i rozwój systemu transportu publicznego będą służyć:

- zapewnieniu odpowiedniej dostępności i skomunikowania pomiędzy poszczególnymi miejscowościami wchodzącymi w skład powiatu oraz miastem Zamość (Powiat Grodzki)- realizacja tego postulatu wymaga zawarcia porozumienia pomiędzy Powiatem Zamojskim a miastem Zamość.
- poprawie stanu środowiska naturalnego oraz jego ochronie
- poprawie bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa uczestników transportu
- stymulowaniu rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.

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

