



STAROSTWO POWIATOWE W LUBACZOWIE

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA POWIATU LUBACZOWSKIEGO
NA LATA 2015 - 2025

PAŹDZIERNIK 2015

Spis treści

I. Wprowadzenie.....	5
1.1. Czym jest Plan Transportowy.....	5
1.2. Słownik pojęć używanych w dokumencie	9
II. Spójność Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Lubaczowskiego z dokumentami strategicznymi	11
III. Charakterystyka obszaru objętego Planem Transportowym	16
3.1. Powiat lubaczowski	16
3.2. Charakterystyka poszczególnych gmin wchodzących w skład powiatu lubaczowskiego	23
3.2.1. Gmina miejska Lubaczów.....	23
3.2.2. Gmina miejsko- wiejska Oleszyce	25
3.2.3. Gmina miejsko- wiejska Narol	28
3.2.4. Gmina miejsko- wiejska Cieszanów	32
3.2.5. Gmina wiejska Lubaczów	35
3.2.6. Gmina wiejska Horyniec Zdrój.....	37
3.2.7. Gmina wiejska Stary Dzików	39
3.2.8. Gmina wiejska Wielkie Oczy	42
IV. Prognoza demograficzna.....	45
V. Istniejąca sieć połączeń w Powiecie	51
5.1. Sieć drogowa	51
5.2. Inwestycje drogowe.....	61
5.3. Sieć kolejowa	64
5.4. Transport indywidualny	67
VI. Wpływ transportu na środowisko	69
6.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego	69
6.2. Emisja spalin	69
6.3. Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększenie udziału transportu publicznego w ruchu jako najważniejsze działania poprawy stanu środowiska naturalnego	74

6.4. Wymogi stosowania ekologicznych napędów w środkach publicznego transportu zbiorowego	75
VII. Sieć komunikacji autobusowej na obszarze Powiatu Lubaczowskiego	76
7.1. Przewoźnicy autobusowi w Powiecie	76
7.2. Struktura właścicielska w zakresie podmiotów realizujących transport publiczny ...	77
7.3. Analiza zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Lubaczowskiego.....	78
7.4. Analiza zezwoleń wydanych przez sąsiednie organy.....	79
VIII. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	81
8.1. Linie o największym natężeniu podróży	81
8.2. Określenie obszarów wymagających interwencji	84
IX. Zasady organizacji rynku w transporcie publicznym	85
9.1. Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym	85
9.2. Wybór operatora	91
9.3. Projektowanie systemu taryfowo – biletowego i dystrybucji biletów	95
9.4. Przygotowanie oferty przewozowej	98
9.5. Wyznaczanie tras linii.....	99
X. Finansowanie usług przewozowych i rentowność linii komunikacyjnych	100
XI. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych.....	103
11.1. Standard usług przewozowych	103
11.2. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	104
11.3. Zarządzanie infrastrukturą przystankową.....	106
11.4. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej.....	107
XII. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	109
XIII. Spis tabel	113
XIV. Spis map	114
XV. Spis wykresów.....	114
XVI. Spis zdjęć.....	115

I. Wprowadzenie

1.1. Czym jest Pan Transportowy

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem 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):

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

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

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

1) Gmina:

- licząca co najmniej 50 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
- 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 - obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny.

3) Powiat:

- liczący co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy 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:
 - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebiegi 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 na danym obszarze, międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Gminy, związki międzygminne i powiaty o mniejszej licznie 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:

- 1) W pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu,
- 2) Marszałek województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy ministra,
- 3) Opracowując plan transportowy dla powiatu uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez marszałka,
- 4) 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 uporządkowania działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. W praktyce powodują to jednak, że plan transportowy opracowany na najniższym poziomie, czyli gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

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, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubaczowskiego uwzględnia następujące akty prawne:

1. Prawodawstwo unijne w szczególności:

- a) Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70

2. Prawodawstwo krajowe, w szczególności:

- a) Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (dz. U. z 2011 r. Nr 5 poz. 13 z późn. zm.),
- b) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- c) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 w sprawie rozkładów jazdy.

Powiat lubaczowski jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego. Zakres planu transportowego dla powiatu lubaczowskiego jest zgodny z art. 12 ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu planu transportowego dla powiatu lubaczowskiego wykorzystano dane i materiały będące m.in. w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Lubaczowie oraz Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również informacje pochodzące ze stron internetowych, publikacji branżowych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) jest zaplanowanie na lata 2015-2025 usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze powiatu lubaczowskiego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego został przygotowany zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju transportu, której fundamentem jest uznanie istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i dążenie do ograniczania negatywnych następstw rozwoju motoryzacji indywidualnej.

Przyjęta w niniejszym planie strategia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego jest zgodna z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa podkarpackiego i powiatu lubaczowskiego.

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 plany transportu powinien być osiągnięty poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- **poprawę dostępności transportowej i jakości transportu** - jako instrumentów poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych,
- **poprawę efektywności** - funkcjonowania systemu transportowego poprzez zwiększenie wydajności przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów,
- **integrację systemu transportowego** - w układzie gałęziowym i terytorialnym,
- **wspieranie konkurencyjności gospodarki danego obszaru** - instrument rozwoju gospodarczego
- **poprawę bezpieczeństwa** - polegającą na redukcji liczby wypadków oraz poprawę bezpieczeństwa osobistego pasażerów,
- **organicznie negatywnego wpływu** - transportu na środowisko naturalne.

Szczegółowe zasady tworzenia i budowy planu transportowego określono w art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz rozporządzeniu ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Zakres planu obejmuje terytorialnie powiat lubaczowski natomiast przedmiotowo:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,

- zasady organizacji rynku przewozów,
- organizację systemu informacji dla pasażera,
- źródła i formy finansowania usług przewozowych,
- obszar na którym jest planowane wykonywanie przewozów w transporcie publicznym.

Wizja transportu publicznego

Wizją transportu publicznego na obszarze powiatu lubaczowskiego jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniające oczekiwania pasażerów w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.

1.2. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Definicja i pojęcia:

- 1) **Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany planem lub planem transportowym – dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9-14) ustawa o publicznym transporcie zbiorowym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- 2) **Publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej,
- 3) **Organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze,
- 4) **Operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie,
- 5) **Przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym).
- 6) **Operator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze

- 7) **Komunikacja regionalna** – przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym wykonywane na regularnych liniach zwykłych o zasięgu do 100 km, komunikacja regionalna może być powiatowymi przewozami pasażerskimi lub międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi.

II. Spójność Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Lubaczowskiego z dokumentami strategicznymi

Strategia Rozwoju Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2020

Celem głównym Strategii jest podniesienie krajowej i międzynarodowej konkurencyjności gospodarki regionu poprzez wzrost jej innowacyjności, a tym samym efektywności, która stworzy warunki do zwiększenia zatrudnienia oraz wzrostu dochodów i poziomu życia ludności. Jednym z celów strategicznych, w który wpisują się projekty zawarte w ZPRTP dla powiatu lubaczowskiego jest: Poprawa dostępności komunikacyjnej i infrastruktury technicznej województwa, a w ramach niego Priorytet 1: Wspieranie inwestycji komunikacyjnych: drogowych, kolejowych i lotniczych.

Rozbudowa i modernizacja systemu transportu określona w strategii rozwoju województwa przyczyni się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej regionu jako czynnika wzmocnienia atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej.

Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020

Celem strategicznym polityki państwa w latach 2007-2020 jest wzrost poziomu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej całej Polski Wschodniej i każdego z jej województw w rozszerzonej Unii Europejskiej. Cel ten będzie realizowany m.in. poprzez:

- Strategiczne znaczenie wzrostu poziomu dostępności terytorialnej Polski Wschodniej,
- Dostępność w zakresie komunikacji drogowej uwzględniająca korytarze transportowe międzynarodowe i krajowe,
- Dostępność w zakresie komunikacji szynowej uwzględniająca korytarze transportowe międzynarodowe, krajowe i regionalne,
- Dostępność Polski Wschodniej w zakresie komunikacji lotniczej,
- Priorytet dla poprawy dostępności do stolicy kraju i innych centrów gospodarczych,
- Znaczenie poprawy dostępności z Polski Wschodniej do sąsiadujących województw,
- Poprawa jakości powiązań komunikacyjnych w ramach Polski Wschodniej,
- Udrożnienie powiązań z sąsiadującymi z Polską Wschodnią krajami.

Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015

Jednym z priorytetów, w który wpisują się projekty zawarte w PZRPTZ dla powiatu lubaczowskiego jest Priorytet 2: Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej.

Głównym celem wspierania inwestycji w infrastrukturę transportową będzie optymalizacja i podniesienie jakości systemu transportowego kraju, uwzględniając koszty zewnętrzne działalności transportowej, ponoszone przez społeczeństwo i gospodarkę. Optymalizacji funkcjonowania systemu transportowego służyć będzie dążenie do gałęziowego i terytorialnego zintegrowania transportu.

Poprawie bezpieczeństwa i likwidacji „wąskich gardeł” będą służyć inwestycje w miejskie systemy transportu publicznego, zwiększające rolę tego transportu jako alternatywy dla motoryzacji indywidualnej, zwłaszcza w aglomeracjach. Istotne będzie m.in. wprowadzanie zintegrowanych systemów zarządzania ruchem preferujących transport publiczny, tworzenie zintegrowanych węzłów transportowych i zintegrowanych planów rozwoju transportu miejskiego. W transporcie publicznym poprawione będą standard i stan bezpieczeństwa / także dostępność dla osób niepełnosprawnych/, m.in. poprzez unowocześnienie taboru.

Narodowa Strategia Spójności

Celem strategicznym Narodowej Strategii Spójności jest tworzenie warunków dla wzrostu konkurencyjności gospodarki opartej na wiedzy i przedsiębiorczości zapewniającej wzrost zatrudnienia oraz wzrost poziomu spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej.

Cel strategiczny osiągnąć będzie poprzez realizację horyzontalnych celów szczegółowych, w szczególności poprzez:

- Budowę i modernizację infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski i jej regionów.

PZRPTZ będzie realizował ten cel, a zwłaszcza jego założenia dotyczące zwiększenia udziału transportu publicznego w obsłudze mieszkańców, poprzez działania inwestycyjne w latach 2015-2025.

Zielona Księga Komisji Wspólnot Europejskich „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” z dnia 25 września 2007 r. (COM(2007)0551 – nieopublikowana po konsultacjach) oraz raport Komisji Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego Nr 2008/2217 (INI) ze stycznia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz mobilności miejskiej

Z obu dokumentów wynika, że Parlament Europejski nakreślił plan działań w sprawie mobilności miejskiej proponując m.in.:

- zachęcanie do optymalizowania różnych sposobów przemieszczania się poprzez poprawę programowania miejskiego (plany zintegrowanego transportu miejskiego w aglomeracjach liczących ponad 100 tys. mieszkańców);

- uzależnienie europejskiej pomocy publicznej i współfinansowania w zakresie transportu miejskiego od spełnienia warunku posiadania planu transportu miejskiego;
- zachęcanie do zrównoważonej mobilności na obszarach miejskich - nowe podejście do mobilności w mieście oznacza optymalizację wykorzystania różnorodnych środków transportu publicznego (tramwaj, autobus, pociąg) oraz różnych rodzajów transportu indywidualnego (samochód, rower, chodzenie pieszo). Obejmuje ono także realizację wspólnych celów w zakresie dobrobytu gospodarczego, zarządzania popytem na transport w celu zapewnienia mobilności, odpowiedniego poziomu życia i ochrony środowiska;
- dostosowanie Strategii w zakresie mobilności w mieście do oczekiwań społecznych poprzez:
 - poprawę dostępności transportu miejskiego dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, niepełnosprawnych, starszych osób, rodzin z małymi dziećmi oraz dzieci;
 - poprawę jakości usług tak, aby transport publiczny był szybki, niezawodny, wygodny i oferował częste połączenia;
 - poprawę bezpieczeństwa i pewności transportu publicznego, infrastruktury i pojazdów;
 - lepszą informację o podróżach przy planowaniu przejazdu;
 - tworzenie nowej kultury mobilności w mieście;

Wyżej wymienione kierunki działań preferowane przez Komisję Wspólnot Europejskich stanowią ważne determinanty rozwoju transportu publicznego w powiecie lubaczowskim.

Strategia zrównoważonego rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030)

Problemy transportowe w miastach zaliczane są do najpoważniejszych i najtrudniejszych do rozwiązania.

Poziom ruchu drogowego i kongestia¹, jakość powietrza, hałas, emisja spalin, wypadki drogowe – to istotne wyzwania wymagające racjonalnej polityki transportowej.

¹ Kongestia na sieci transportowej może powstawać:

- w miejscach o niedostatecznej przepustowości nazwanych „wąskimi gardłami”, jest to kongestia pierwotna; w krajach o wysokim poziomie motoryzacji występuje szczególnie rodzaj kongestii pierwotnej (można ją nazwać węzłową), kiedy to w wyniku przekroczenia zdolności przepustowej skrzyżowania stanowiącego „wąskie gardło” na pewnym obszarze miasta dochodzi do zatrzymania ruchu na wyodrębnionym obszarze przylegającym do skrzyżowania;
- w miejscach, które nie są „wąskimi gardłami”, ale w wyniku wystąpienia kongestii pierwotnej, wtórnie ulegają zatłoczeniu, gdyż ruch omijający odcinek krytyczny kieruje się w inne miejsca powodując także tam przekroczenie zdolności przepustowej, można ten rodzaj kongestii nazwać wtórną.

Zasada zrównoważonego rozwoju transportu jest zgodna z zaleceniami, między innymi Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (ECMT) oraz Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD). Zawarta jest również w materiałach dotyczących Polityki Transportowej Państwa na lata 2001-2015 oraz w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Polega ona na zachowaniu równowagi pomiędzy środowiskiem człowieka a rozwojem gospodarczym i przestrzennym danego obszaru. System transportowy powinien być wewnętrznie zrównoważony, a to oznacza symbiozę między ruchem samochodowym, transportem publicznym, ruchem pieszym i rowerowym. Rozwój infrastruktury drogowej nie może odbywać się kosztem ograniczania rozwoju infrastruktury dla transportu publicznego, ruchu pieszego, czy rowerowego a mieszkańcy powinni mieć możliwość wyboru środka transportowego. Tak więc oprócz możliwości poruszania się po mieście samochodem, mieszkańcy powinni mieć tworzone warunki do podróżowania transportem publicznym, rowerem czy pieszo a ruch samochodowy nie może takiej ewentualności wykluczyć. Celem tej Strategii jest uzyskanie atrakcyjności i przyjazności miasta rozumianej jako przestrzeni publicznej zarówno dla jego mieszkańców, jak i osób do niego przybywających. Osiągnięcie celów zakładanych przez strategię zrównoważonego rozwoju wymaga równoczesnego zastosowania środków planistycznych, prawnych, organizacyjnych i finansowych.

W ramach Strategii zrównoważonego rozwoju transportu w miastach (szczególnie dużych i metropoliach) podstawowym założeniem jest preferowanie transportu zbiorowego w dzielnicach o największym ruchu pasażerskim. W pozostałych dzielnicach oraz w strefie podmiejskiej istotną rolę może pełnić transport indywidualny. Obszar ten powinien być dobrze skomunikowany z dzielnicami centralnymi (węzły przesiadkowe). Głównym celem takiej Strategii jest osiągnięcie takiej sprawności funkcjonowania transportu, przy rosnącej motoryzacji, aby poprzez wzmocnienie roli transportu publicznego co najmniej powstrzymać, a najlepiej odwrócić zjawisko przenoszenia się pasażerów z transportu publicznego do indywidualnego.

Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w miastach małych i średnich (do 100 tyś. mieszkańców) w proporcji:

- 75% samochody osobowe
- 25% transport zbiorowy

lub korzystniejszych dla transportu zbiorowego.

Natomiast miastach dużych (powyżej 100 tys. mieszkańców) jako minimalne proporcje przyjmuje się:

- 50% samochody osobowe
- 50% transport zbiorowy

Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego 2014-2020

Oś priorytetowa V obejmuje swoim zakresem interwencji cele tematyczne:

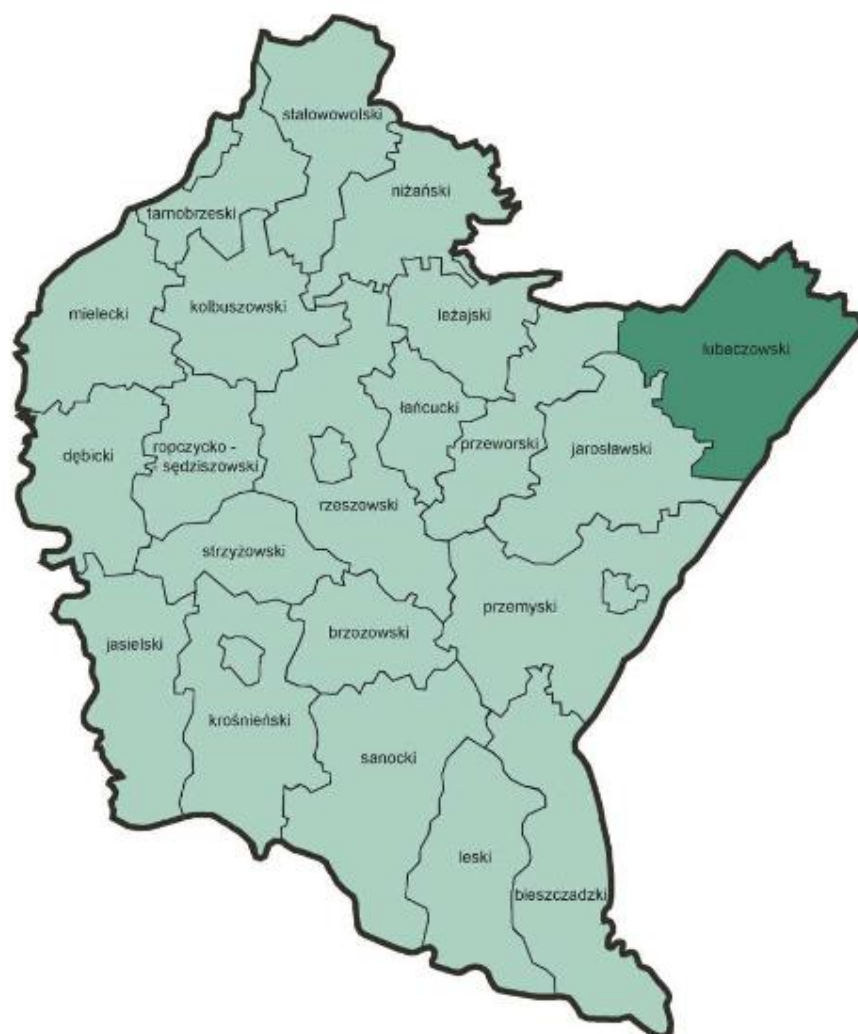
- Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej Infrastruktury sieciowej
- Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach

III. Charakterystyka obszaru objętego Planem Transportowym

3.1. Powiat lubaczowski

Powiat lubaczowski utworzony w 1999 roku w ramach reformy administracyjnej znajduje się we wschodniej części województwa podkarpackiego. Od wschodu graniczy z Ukrainą (obwód lwowski, rejony Żółkiew i Jaworów), od północy z województwem lubelskim (powiaty tomaszowski i biłgorajski), natomiast od południa i zachodu z powiatami jarosławskim i przeworskim.

Mapa 1. Powiat Lubaczowski na tle Województwa Podkarpackiego



Źródło: Opracowanie własne

Powiat położony jest w obrębie makroregionów geograficznych: Kotliny Sandomierskiej i Roztocza. Obszarowo dominuje wschodnia część Kotliny Sandomierskiej z mezoregionami: Płaskowyżem Tarnogrodzkim i Równiną Biłgorajską. Roztocze zajmuje prawie trzecią część

powiatu z mezoregionami: Roztoczem Wschodnim, zwanym też Południowym lub Rawskim i Roztoczem Środkowym.

Charakterystyczne położenie powiatu, z dala od dużych aglomeracji miejskich i liczne bogactwa naturalne sprawiają, że klimat tej ziemi jest wyjątkowy i specyficzny, a okoliczne tereny nastawione głównie na rolnictwo i turystykę.

W skład powiatu wchodzi:

- gmina miejska: Lubaczów,
- gminy miejsko-wiejskie: Cieszanów, Narol, Oleszyce,
- gminy wiejskie: Lubaczów, Horyniec-Zdrój, Stary Dzików, Wielkie Oczy.

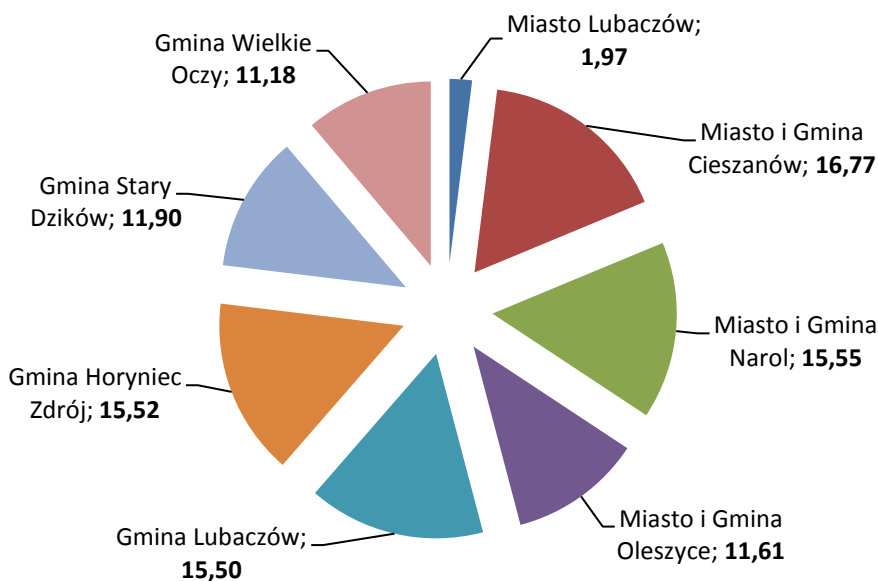
Mapa 2. Powiat Lubaczowski



Źródło: Opracowanie własne

Powiat lubaczowski zajmuje obszar 1308 km² i jest największym powiatem województwa podkarpackiego zajmując 7,3% jego powierzchni. Powiat ma charakter rolniczy. Użytki rolne zajmują obszar 615 km² (47,1% powierzchni), grunty leśne 645 km² (49,3%) natomiast grunty zabudowane i zurbanizowane tylko 35 km² (2,7%).

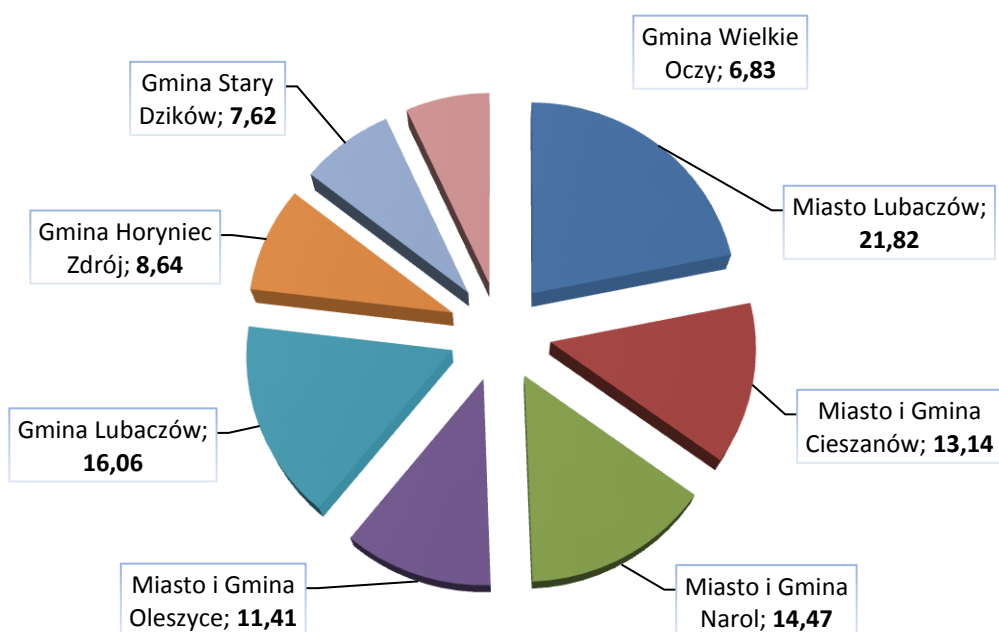
Wykres 1. Powierzchnia Powiatu Lubaczowskiego [%]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Potencjał demograficzny powiatu lubaczowskiego to 56,9 tys. mieszkańców (w tym 28,6 tys. kobiet), co stanowi około 2,7% potencjału ludnościowego województwa podkarpackiego. Obserwowanym zjawiskiem jest minimalny spadek liczby ludności: według danych GUS od roku 2010 liczba mieszkańców powiatu zmniejszyła się o 967 osób. W analogicznym okresie liczba ludności w województwie podkarpackim wzrosła z 2127,9 do 2129,2 tys. .

Wykres 2. Ludność Powiatu Lubaczowskiego [%]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Ze względu na rolniczy charakter, gęstość zaludnienia w powiecie lubaczowskim wynosi 43 osoby na km² i jest jedna z najniższych w województwie – niższy wskaźnik posiadają tylko powiat bieszczadzki (19 os/km²) oraz leski (32 os/km²). W województwie podkarpackim średnia gęstość zaludnienia wynosi 119 osób na km².

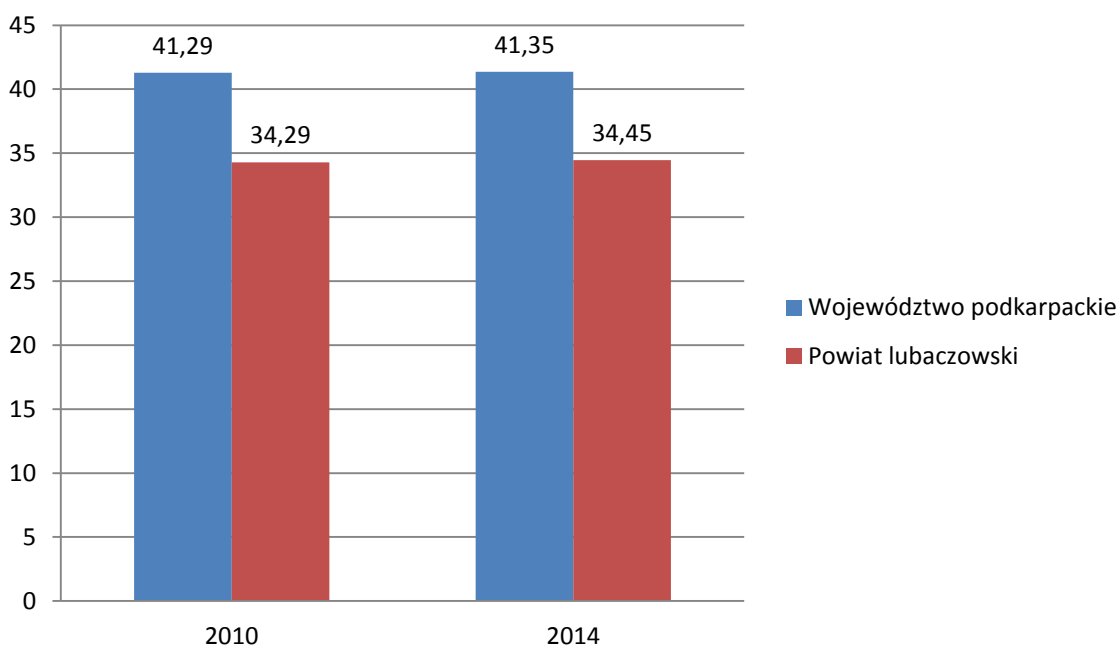
Tabela 1. Stan ludności

Lata	Województwo podkarpackie			Powiat lubaczowski		
	ogółem	w miastach	na wsi	ogółem	w miastach	na wsi
2010	2 127 948	878 587	1 249 361	57 862	19 838	38 024
2014	2 129 187	880 328	1 248 859	56 895	19 601	37 294

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Powiat lubaczowski jest w średnim stopniu zurbanizowany, wskaźnik zurbanizowania wynosi 34,5% (wskaźnik dla województwa wynosi 41,4%). Średni wskaźnik zurbanizowania określa charakter struktury osadniczej jako średnio rozproszony i równomierny. Determinuje ona określony typ popytu na usługi transportu zbiorowego jako średnio intensywny i skoncentrowany.

Wykres 3. Ludność w miastach w % ogółu ludności



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Analiza rynku przewozów transportu publicznego musi uwzględniać tendencje w zakresie liczby mieszkańców, jego struktury oraz naturalnego ruchu. Spadek liczby mieszkańców w powiecie, ujemny przyrost naturalny, prawie równa liczba kobiet i mężczyzn, a także

utrzymujące się ujemne saldo migracji wewnętrznych dają podstawę do przekonania, że popyt na transport publiczny nie będzie wskazywał tendencji rosnącej.

Tabela 2. Saldo migracji wewnętrznych

Jednostka terytorialna	2010	2014
Województwo podkarpackie	- 1973	- 1941
Powiat lubaczowski	- 168	- 117

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Tabela 3. Przyrost naturalny na 1000 ludności

Jednostka terytorialna	2010	2014
Województwo podkarpackie	1,7	0,7
Powiat lubaczowski	0,5	- 1,2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Konsekwencją ujemnego przyrostu naturalnego i zmniejszającej się ilości mieszkańców jest również wyraźny spadek na koniec 2014 roku w odniesieniu do 2010 roku liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym (o 1346 osoby) oraz postępujący spadek ludności w wieku produkcyjnym (o 311 osoby). W wieku poprodukcyjnym ilość osób w odniesieniu do roku 2010 uległa zwiększeniu o 690. Utrzymywanie się opisanego trendu będzie powodować dalsze starzenie się społeczeństwa.

Tabela 4. Struktura ludności powiatu lubaczowskiego wg ekonomicznych grup wiekowych

Grupa ludności	w wieku przedprodukcyjnym		w wieku produkcyjnym		w wieku poprodukcyjnym	
	2010	2014	2010	2014	2010	2014
Ilość osób	11750	10404	36710	36399	9402	10092
Udział % w ludności ogółem	20,3	18,3	63,4	64,0	16,2	17,7

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Bardzo duży wpływ na sytuację transportu publicznego ma zjawisko bezrobocia. Według najnowszych danych Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Rzeszowie, na koniec czerwca 2015 roku liczba zarejestrowanych osób bezrobotnych w powiecie lubaczowskim wyniosła 3211 a stopa bezrobocia rejestrowanego 13,5% i była wyższa o 0,4% od stopy bezrobocia w województwie podkarpackim.

Tabela 5. Liczba bezrobotnych i stopa bezrobocia

Dane wg stanu na koniec	Województwo podkarpackie		Powiat lubaczowski	
	Liczba bezrobotnych	Stopa bezrobocia	Liczba bezrobotnych	Stopa bezrobocia
czerwca 2010	133 593	14,7	4 109	17,4
czerwca 2015	120 550	13,1	3 211	13,5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

W porównaniu do analogicznego okresu w roku 2010, podobnie jak w większości powiatów województwa podkarpackiego, zarówno liczba jak i stopa bezrobocia na terenie powiatu lubaczowskiego uległa zmniejszeniu.

Według dostępnych danych GUS udział zarejestrowanych osób bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym na koniec 2014 roku wyniósł na terenie powiatu 10,8% i był niższy niż na koniec 2010 roku o 1,6%. Średnia dla województwa podkarpackiego wyniosła 10,2% (w 2010 roku wynosiła 10,5%).

Na terenie powiatu znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

- Dom Pomocy Społecznej w Rudzie Różanieckiej
- Liceum Ogólnokształcące im. Tadeusza Kościuszki w Lubaczowie
- Muzeum Kresów w Lubaczowie
- Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Lubaczowie
- Powiatowe Centrum Kultury w Lubaczowie
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Lubaczowie
- Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Lubaczowie
- Powiatowy Urząd Pracy w Lubaczowie
- Powiatowy Zarząd Dróg w Lubaczowie
- Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Lubaczowie
- Środowiskowy Dom Samopomocy w Lubaczowie
- Zespół Placówek im. Jana Pawła II w Lubaczowie
- Zespół Szkół w Oleszycach
- Zespół Szkół im. Gen. Józefa Kustronia w Lubaczowie
- Gospodarstwo Lokalowe w Lubaczowie
- Powiatowa Biblioteka Publiczna w Lubaczowie
- Dom Dziecka w Nowej Grobli

Oprócz Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej w Lubaczowie, którego organem założycielskim jest Rada Powiatu w Lubaczowie, do największych zakładów opieki zdrowotnej można zaliczyć:

1. Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Lumed Sp. z o.o. w Lubaczowie
2. Zakład Opieki Zdrowotnej R-36 Sp. z o.o. w Lubaczowie
3. Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Kormed w Lubaczowie
4. Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej, Przychodnia Zdrowia w Narolu

Służby Ratunkowe:

1. Powiatowe Centrum Powiadamiania Ratunkowego
2. Komenda Powiatowa Policji
3. Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej
4. Placówka Straży Granicznej w Lubaczowie
5. Pogotowie Gazowe
6. Pogotowie Energetyczne

Na terenie powiatu funkcjonują następujące placówki oświatowe, których organem prowadzącym jest powiat lubaczowski:

1. Gimnazjum nr 3 (SOSW) w Lubaczowie
2. Gimnazjum nr 4 (MOW) w Lubaczowie
3. Liceum Ogólnokształcące w Zespole Szkół w Lubaczowie
4. Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych w Oleszycach
5. Liceum Ogólnokształcące w Lubaczowie
6. Oddział przedszkolny (SOSW) w Lubaczowie
7. Ośrodek Doksztalania i Doskonalenia Zawodowego w Oleszycach
8. Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Lubaczowie
9. Szkoła Podstawowa nr 3 (SOSW) w Lubaczowie
10. Szkoła Podstawowa nr 4 (MOW) w Lubaczowie
11. Szkoła Policealna dla Dorosłych w Oleszycach
12. Szkoła Specjalna Przynasabiająca do Pracy (SOSW) w Lubaczowie
13. Technikum w Zespole Szkół w Lubaczowie
14. Technikum w Oleszycach
15. Zasadnicza Szkoła Zawodowa w Zespole Szkół w Lubaczowie
16. Zasadnicza Szkoła Zawodowa w Oleszycach

3.2. Charakterystyka poszczególnych gmin wchodzących w skład powiatu lubaczowskiego

3.2.1. Gmina miejska Lubaczów

Gmina miejska Lubaczów to jedyna gmina miejska w powiecie lubaczowskim. Miasto położone jest w środkowej części powiatu na Płaskowyżu Tarnogrodzkim u ujścia rzeki Sołotwy do Lubaczówki. Gmina sąsiaduje od strony zachodniej z gminą Oleszyce, od strony północnej z gminą Cieszanów oraz od strony zachodniej, wschodniej i południowej z gminą wiejską Lubaczów.

Mapa 3. Gmina Miejska Lubaczów



Źródło: Opracowanie własne

Gmina zajmuje obszar 25,73 km², co stanowi 1,97% powierzchni powiatu. W roku 2014 zamieszkiwało ją 12416 osób (w tym 6459 kobiet), co stanowiło 21,8% ludności powiatu lubaczowskiego. Liczba mieszkańców gminy od roku 2010 zmalała o 170 osób. Gęstość zaludnienia wynosi 483 osoby na km².

Zmniejszająca się ilość mieszkańców, bardzo duży spadek przyrostu naturalnego (z 3,1 w roku 2010 do -0,1 na 1000 mieszkańców w roku 2014) oraz ujemne saldo migracji wewnętrznych (-51) i zagranicznych (-9) wpływa na postępujące zjawisko starzenia się społeczności gminy. Znajduje ono odzwierciedlenie również w zmniejszającym się udziale procentowym ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym w stosunku do ogółu mieszkańców przy rosnącym udziale ludności w wieku poprodukcyjnym.

Tabela 6. Struktura ludności gminy miejskiej Lubaczów wg ekonomicznych grup wiekowych

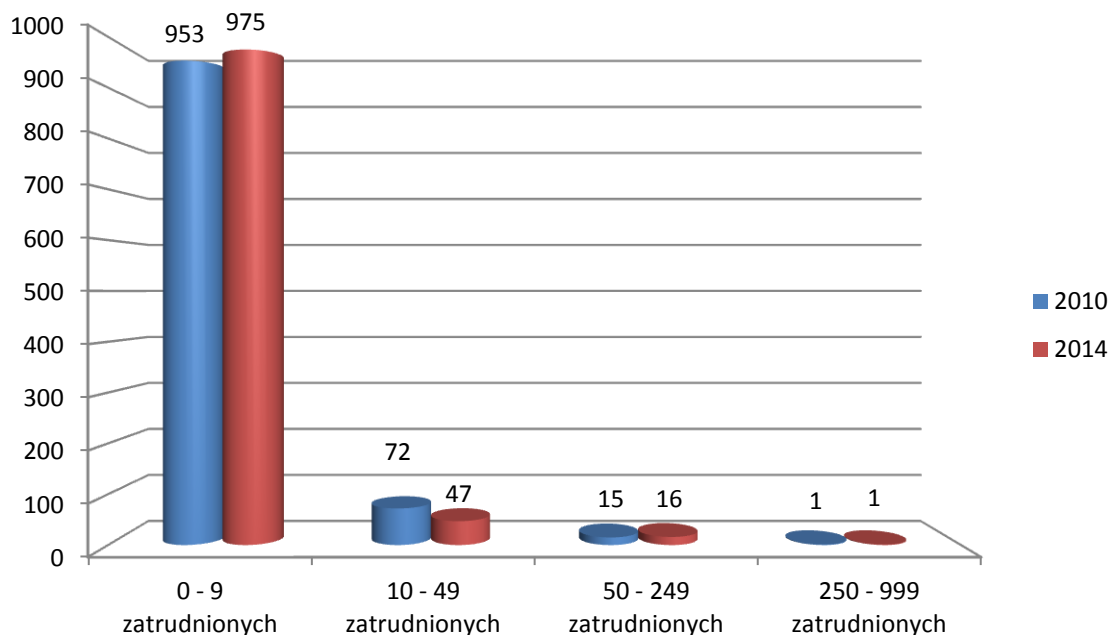
Grupa ludności	w wieku przedprodukcyjnym		w wieku produkcyjnym		w wieku poprodukcyjnym	
	2010	2014	2010	2014	2010	2014
Ilość osób	2367	2204	8529	8120	1690	2092
Udział % w ludności ogółem	18,8	17,8	67,8	65,4	13,4	16,8

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Według danych GUS, w roku 2014 na terenie gminy działało 1039 podmiotów gospodarki narodowej, w tym 976 podmiotów należących do sektora prywatnego, z czego 762 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. W roku 2010 ilości te wynosiły odpowiednio 1041, 979 i 792.

Najwięcej podmiotów gospodarczych to mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób, których ilość zwiększyła się w porównaniu do danych z 2010 roku z 953 do 975 kosztem zmniejszenia się ilości małych przedsiębiorstw zatrudniających od 10 do 49 osób.

Wykres 4. Podmioty gospodarki narodowej na terenie gminy wg klas wielkości



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Na koniec grudnia 2014 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 782 bezrobotnych mieszkańców gminy miejskiej Lubaczów (w tym 352 kobiety). Udział osób bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym wyniósł 9,6%.

Przez teren gminy miejskiej Lubaczów przebiegają drogi wojewódzkie nr 866 i 867. Łączna długość dróg powiatowych wynosi 12,9 km.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Miejska Biblioteka Publiczna
2. Miejskie Przedszkole nr 1
3. Miejskie Przedszkole nr 2
4. Miejskie Przedszkole nr 3
5. Miejski Dom Kultury
6. Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej
7. Miejski Ośrodek Sportu
8. Miejski Zespół Obsługi Oświaty
9. Publiczne Gimnazjum nr 1
10. Publiczne Gimnazjum nr 2
11. Szkoła Podstawowa nr 1
12. Szkoła Podstawowa nr 2
13. Miejski Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej
14. Żłobek Miejski

3.2.2. Gmina miejsko- wiejska Oleszyce

Miasto i gmina Oleszyce graniczy od południa i zachodu z powiatem jarosławskim, od północy z gminami Stary Dzików i Cieszanów, od wschodu z miastem i gminą Lubaczów natomiast od południowego wschodu z gminą Wielkie Oczy. Do gminy należy 6 sołectw.

Mapa 4. Gmina Miejsko- Wiejska Oleszyce



Źródło: Opracowanie własne

Gmina zajmuje obszar 151,84 km² co stanowi 11,6% powierzchni powiatu lubaczowskiego. Teren użytków rolnych wynoszący 71,2 km² zajmuje 46,9% obszaru gminy a grunty leśne o powierzchni 74,5 km² stanowią 49,1 % terenu gminy.

Według danych GUS na koniec 2014 roku gminę zamieszkiwało 6494 osoby (w tym 3236 kobiet). Miasto Oleszyce w którym mieści się siedziba gminy jest drugim co do wielkości ośrodkiem w powiecie. Zamieszkuje go około połowa ludności gminy (3093 osoby), co przy małej powierzchni miasta wynoszącej tylko 5,1 km² powoduje, że wskaźnik gęstości zaludnienia wynoszący dla miasta Oleszyce 609 osób na km² jest najwyższy w powiecie lubaczowskim.

Liczba ludności na terenie gminy spada – od roku 2010 liczba mieszkańców zmniejszyła się o 96 osób. Przyrost naturalny na 1000 mieszkańców systematycznie spada. Pomimo tej tendencji, w roku 2014 utrzymał się na dodatnim poziomie i wyniósł 0,9. Saldo migracji wewnętrznych z poziomu -29 w roku 2010 osiągnęło w roku 2014 wartość dodatnią wynoszącą 2.

Ilość ludności w wieku przedprodukcyjnym systematycznie maleje ale pomimo tej tendencji ilość osób w wieku produkcyjnym od roku 2010 uległa bardzo niewielkiej korekcie.

Tabela 7. Struktura ludności gminy miejsko-wiejskiej Oleszyce wg ekonomicznych grup wiekowych

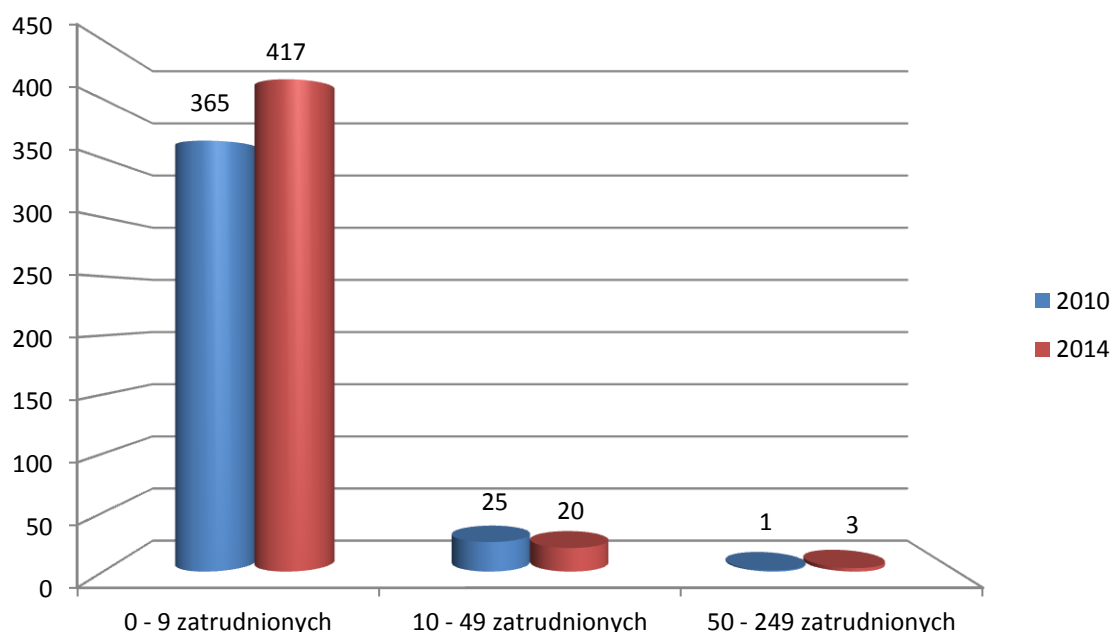
Grupa ludności	w wieku przedprodukcyjnym		w wieku produkcyjnym		w wieku poprodukcyjnym	
	2010	2014	2010	2014	2010	2014
Ilość osób	1408	1221	4185	4179	997	1094
Udział % w ludności ogółem	21,4	18,8	63,5	64,4	15,1	16,8

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Według danych GUS, w roku 2014 na terenie gminy działało o 49 podmiotów gospodarki narodowej więcej niż w roku 2010 i ich ilość wyniosła 440, w tym 411 podmiotów należących do sektora prywatnego, z czego 338 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. W roku 2010 działało 366 podmiotów w sektorze prywatnym (w tym 300 osób fizycznych).

Najwięcej podmiotów gospodarczych to mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób, których ilość zwiększyła się w porównaniu do danych z 2010 roku z 365 do 417 kosztem zmniejszenia się ilości małych przedsiębiorstw, których ilość zmniejszyła się z 25 do 20. Na terenie gminy nie działa żadne przedsiębiorstwo zatrudniające ponad 250 osób.

Wykres 5. Podmioty gospodarki narodowej na terenie gminy wg klas wielkości



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Na koniec grudnia 2014 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 497 bezrobotnych mieszkańców gminy miejsko-wiejskiej Oleszyce, z czego 46,5% stanowiły kobiety. Udział zarejestrowanych osób bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym wyniósł 11,9%.

Przez teren gminy Oleszyce przebiegają drogi wojewódzkie nr 865 i 867. Łączna długość dróg powiatowych wynosi 42,55 km.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Samorządowe Przedszkole w Oleszycach
2. Szkoła Podstawowa w Oleszycach
3. Szkoła Podstawowa w Starych Oleszycach
4. Szkoła Podstawowa w Zalesiu
5. Szkoła Podstawowa w Nowej Grobli
6. Szkoła Podstawowa w Futorach
7. Publiczne Gimnazjum w Oleszycach
8. Szkolne Schronisko Młodzieżowe w Starych Oleszycach
9. Miejsko-Gminny Zespół Ekonomiczno-Administracyjny Szkół
10. Miejsko-Gminna Biblioteka Publiczna
11. Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury
12. Świetlica w Oleszycach
13. Świetlice Wiejskie w Borchowie, Futorach, Nowej Grobli, Starych Oleszycach, Starym Siole, Suchej Woli, Zabiałej, Zalesiu
14. Miejsko-Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
15. Zakład Opieki Zdrowotnej w Oleszycach

3.2.3. Gmina miejsko- wiejska Narol

Stolicą gminy jest miasto Narol, trzeci co do wielkości ośrodek miejski w powiecie lubaczowskim, w którym mieszka 2107 osób z 8232 mieszkańców terenu gminy miejsko-wiejskiej. Kobiety stanowią 48,5% populacji. W roku 2010 liczba mieszkańców gminy była wyższa i wynosiła 8456 osób (4080 kobiet). Spadek liczby mieszkańców dotknął tylko obszar wiejski gminy, liczba mieszkańców miasta Narol pozostała na niezmiennym poziomie. Średni wskaźnik gęstości zaludnienia wynosi 40 os/km² i jest porównywalny ze wskaźnikiem dla całego powiatu.

Gmina zajmuje północną część powiatu granicząc z gminami powiatu tomaszowskiego i biłgorajskiego należącymi do województwa lubelskiego, natomiast od południowego

zachodu i południowego wschodu graniczy z gminami Cieszanów i Horyniec Zdrój. W skład gminy wchodzi 15 sołectw.

Mapa 5. Gmina Miejsko – Wiejska Narol



Źródło: Opracowanie własne

Powierzchnia gminy wynosi 203,47 km² i pod względem obszaru klasyfikuje się na drugiej pozycji w powiecie lubaczowskim po gminie Cieszanów. Użytki rolne zajmują 81,9 km² (40,2% powierzchni gminy), grunty leśne 115,9 km² (56,9%).

W gminie od wielu lat notowany jest najniższy przyrost naturalny z obszaru całego powiatu. W 2010 roku wynosił on -3,7, natomiast w 2014 roku wyniósł -7,0 na 1000 mieszkańców. Korzystniejsze jest saldo migracji wewnętrznych, które osiągnęło wartość dodatnią i wyniosło 12 (w 2010 roku wynosiło -10).

Konsekwencją zmniejszającej się ilości mieszkańców jest również wyraźny spadek liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym oraz postępujący spadek ludności w wieku produkcyjnym. Ponieważ w odniesieniu do roku 2010 ilość osób w wieku poprodukcyjnym uległa tylko nieznacznej zmianie, rokowania na przyszłość nie są korzystne i przy utrzymaniu się opisanego powyżej trendu może nastąpić powolny proces starzenia się społeczeństwa.

Tabela 8. Struktura ludności gminy miejsko-wiejskiej Narol wg ekonomicznych grup wiekowych

Grupa ludności	w wieku przedprodukcyjnym		w wieku produkcyjnym		w wieku poprodukcyjnym	
	2010	2014	2010	2014	2010	2014
Ilość osób	1629	1431	5178	5162	1649	1639
Udział % w ludności ogółem	19,3	17,4	61,2	62,7	19,5	19,9

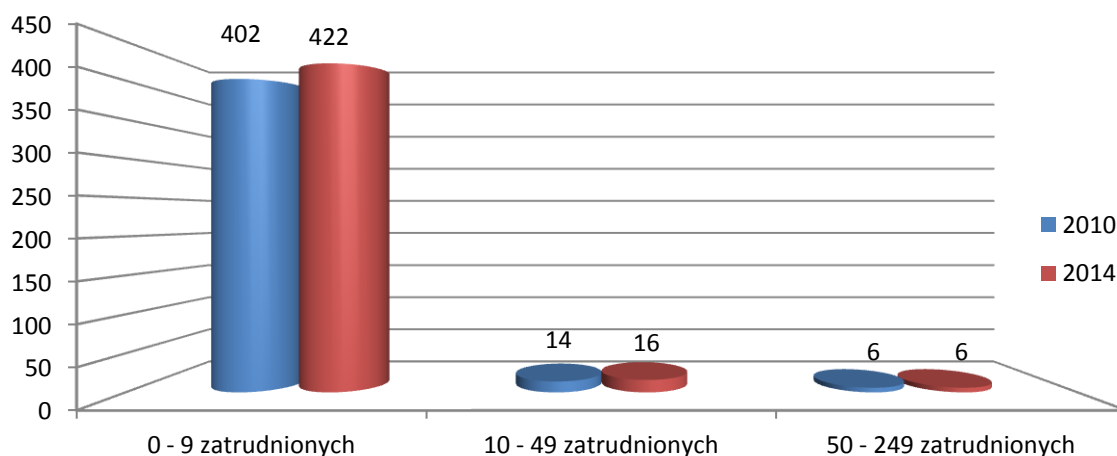
Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Pomimo niekorzystnych zjawisk demograficznych, sytuacja dla rozwoju przedsiębiorczości na terenie gminy jest korzystna a ilość działających podmiotów gospodarki narodowej sukcesywnie się zwiększa.

Na koniec roku 2014 na terenie gminy działało 444 podmioty gospodarki narodowej (w roku 2010 – 422), w tym 421 podmioty należące do sektora prywatnego (w roku 2010 – 400), z czego 364 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (w roku 2010 – 349).

Najwięcej podmiotów gospodarczych to mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób, których ilość zwiększyła się w porównaniu do danych z 2010 roku o 20, natomiast ilość średnich przedsiębiorstw zatrudniających do 249 pracowników pozostała bez zmian.

Wykres 6. Podmioty gospodarki narodowej na terenie gminy wg klas wielkości



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Na koniec grudnia 2014 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 548 bezrobotnych mieszkańców gminy miejsko-wiejskiej Narol (w tym 253 kobiety). Udział zarejestrowanych osób bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym wyniósł 10,6%.

Przez teren gminy Narol przebiega droga wojewódzka nr 865. Łączna długość dróg powiatowych wynosi 79,49 km.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Środowiskowy Dom Samopomocy w Lipsku
2. Miejsko-Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
3. Zespół Ekonomiczno-Administracyjny Szkół w Narolu
4. Szkolne Schronisko Młodzieżowe w Hucie Różanieckiej
5. Szkoła Podstawowa im. św. Brata Alberta w Narolu
6. Gimnazjum w Narolu
7. Zespół Szkół w Rudzie Różanieckiej
8. Zespół Szkół w Łukawicy
9. Przedszkole Samorządowe w Narolu
10. Przedszkole Samorządowe w Rudzie Różanieckiej
11. Miejsko Gminna Biblioteka Publiczna w Narolu
12. Gminny Ośrodek Kultury w Narolu

3.2.4. Gmina miejsko- wiejska Cieszanów

Miasto i gmina Cieszanów graniczy od zachodu z gminą Stary Dzików, od północnego zachodu z powiatem biłgorajskim należącym do województwa lubelskiego, od północy z gminą Narol, od wschodu z gminą Horyniec Zdrój natomiast od południa z gminami Lubaczów, Oleszyce oraz gminą miejską Lubaczów. Do gminy należy 11 sołectw.

Mapa 6. Gmina Miejsko – Wiejska Cieszanów



Źródło: Opracowanie własne

Pod względem terytorialnym gmina zajmuje największą powierzchnię w powiecie lubaczowskim wynoszącą 219,44 km² (16,8%). Miasto Cieszanów jest drugim co do obszaru ośrodkiem miejskim w powiecie zajmując teren o powierzchni 15,1 km². Teren użytków rolnych zajmuje 56,7% a grunty leśne 39,8% obszaru gminy.

W 2014 roku gminę miejsko-wiejską zamieszkiwało 7478 osób (w tym 3744 kobiet), co stanowi 13,1% populacji powiatu. Cieszanów pomimo dużej powierzchni zamieszkuje tylko 1985 osób, co powoduje, że jest to najmniejsze miasto powiatu o wskaźniku gęstości zaludnienia wynoszącym zaledwie 132 os./km². Gęstość zaludnienia dla obszaru gminy wynosi 34 osoby na km².

Liczba ludności na terenie gminy od roku 2010 spadła o 130 osoby, z czego aż 127 osób przypadło na obszar wiejski. Średni przyrost naturalny na terenie gminy wyniósł w 2014 roku -0,7. Wskaźnik jest bardzo zróżnicowany terytorialnie: na terenie wiejskim gminy wynosi -2,2 notując największy spadek na terenie powiatu lubaczowskiego (w 2010 roku wynosił 2,8) natomiast miasto Cieszanów ze wskaźnikiem wynoszącym 3,5 zanotowało największy wzrost urodzeń od roku 2010 (w 2010 wskaźnik urodzeń wynosił -1,0). Saldo migracji wewnętrznych na terenie gminy miejsko-wiejskiej utrzymuje się od wielu lat na wysokim poziomie i wyniosło na koniec 2014 roku -37 osób. Saldo migracji, podobnie jak wskaźnik przyrostu naturalnego jest również bardzo zróżnicowane: na terenie wiejskim wyniosło -40 natomiast w mieście jest dodatnie (3).

Pomimo korzystnych zjawisk demograficznych w mieście Cieszanów, na terenie gminy miejsko-wiejskiej notuje się od lat wyraźny spadek liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym oraz postępujący spadek ludności w wieku produkcyjnym.

Tabela 9. Struktura ludności gminy miejsko-wiejskiej Cieszanów wg ekonomicznych grup wiekowych

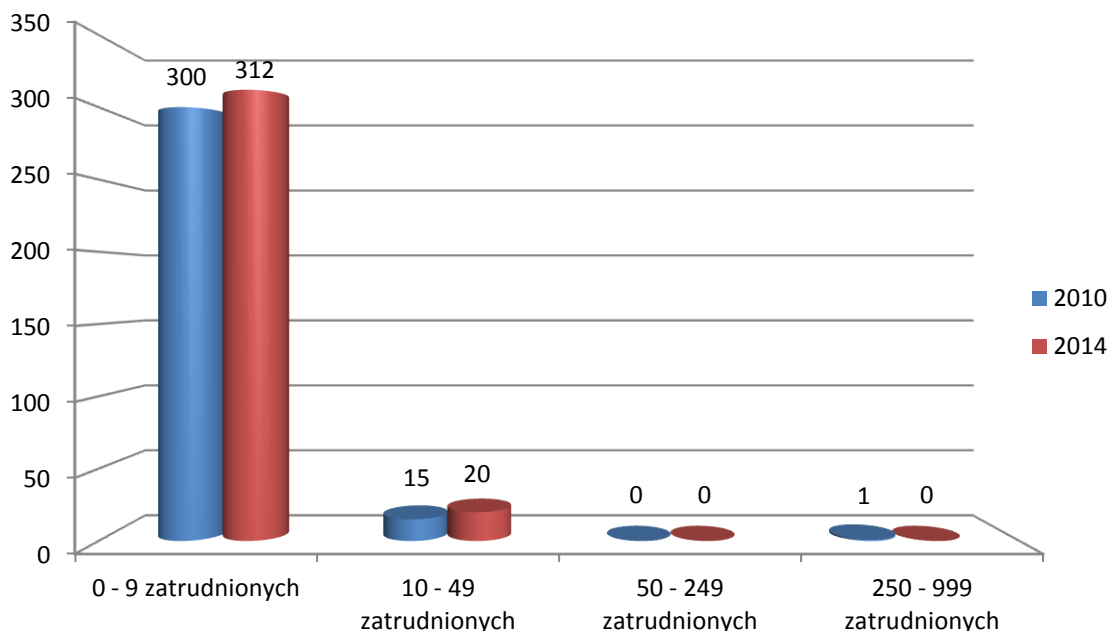
Grupa ludności	w wieku przedprodukcyjnym		w wieku produkcyjnym		w wieku poprodukcyjnym	
	2010	2014	2010	2014	2010	2014
Ilość osób	1583	1368	4849	4784	1176	1326
Udział % w ludności ogółem	20,8	18,3	63,7	64,0	15,5	17,7

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Według danych GUS, w roku 2014 na terenie gminy działało o 16 podmiotów gospodarki narodowej więcej niż w roku 2010 i ich ilość wyniosła 332, w tym 317 podmiotów należących do sektora prywatnego, z czego 246 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. W roku 2010 działało 296 podmiotów w sektorze prywatnym (w tym 238 osób fizycznych).

Większość tj. 94% podmiotów gospodarczych to mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób, których ilość zwiększyła się w porównaniu do danych z 2010 roku z 300 do 312. Ilość małych przedsiębiorstw wyniosła 20 (w 2010 roku – 15). Na terenie gminy nie działają żadne średnie ani duże przedsiębiorstwa.

Wykres 7. Podmioty gospodarki narodowej na terenie gminy wg klas wielkości



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Na koniec grudnia 2014 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 559 bezrobotnych mieszkańców gminy miejsko-wiejskiej Cieszanów (w tym 271 kobiet). Udział zarejestrowanych osób bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym wyniósł 11,7%.

Przez teren gminy Cieszanów przebiegają drogi wojewódzkie nr 863, 864, 865 oraz początkowy odcinek drogi nr 866. Łączna długość dróg powiatowych wynosi 44,5 km.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

4. Centrum Kultury i Sportu
5. Miejska Biblioteka Publiczna
6. Miejsko-Gminny Ośrodek pomocy Społecznej
7. Środowiskowy Dom Samopomocy
8. Biuro Obsługi Ekonomicznej
9. Publiczne Gimnazjum w Cieszanowie – Nowym Siole
10. Szkoła Podstawowa w Cieszanowie
11. Szkoła Podstawowa w Dachnowie
12. Szkoła Podstawowa w Nowym Lublińcu

3.2.5. Gmina wiejska Lubaczów

Gmina wiejska Lubaczów otacza promieniście z trzech stron gminę miejską Lubaczów. Od południa sąsiaduje dodatkowo z gminą Wielkie Oczy, od zachodu z gminą Oleszyce, od północy z gminą Cieszanów a od północnego wschodu z gminą Horyniec Zdrój. Od wschodu linię gminy wyznacza granica Państwa z Ukrainą. W gminie zostało utworzonych 23 sołectwa i znajduje się 24 miejscowości.

Gmina należy do jednej z większych terytorialnie jednostek samorządowych w powiecie zajmując obszar 202,85 km² co stanowi 15,5% powierzchni powiatu lubaczowskiego. Teren użytków rolnych wynoszący 107,14 km² zajmuje 52,8% obszaru gminy a grunty leśne o powierzchni 86,63 km² stanowią 42,7% terenu gminy.

W roku 2014 zamieszkiwało ją 9139 osób (w tym 4542 kobiet), co stanowiło 16,1% ludności powiatu lubaczowskiego. Liczba mieszkańców gminy od roku 2010 zmalała o 79 osób. Gęstość zaludnienia wynosi 45 osoby na km².

Przyrost naturalny w ostatnich latach uległ nieznacznemu obniżeniu. W roku 2010 wynosił 0,3, w roku 2014 osiągnął wartość ujemną (-0,3). Podobna sytuacja występuje w przypadku salda migracji wewnętrznych, które wyniosło -5 (w 2010 roku wynosiło 3).

Ilość mieszkańców w wieku produkcyjnym w minionych latach uległa zwiększeniu, natomiast w wieku poprodukcyjnym utrzymuje się na porównywalnym poziomie. Sytuacja demograficzna oraz migracyjna na terenie gminy największy wpływ ma na duży spadek liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym, co w dłuższej perspektywie może prognozować rozpoczęcie się szybszego procesu starzenia się społeczeństwa.

Tabela 10. Struktura ludności gminy wiejskiej Lubaczów wg ekonomicznych grup wiekowych

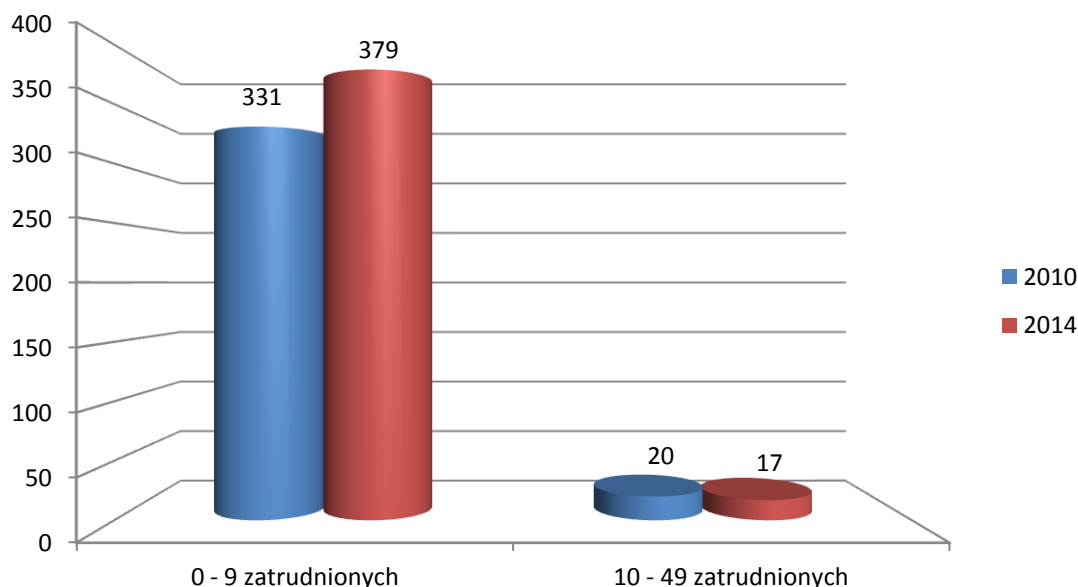
Grupa ludności	w wieku przedprodukcyjnym		w wieku produkcyjnym		w wieku poprodukcyjnym	
	2010	2014	2010	2014	2010	2014
Ilość osób	2028	1797	5723	5887	1467	1455
Udział % w ludności ogółem	22,0	19,7	62,1	64,4	15,9	15,9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

W roku 2014 na terenie gminy działało ogółem 396 podmiotów gospodarki narodowej (w 2010 roku 351), w tym 378 w sektorze prywatnym (w 2010 roku 336). Ilość osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą wzrosła w odniesieniu do 2010 roku o 28 i wyniosła na koniec 2014 roku 320.

Zwiększenie się w ostatnim czasie populacji mieszkańców w wieku produkcyjnym ma pośredni związek z ilością mikroprzedsiębiorstw działających na terenie gminy. Jest to jedyna grupa firm, których ilość w odniesieniu do 2010 roku uległa zwiększeniu. Na terenie gminy od lat nie działają żadne średnie ani duże przedsiębiorstwa.

Wykres 8. Podmioty gospodarki narodowej na terenie gminy wg klas wielkości



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Według danych GUS na koniec 2014 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 726 bezrobotnych mieszkańców gminy wiejskiej Lubaczów (w tym 316 kobiet). Udział zarejestrowanych osób bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym wyniósł 12,3%.

Przez teren gminy wiejskiej Lubaczów przebiegają drogi wojewódzkie nr 866 i 867. Łączna długość dróg powiatowych wynosi 72,67 km.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

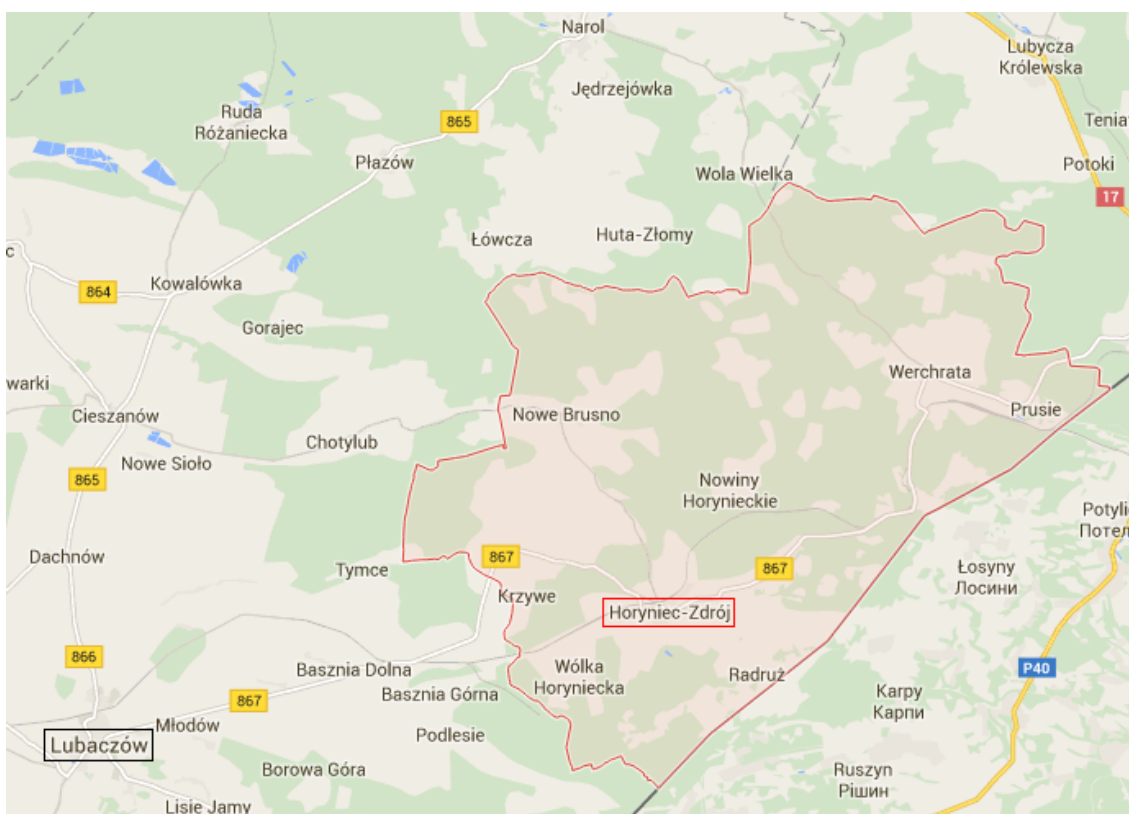
1. Gminny Ośrodek Kultury
2. Gminna Biblioteka Publiczna w Lubaczowie z siedzibą w Baszni Dolnej
3. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
4. Szkoła Podstawowa w Krowicy Samej
5. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Lisich Jamach
6. Zespół Szkół Publicznych w Baszni Dolnej
7. Zespół Szkół Publicznych w Młodowie
8. Żłobek w Dąbkowie
9. Centrum Integracji Społecznej w Dąbrowie

3.2.6. Gmina wiejska Horyniec Zdrój

Gmina Horyniec Zdrój leży w północno wschodniej części powiatu lubaczowskiego granicząc od strony wschodniej z Ukrainą. Od południowego wschodu jej sąsiadem jest gmina wiejska Lubaczów, od zachodu gmina Cieszanów natomiast od północy gmina Narol oraz Lubycza Królewska należąca do powiatu tomaszowskiego w województwie lubelskim. Do gminy należy 11 sołectw.

Horyniec Zdrój jest uzdrowiskiem i posiada znaczące walory rekreacyjno-wypoczynkowe.

Mapa 7. Gmina Wiejska Horyniec Zdrój



Źródło: Opracowanie własne

Gmina zajmuje powierzchnię 203,1 km², co stanowi 15,5% powierzchni powiatu lubaczowskiego. Użytki rolne zajmują 36,9% natomiast grunty leśne 60,2% powierzchni gminy. Konsekwencją bardzo dużej powierzchni terenów leśnych jest niski procent terenów zabudowanych i zurbanizowanych wynoszący 2,2%.

W 2014 roku teren gminy wiejskiej Horyniec Zdrój zamieszkiwało 4915 osób, w tym 2467 kobiet. Podobnie jak na terenie całego powiatu, liczba mieszkańców maleje – w 2010 roku wynosiła 5006 (w tym 2514 kobiet). Gęstość zaludnienia jest jedna z najniższych spośród gmin wchodzących w skład powiatu i wynosi 24 osoby na km².

Wskaźnik przyrostu naturalnego na 1000 ludności wynosi 0. Pomimo niskiego wskaźnika jest to jedyna gmina (oprócz samego miasta Cieszanów), która zanotowała jego wzrost od 2010, kiedy wynosił on (-2,2). Saldo migracji wewnętrznych od wartości (-3) w 2010 roku zwiększyło się do wartości ujemnej wynoszącej (-12) w 2014 roku.

Pomimo optymistycznych trendów demograficznych, liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym na koniec 2014 roku uległa zmniejszeniu o 163, natomiast osób w wieku produkcyjnym jest o 15 więcej niż w 2010 roku.

Tabela 11. Struktura ludności gminy wiejskiej Horyniec Zdrój wg ekonomicznych grup wiekowych

Grupa ludności	w wieku przedprodukcyjnym		w wieku produkcyjnym		w wieku poprodukcyjnym	
	2010	2014	2010	2014	2010	2014
Ilość osób	1003	840	3111	3126	892	949
Udział % w ludności ogółem	20,0	17,1	62,1	63,6	17,8	19,3

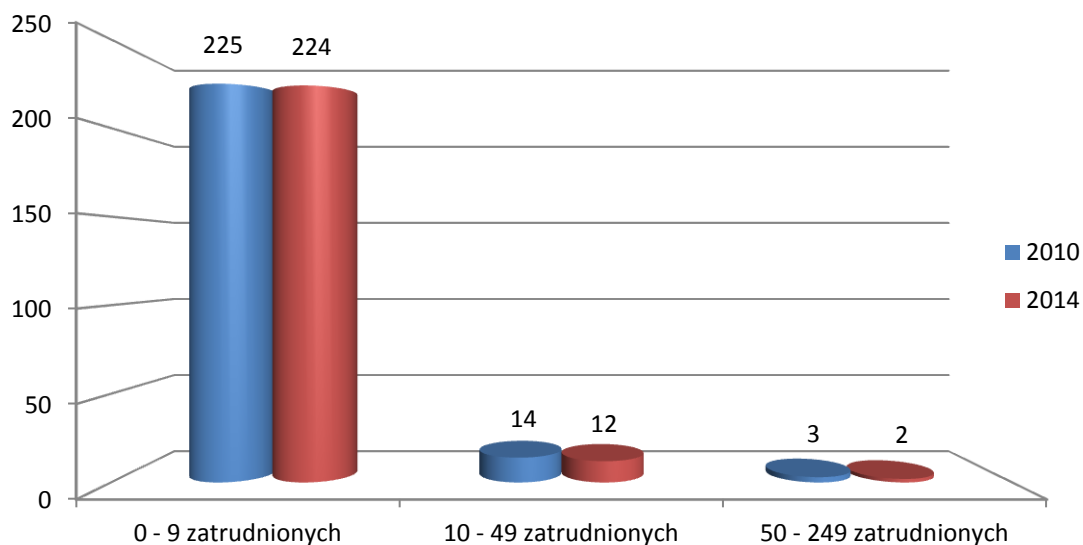
Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Pomimo utrzymującego się poziomu ludności w wieku produkcyjnym, ilość przedsiębiorstw funkcjonujących na terenie gminy ulega powolnemu zmniejszaniu się.

Według danych GUS, w roku 2014 na terenie gminy działało o 4 podmioty gospodarki narodowej mniej niż w roku 2010 i ich ilość wyniosła 238, w tym 224 podmioty należące do sektora prywatnego, z czego 185 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. W roku 2010 działało 229 podmiotów w sektorze prywatnym (w tym 191 osób fizycznych).

Spadek ilości działających podmiotów rozkłada się równomiernie wśród przedsiębiorstw według klas ich wielkości. Na terenie gminy nie działa żadne duże przedsiębiorstwo zatrudniające ponad 250 osób.

Wykres 9. Podmioty gospodarki narodowej na terenie gminy wg klas wielkości



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Na koniec grudnia 2014 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 317 bezrobotnych mieszkańców gminy wiejskiej Horyniec Zdrój (w tym 150 kobiet). Udział zarejestrowanych osób bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym wyniósł 10,1%.

Przez teren gminy Horyniec Zdrój przebiega droga wojewódzka nr 867. Łączna długość dróg powiatowych wynosi 44,33 km.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

4. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
5. Środowiskowy Dom Samopomocy
6. Szkoła Podstawowa
7. Gimnazjum
8. Gminny Ośrodek Kultury
9. Gminna Biblioteka Publiczna

3.2.7. Gmina wiejska Stary Dzików

Gmina wiejska Stary Dzików położona jest w zachodniej części powiatu lubaczowskiego i graniczy od wschodu z gminą Cieszanów a od południa z gminą Oleszyce. Od strony południowo zachodniej, zachodniej i północnej sąsiaduje odpowiednio z powiatem jarosławskim, powiatem przeworskim oraz powiatem biłgorajskim należącym do województwa lubelskiego. W skład gminy wchodzi 5 sołectw.

Mapa 8. Gmina Wiejska Stary Dzików



Źródło: Opracowanie własne

Powierzchnia gminy wynosi 155,7 km², co stanowi 11,9% terenu powiatu lubaczowskiego. Użytki rolne zajmują 52,7% (82 km²) a grunty leśne 44,5% (69,3 km²) powierzchni gminy.

Według danych GUS, na koniec roku 2014 gminę zamieszkiwało 4335 osób, z czego 50% stanowiły kobiety. W 2010 roku liczba mieszkańców wynosiła 4452, w tym 2201 kobiet. Gęstość zaludnienia jest niższa niż średnia dla powiatu i wynosi 28 osób na km².

Wskaźnik przyrostu naturalnego na 1000 ludności w porównaniu do innych gmin powiatu lubaczowskiego uległ niewielkiemu obniżeniu z (-1,1) w roku 2010 do wartości (-1,4) na koniec 2014 roku. Korzystniejsze jest saldo migracji wewnętrznych, które wyniosło (-20) - w 2010 roku wynosiło (-38).

Stan ludności w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym odzwierciedla ogólną sytuację występującą na przeważającym terenie całego powiatu – spadek liczebności mieszkańców i starzenie się społeczeństwa.

Tabela 12. Struktura ludności gminy wiejskiej Stary Dzików wg ekonomicznych grup wiekowych

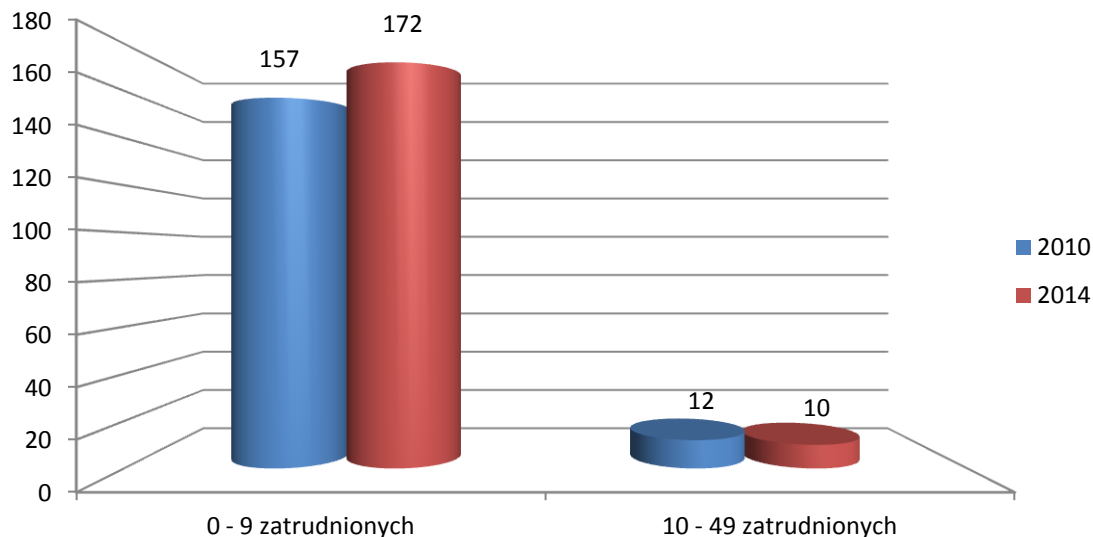
Grupa ludności	w wieku przedprodukcyjnym		w wieku produkcyjnym		w wieku poprodukcyjnym	
	2010	2014	2010	2014	2010	2014
Ilość osób	905	786	2725	2687	822	862
Udział % w ludności ogółem	20,3	18,1	61,2	62,0	18,5	19,9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Na terenie gminy Stary Dzików utrzymuje się tendencja wzrostowa ilości funkcjonujących podmiotów gospodarki narodowej. Na koniec 2014 roku było ich 182, czyli o 13 więcej niż w 2010 roku. W sektorze prywatnym działało 166 firm (w roku 2010 – 158), z czego 143 (w roku 2010 – 139) to osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą.

Najwięcej podmiotów gospodarczych to mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób, których ilość zwiększyła się w porównaniu do danych z 2010 roku o 15, natomiast ilość małych przedsiębiorstw zatrudniających od 10 do 49 pracowników zmniejszyła się z 12 do 10. Na terenie gminy nie działają żadne średnie i duże przedsiębiorstwa.

Wykres 10. Podmioty gospodarki narodowej na terenie gminy wg klas wielkości



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Według danych GUS na koniec 2014 roku w Powiatowym Urzędzie Pracy było zarejestrowanych 181 bezrobotnych mieszkańców gminy wiejskiej Stary Dzików (w tym 80 kobiet). Udział zarejestrowanych osób bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym wyniósł 6,7% i był najniższy spośród wszystkich gmin wchodzących w skład powiatu lubaczowskiego.

W południowej części gminy Stary Dzików przebiega kilkukilometrowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 867. Łączna długość dróg powiatowych wynosi 39,4 km.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
2. Gminny Ośrodek Kultury
3. Gminna Biblioteka Publiczna w Starym Dzikowie
4. Gminne Świetlice Wiejskie w Nowym Dzikowie, Cewkowie, Cewkowie Woli, Ułazowie i Moszczanicy
5. Zespół Szkół w Starym Dzikowie
6. Zespół Szkół w Cewkowie

3.2.8. Gmina wiejska Wielkie Oczy

Gmina Wielkie Oczy jest najbardziej wysuniętą na południe gminą powiatu lubaczowskiego granicząc od północy z gminą wiejską Lubaczów, od wschodu z Ukrainą oraz od południa i zachodu z gminami powiatu jarosławskiego. W skład gminy wchodzi 10 sołectw.

Mapa 9. Gmina Wiejska Wielkie Oczy



Źródło: Opracowanie własne

Gmina jest najmniejszą oraz najslabiej zaludnioną gminą wiejską powiatu. Jej powierzchnia wynosi 146,2 km² co stanowi 11,2% obszaru powiatu. Użytki rolne zajmują 37,6% natomiast grunty leśne 58,5% powierzchni gminy.

Na koniec 2014 roku zamieszkiwało ją 3886 osób (w tym 1973 kobiet), co stanowiło 6,8% ludności powiatu lubaczowskiego. Liczba mieszkańców gminy od roku 2010 zmalała o 60 osób. Gęstość zaludnienia wynosi 27 osób na km².

Przyrost naturalny w ostatnich latach uległ obniżeniu osiągając wartość ujemną. W roku 2010 wynosił 1,0, w roku 2014 osiągnął wartość (-0,8). Niekorzystna tendencja utrzymuje się również w przypadku salda migracji wewnętrznych, które wyniosło (-6) (w 2010 roku wynosiło -1).

Gmina wiejska Wielkie Oczy jest jedyną jednostką samorządową powiatu, która zanotowała w ostatnich latach spadek ilości mieszkańców w wieku poprodukcyjnym któremu towarzyszy równoczesny wzrost osób w wieku produkcyjnym. Niestety, podobnie jak we wszystkich gminach należących do powiatu lubaczowskiego postępuje spadek mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym.

Tabela 13. Struktura ludności gminy wiejskiej Wielkie Oczy wg ekonomicznych grup wiekowych

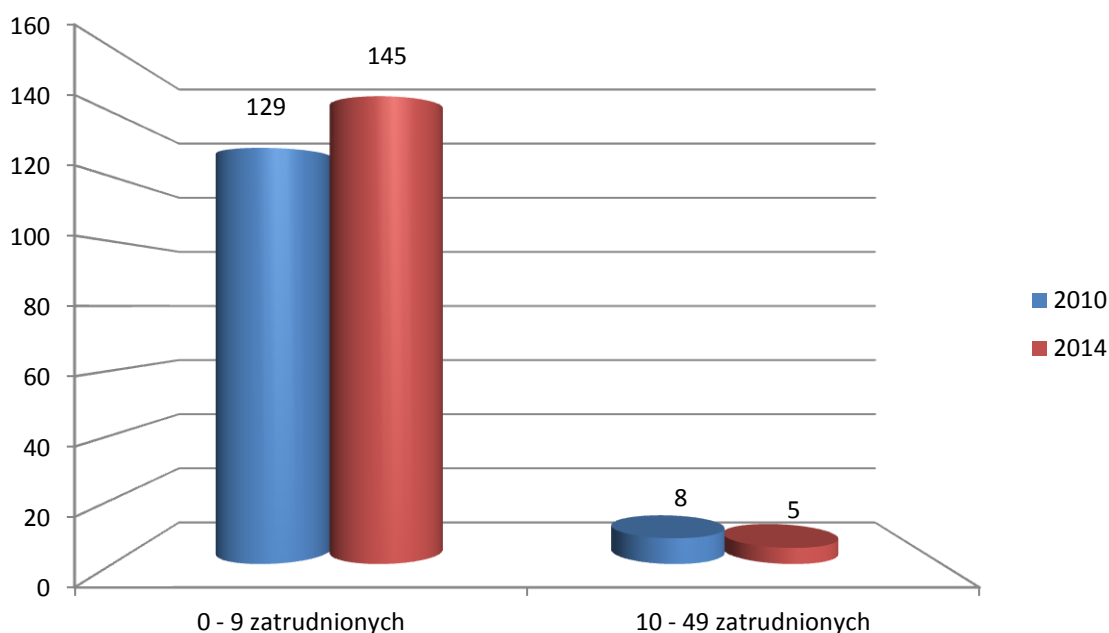
Grupa ludności	w wieku przedprodukcyjnym		w wieku produkcyjnym		w wieku poprodukcyjnym	
	2010	2014	2010	2014	2010	2014
Ilość osób	827	757	2410	2454	709	675
Udział % w ludności ogółem	21,0	19,5	61,1	63,1	18,0	17,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Według danych GUS, w roku 2014 na terenie gminy działało o 13 podmiotów gospodarki narodowej więcej niż w roku 2010 i ich ilość wyniosła 150, w tym 137 podmiotów należących do sektora prywatnego, z czego 108 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. W roku 2010 działało 126 podmiotów w sektorze prywatnym (w tym 103 osoby fizyczne).

Najwięcej podmiotów gospodarczych to mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób, których ilość zwiększyła się w porównaniu do danych z 2010 roku z 129 do 145 kosztem zmniejszenia się ilości małych przedsiębiorstw, których ilość zmniejszyła się z 8 do 5. Na terenie gminy nie działa żadne przedsiębiorstwo zatrudniające ponad 50 osób.

Wykres 11. Podmioty gospodarki narodowej na terenie gminy wg klas wielkości



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Według danych GUS na koniec grudnia 2014 roku gminę wiejską Wielkie Oczy zamieszkiwało 315 osób bezrobotnych, z czego 43,8% stanowiły kobiety. Gmina jako jedyna jednostka powiatu lubaczowskiego zanotowała wzrost bezrobocia oraz wskaźnika udziału zarejestrowanych bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w odniesieniu do 2010 roku. Ilość zarejestrowanych mieszkańców pozostających bez pracy zwiększyła się o 20 osób, natomiast wskaźnik wyniósł 12,8% i był najwyższy spośród wszystkich gmin powiatu lubaczowskiego.

Gmina Wielkie Oczy jest jedyną jednostką samorządową powiatu lubaczowskiego, przez której teren nie przebiega żadna droga wojewódzka. Podstawą układu komunikacyjnego są drogi powiatowe, których łączna długość wynosi 52,8 km.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

4. Zespół Szkół Publicznych w Wielkich Oczach
5. Zespół Szkół Publicznych w Łukawcu
6. Gminny Zespół Ekonomiczno-Administracyjny
7. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
8. Gminna Biblioteka Publiczna
9. Centrum Kultury

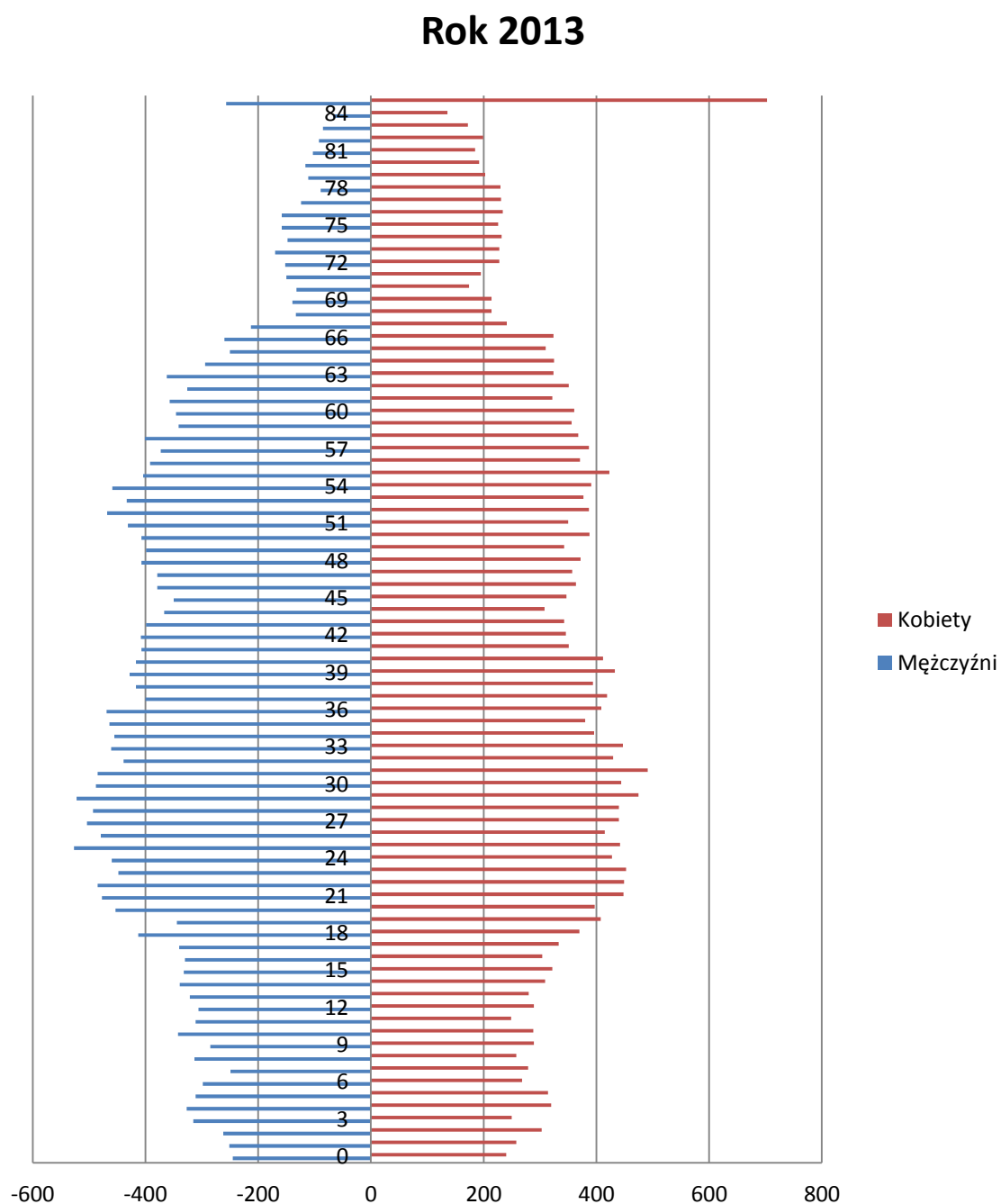
IV. Prognoza demograficzna

W dniu 1 stycznia 2013 roku weszła w życie Ustawa z dnia 11.05.2012 roku o zmianie ustawy o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych oraz niektórych innych ustaw, wprowadzająca m.in. zmiany w wieku emerytalnym. Według obowiązującego na dzień dzisiejszy prawa, wiek emerytalny zależy od daty urodzenia i do roku 2040 będzie równy dla kobiet i mężczyzn. Od początku 2013 roku jest on podnoszony co 4 miesiące o 1 miesiąc. Poziom 67 lat dla mężczyzn zostanie osiągnięty w 2020 roku, a dla kobiet w 2040 roku – to oznacza, że do 67. roku życia będą pracować kobiety mające dzisiaj 40 lat.

Poniższa prognoza demograficzna została opracowana bez uwzględnienia zmieniającego się w najbliższych latach wieku emerytalnego. Przyjęte założenie i porównywanie w poszczególnych latach (2016, 2020, 2030) tych samych grup wiekowych do ich liczebności w 2013 roku pozwala na dokładne określenie tendencji i zmieniającej się ilości osób w tym samym wieku.

W celu wykorzystania prognozy do dokładnego określenia w analizowanych latach przewidywanej ilości kobiet i mężczyzn w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym oraz wpływu reformy na spowolnienie procesu starzenia się społeczeństwa, należałoby uwzględnić zmieniający się w tym okresie wiek emerytalny.

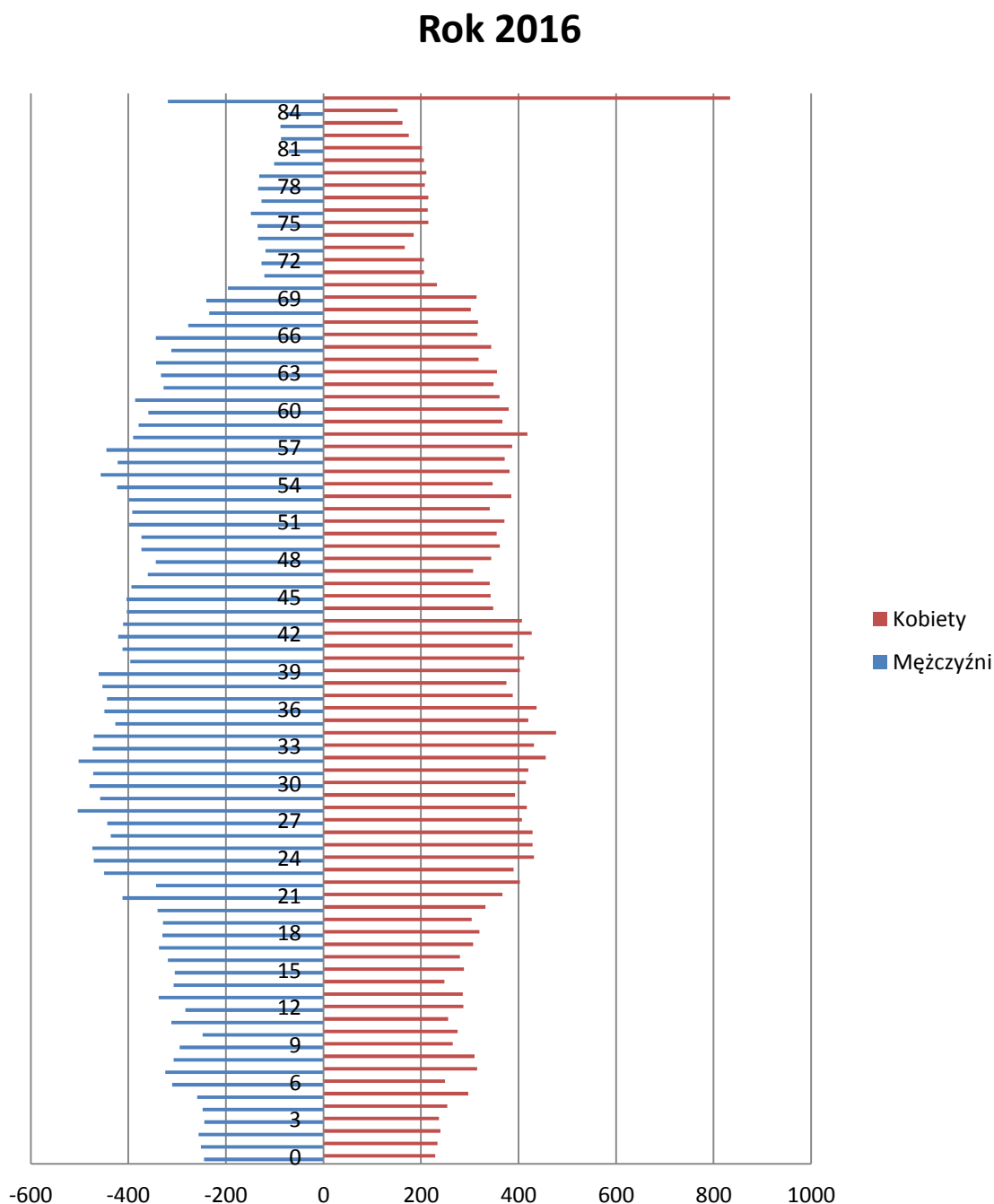
Wykres 12. Stan ludności wg wieku i płci (2013 rok)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Powyższy wykres przedstawia stan i liczbę ludności według płci i wieku w roku 2013 na terenie powiatu lubaczowskiego

Wykres 13. Prognoza ludności wg wieku i płci (2016 rok)

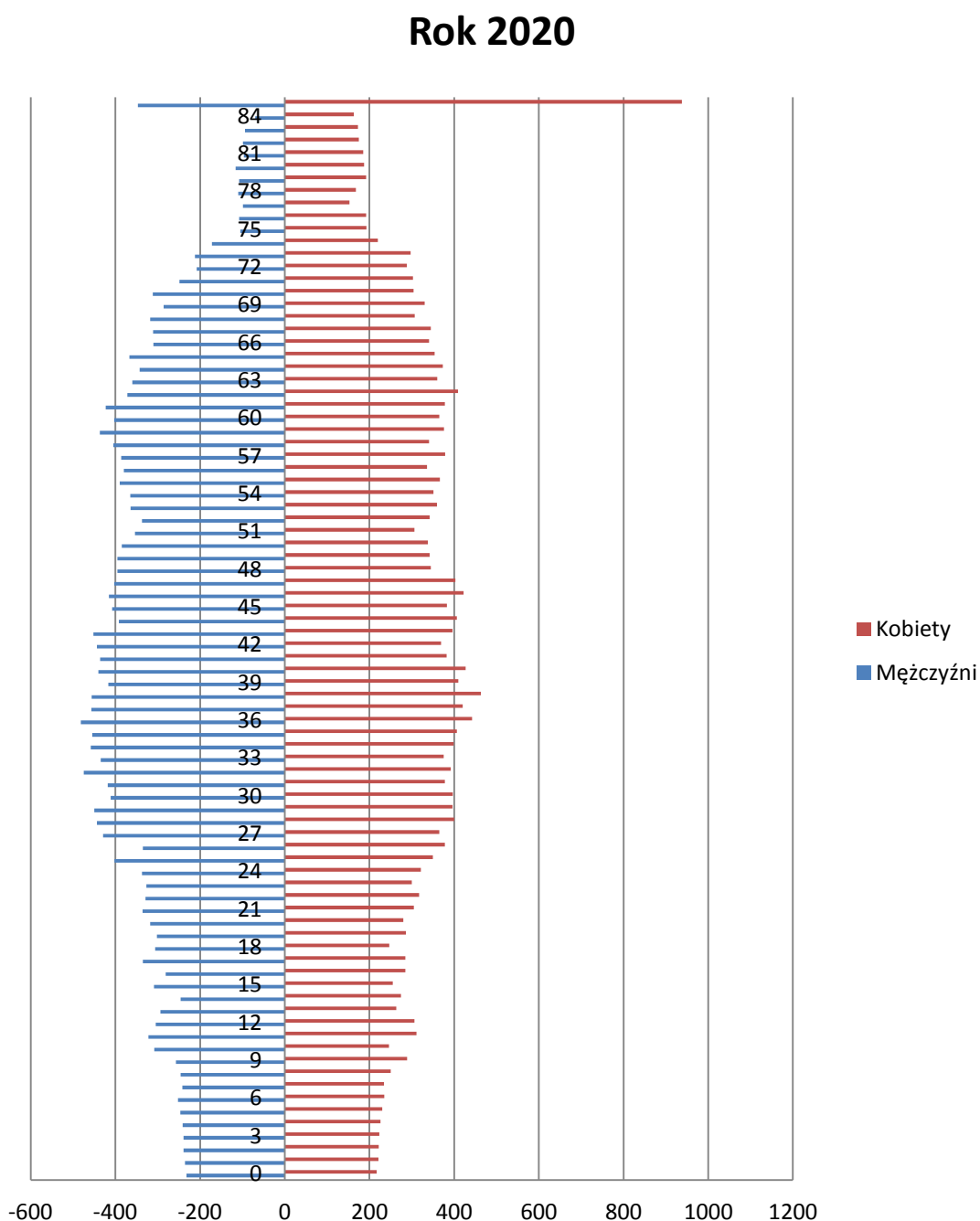


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na podstawie powyższych prognoz demograficznych można zauważyć, że liczba ludności w powiecie lubaczowskim w roku 2016 ulegnie spadkowi. Liczba mężczyzn w wieku 0-17 będzie wynosiła 5 188, co stanowi spadek o 289 osób w stosunku do roku 2013. Podobna sytuacja jest jeżeli chodzi o ilość kobiet, która zmniejszy się o 296 osób. W 2016 w wieku 0-17 będzie ich zaledwie 4 857. Liczba mężczyzn w wieku 18-44 spadnie o 444 osoby i będzie wynosić 11 665, natomiast liczba kobiet dla tej samej grupy wiekowej spadnie o 340 osób

i będzie wynosić 11 168. Dla grupy wiekowej 45-64 wśród mężczyzn w odniesieniu do 2013 roku spadek wyniesie 5 osób co spowoduje planowaną liczbę mężczyzn na poziomie 7 703. Liczba kobiet dla grupy wiekowej 45-59 spadnie o 159 i w roku 2016 będzie wynosić 5 422. Liczba mężczyzn w wieku 65+ wzrośnie o 417 osoby i w roku 2016 będzie wynosić 3 524 osoby. Wzrost nastąpi również wśród grupy kobiet w wieku 60+ o 394 osoby. Liczba wszystkich kobiet w tym wieku będzie wynosić 7 148. Już na podstawie dwóch pierwszych prognoz można zauważyć niewielkie starzenie się społeczeństwa.

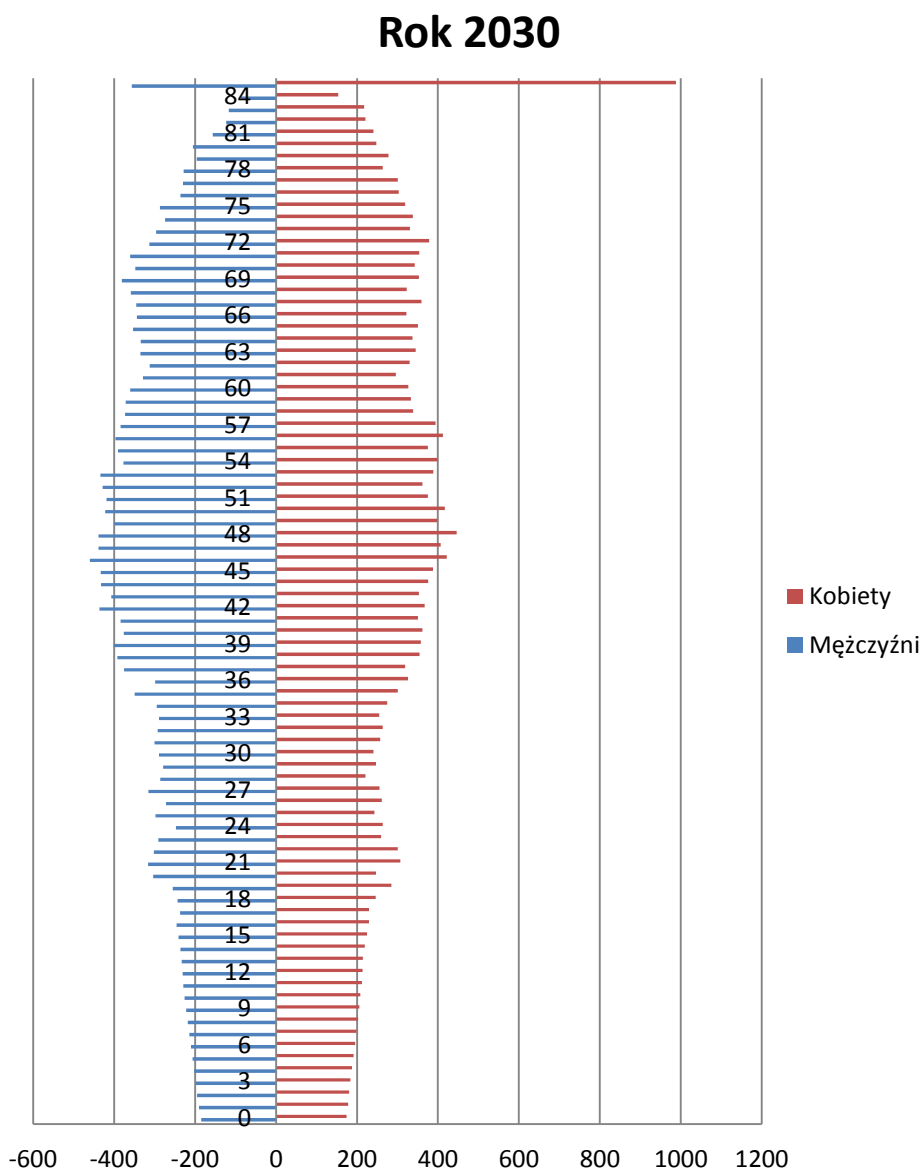
Wykres 14. Prognoza ludności wg wieku i płci (2020 rok)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Zgodnie z powyższą prognozą w 2020 roku teren powiatu będzie zamieszkiwany przez 55 253 osób, co oznacza spadek liczby mieszkańców w porównaniu do roku 2013 o 887 osób. Liczba mężczyzn w wieku 0-17 spadnie o 306 osób i będzie wynosić 4 831, natomiast kobiet w tym samym wieku będzie 5 153 co stanowi spadek o 581 osób. W grupie wiekowej 18-44 liczba mężczyzn będzie wynosiła 10 943 a kobiet 10 007, co stanowi spadek o odpowiednio 1 166 mężczyzn i 1 161 kobiet. Liczba mężczyzn dla grupy wiekowej 45-64 i kobiet dla grupy wiekowej 45-59 będzie kolejno wynosić 7 274 i 3 761 co stanowi odpowiednio spadek o 434 i 1 820 osób. Liczba mężczyzn w wieku 65+ będzie wynosić 4 441 a kobiet w wieku 60+ będzie 7 693. Obydwe wartości stanowią kolejno wzrost o 1 334 i 939 osoby. Na podstawie tej prognozy można zaobserwować zachodzący proces starzenia się społeczeństwa.

Wykres 15. Prognoza ludności wg wieku i płci (2030 rok)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Prognoza na rok 2030 przewiduje w porównaniu do roku 2013 spadek liczby mężczyzn w wieku 0-17 o 1 558 osób i dla tej samej grupy wiekowej spadek liczby kobiet o 1 499 osób. Spadek prognozowany jest również o 3 386 mężczyzn i o 3 270 kobiet w grupie wiekowej 18-44. Dla liczby mężczyzn w wieku 45-64 przewiduje się wzrost o 128 osoby a dla liczby kobiet w wieku 45-59 wzrost o 275 osoby. Prognoza dla grupy mężczyzn w wieku 65+ zapowiada wzrost o 2 487 osoby, natomiast dla grupy kobiet w wieku 60+ przewiduje się wzrost o 1 868 osób. Pomimo prognozowanego niewielkiego wzrostu populacji mieszkańców powiatu lubaczowskiego w wieku 45-59 dla kobiet oraz 45-64 dla mężczyzn, ilość mieszkańców w wieku ponad 60 lat dla kobiet i 65 lat dla mężczyzn sukcesywnie będzie się zwiększać. Przewidywane zmiany demograficzne społeczeństwa będą skutkowały koniecznością większego dostosowania w przyszłości komunikacji publicznej do potrzeb osób starszych.

V. Istniejąca sieć połączeń w Powiecie

5.1. Sieć drogowa

Drogi publiczne ze względu na funkcję w sieci drogowej dzielą się według przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. 2013.37.260 z dnia 30 stycznia 2013 r.) na następujące kategorie:

- drogi krajowe,
- drogi wojewódzkie,
- drogi powiatowe,
- drogi gminne,

Do **dróg krajowych** zgodnie z Ustawą o drogach publicznych zalicza się:

1. autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągach do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych;
2. drogi międzynarodowe;
3. drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych;
4. drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów;
5. drogi alternatywne dla autostrad płatnych;
6. drogi stanowiące ciągi obwodnicowe dużych aglomeracji miejskich;
7. drogi o znaczeniu obronnym.

Do **dróg wojewódzkich** zalicza się sieć dróg uzupełniająca system dróg krajowych. Droga wojewódzka stanowi własność właściwego samorządu województwa. Zgodnie z Ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych z późniejszymi zmianami (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115), do dróg wojewódzkich zalicza się drogi stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa i drogi o znaczeniu obronnym, nie zaliczone do dróg krajowych. Do kategorii dróg wojewódzkich zaliczane są drogi na podstawie uchwały sejmiku wojewódzkiego odpowiedniego województwa.

Do **dróg powiatowych** zalicza się drogi stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą. Zaliczenie do kategorii dróg powiatowych oraz ustalenie ich przebiegu następuje w drodze uchwały rady powiatu w porozumieniu z zarządem województwa, po zasięgnięciu opinii wójtów (burmistrzów, prezydentów miast) gmin, na obszarze których przebiega droga, oraz zarządów sąsiednich powiatów.

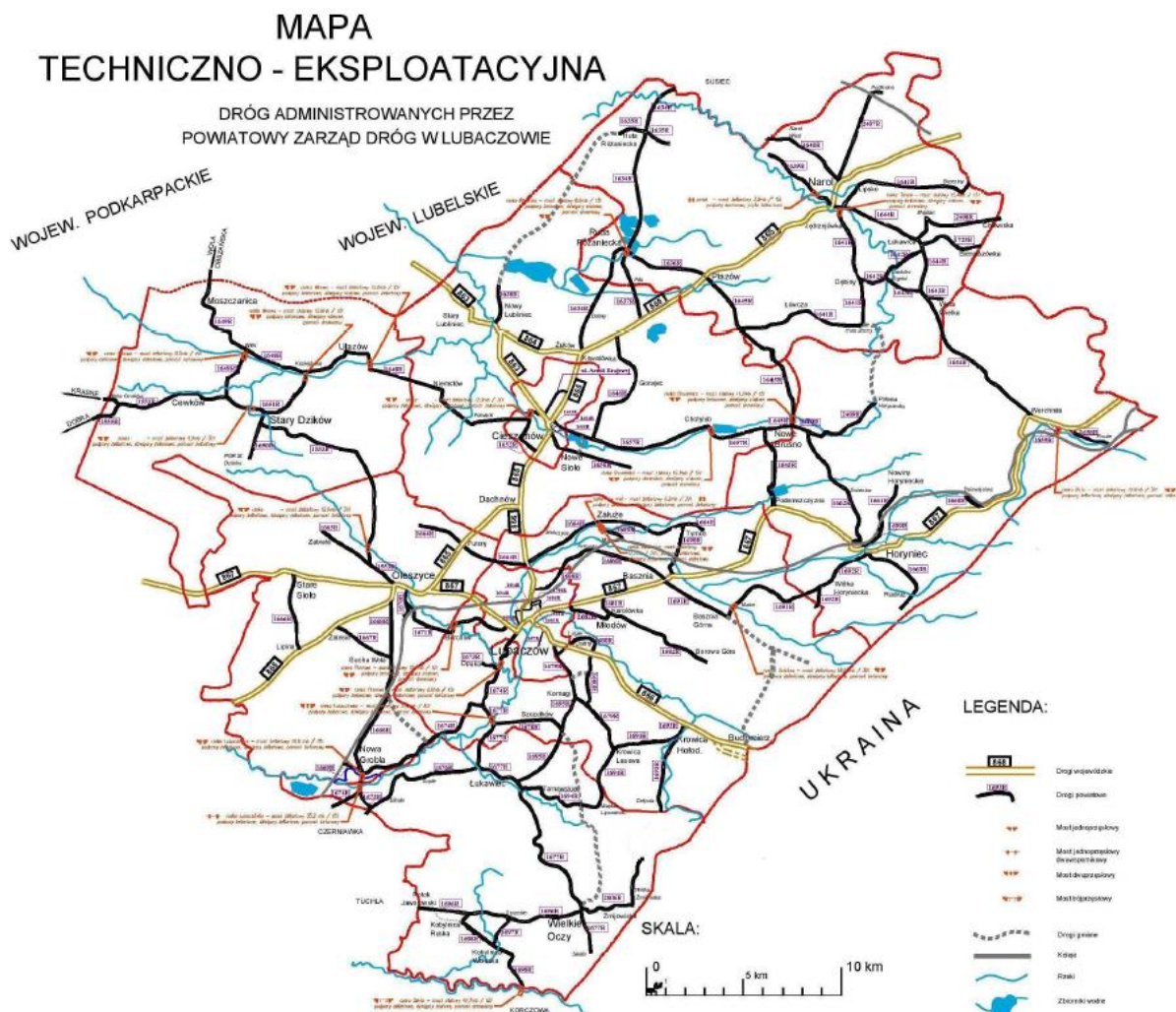
Do **dróg gminnych** zalicza się drogi zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 20 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260). Jest to droga o znaczeniu lokalnym niezaliczona do innej kategorii, stanowiąca uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych. Zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy, po zasięgnięciu opinii właściwego terytorialnie zarządu powiatu. Zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137) oraz rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003 r. Nr 177, poz. 1729), organem zarządzającym ruchem na drogach gminnych jest starosta, a organem sprawującym nadzór nad zarządzaniem ruchem jest wojewoda, z wyjątkiem dróg położonych w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu, gdzie zarządcą ruchu na wszystkich drogach publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta.

Do **dróg o nawierzchni twardej** zalicza się drogi o nawierzchni twardej ulepszonej (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu z płyt kamiennie – betonowych, bitumu) oraz drogi o nawierzchni nieulepszonej (o nawierzchni tłuczniowej i brukowej)

Do **dróg o nawierzchni gruntowej** zalicza się drogi o nawierzchni z gruntu rodzimego oraz utrwalone w wyniku specjalnych zabiegów i preparacji gruntu rodzimego przy pomocy mieszanin wykonanych z gliny, żwiru, żużla itp.

W związku z brakiem dróg krajowych, podstawową sieć drogową na terenie powiatu lubaczowskiego tworzą drogi wojewódzkie i powiatowe. Geometria sieci drogowej zapewnia powiązania miast i gmin w układzie wewnętrznym i zabezpiecza połączenia z krajowym układem drogowym. Przez teren powiatu przebiegają drogi wojewódzkie nr 863, 864, 865, 866 oraz 867 o łącznej długości 136,67 km.

Mapa 10. Mapa Techniczno – Eksploatacyjna Powiatu Lubaczowskiego



Źródło: Starostwo Powiatowe w Lubaczowie

Najważniejszy węzeł komunikacyjny powiatu lubaczowskiego stanowi miasto Lubaczów. Krzyżuje się w nim droga wojewódzka nr 867 z drogą nr 866, która w odległości 6 km w kierunku północnym w miejscowości Dachnów łączy się drogą wojewódzką nr 865. W odległości 7 km w kierunku zachodnim od Lubaczowa leży miasto Oleszyce, na terenie którego krzyżują się dwie drogi wojewódzkie przebiegające przez teren całego powiatu lubaczowskiego: w kierunku wschód-zachód droga nr 867 oraz w kierunku południe-północ droga nr 865.

Ważnymi węzłami komunikacyjnymi są również miasto Cieszanów i miejscowość Żuków, przez które przebiega droga nr 865. Z Żukowa drogą nr 864 do miejscowości Nowy Lubliniec, a następnie drogą wojewódzką nr 863 biegnącą z Cieszanowa w kierunku północno zachodnim można przekroczyć granicę z województwem lubelskim.

Tabela 14. Wykaz dróg wojewódzkich na terenie powiatu lubaczowskiego

L.p.	Nr drogi	Nazwa ciągu drogi wojewódzkiej	Długość [km]	Klasa drogi	Rodzaj nawierzchni
1.	863	Granica Województwa – Nowy Lubliniec - Cieszanów	9,708	Z	MB
2.	864	Nowy Lubliniec - Żuków	4,467	Z	MB
3.	865	Wólka Zapałowska – Oleszyce – Cieszanów – Narol - Granica Województwa	47,451	G	MB
4.	866	Dachnów - Lubaczów	6,272	Z	MB
5.	866	Lubaczów – Krowica Hołodowska – Granica Państwa	13,300	G	MB
6.	867	Granica Powiatu – Oleszyce – Lubaczów – Horyniec Zdrój - Werchrata	52,570	Z	MB
7.	867	Werchrata - Granica Województwa	2,897	G	MB

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie

W powiązaniu z drogami wojewódzkimi, zasadniczy układ komunikacyjny powiatu lubaczowskiego tworzą drogi powiatowe o łącznej długości 388,64 km.

Tabela 15. Wykaz dróg powiatowych w poszczególnych gminach powiatu lubaczowskiego

Gmina Miejska Lubaczów						
L.p.	Nr drogi	Nazwa ciągu drogi powiatowej	Długość [km]	Klasa drogi	Nazwa ulicy	Rodzaj nawierzchni
1.	1664R	Lubaczów - Futory	1,736	Z	-	MB
2.	1671R	Oleszyce - Borchów - Lubaczów	1,919	Z	ul. Polna	MB
3.	1674R	Lubaczów - Szczutków - Duńkowice	0,050	G	ul. Wyszyńskiego	MB
4.	1679R	Lubaczów - Krowica Lasowa	1,761	Z	ul. Sobieskiego	MB
5.	1682R	Lubaczów - Borowa Góra	0,273	Z	ul. Młodowa	MB
6.	1683R	ul. Nowa - Lubaczów	0,557	Z	ul. Nowa	MB
7.	1684R	ul. Konopnickiej - Lubaczów	0,706	Z	ul. Konopnickiej	MB
8.	1684R	ul. Mickiewicza - Lubaczów	0,519	G	ul. Mickiewicza	MB

9.	1685R	ul. Krasieńskiego - Lubaczów	0,275	Z	ul. Krasieńskiego	MB
10.	1686R	ul. Słowackiego - Lubaczów	0,829	G	ul. Słowackiego	MB
11.	1687R	ul. Mazury - Lubaczów	1,070	Z	ul. Mazury	MB
12.	1688R	Lubaczów - Basznia	2,027	Z	ul. Szopena	MB
13.	1700R	Dojazd do stacji PKP Lubaczów	0,194	G	-	MB
14.	2501R	ul. Orzeszkowej - Lubaczów	0,988	Z	ul. Orzeszkowej	KP
Razem			12,904			
Gmina Miejsko-Wiejska Oleszyce						
L.p.	Nr drogi	Nazwa ciągu drogi powiatowej	Długość [km]	Klasa drogi	Nazwa ulicy	Rodzaj nawierzchni
1.	1553R	Cewków - Stary Dzików - Oleszyce	5,733	Z	ul. Kustronia	MB
2.	1664R	Lubaczów - Futory	4,381	Z	-	MB
3.	1665R	Oleszyce - Zabiąła	3,743	Z	-	MB
4.	1666R	Stare Sióło - Lipina	4,254	Z	-	MB
5.	1667R	Zalesie - Sucha Wola	3,317	Z	-	MB
6.	1668R	Oleszyce - Nowa Grobla	9,785	Z	-	MB
7.	1669R	Nowa Grobla - dojazd do stacji PKP	1,054	L	-	MB
8.	1670R	Dojazd do stacji PKP Oleszyce	1,007	Z	ul. Kolejowa	MB
9.	1671R	Oleszyce - Borchów - Lubaczów	2,930	Z	ul. Nasienna	MB
10.	1674R	Lubaczów - Szczutków - Duńkowice	6,342	Z	-	MB
Razem			42,546			
Gmina Miejsko-Wiejska Narol						
L.p.	Nr drogi	Nazwa ciągu drogi powiatowej	Długość [km]	Klasa drogi	Nazwa ulicy	Rodzaj nawierzchni
1.	1634R	Granica województwa - Huta Różaniecka - Żuków	10,317	G	-	MB
2.	1635R	Huta Różaniecka przez wieś	1,660	L	-	MB

3.	1636R	Ruda Różaniecka - Płazów	4,213	Z	ul. Kościuszki	MB
4.	1637R	Ruda Różaniecka - Piła	2,566	Z	-	MB
5.	1639R	Narol - Granica województwa (Młynki)	3,798	Z	ul. Józefowska	MB/TŁ
6.	1640R	Pary - Granica województwa - Narol Wieś	3,840	Z	ul. Pałacowa	MB
7.	1641R	Lipsko - Huta Złomy	6,485	Z	-	MB
8.	1641R	Łówcza - Huta Złomy	6,684	Z	-	MB/TŁ/MB
9.	1641R	Lipsko - Granica województwa - Brzeziny (Lipie)	5,700	Z	ul. Mogiłek	MB/TŁ/GR
10.	1642R	Dębiny - Łukawica	3,862	Z	-	MB
11.	1643R	Jacków Ogród - Wola Wielka (Huta Lubycka)	2,996	Z	-	MB
12.	1644R	Narol - Werchrata	8,870	Z	ul. Lwowska	MB
13.	1645R	Płazów - Podemszczyzna	5,404	Z	ul. Sikorskiego	MB
14.	1723R	Łukawica - Bieniaszówka (Huta Lubycka)	2,490	Z	-	MB
15.	2407R	Podlesina - Narol Wieś	6,287	L	ul. Parkowa	MB/GŻ
16.	2408R	Łukawica – Chlewiska	4,321	Z	-	MB/GR
Razem			79,493			
Gmina Miejsko-Wiejska Cieszanów						
L.p.	Nr drogi	Nazwa ciągu drogi powiatowej	Długość [km]	Klasa drogi	Nazwa ulicy	Rodzaj nawierzchni
1.	1634R	Granica województwa – Huta Różaniecka - Żuków	3,248	G	-	MB
2.	1637R	Ruda Różaniecka – Piła	0,986	Z	-	MB
3.	1638R	Nowy Lubliniec przez wieś	2,191	L	-	MB
4.	1645R	Płazów - Podemszczyzna	1,558	Z	-	MB/TŁ

5.	1646R	Kowalówka - Gorajec - Nowe Sioło	7,826	Z	-	MB
6.	1648R	Moszczanica - Niemstów - Cieszanów	8,875	Z	ul. Skorupki	MB
7.	1652R	ul. Czeresnie - Cieszanów	1,170	Z	ul. Czeresnie	MB
8.	1652R	ul. Leśna - Cieszanów	1,201	Z	ul. Leśna	MB
9.	1653R	ul. Witosa - Cieszanów	0,122	L	ul. Witosa	KP
10.	1654R	ul. Dworcowa - Cieszanów	0,127	Z	ul. Dworcowa	MB
11.	1655R	ul. Dąbala - Cieszanów	0,233	L	ul. Dąbala	MB
12.	1656R	Cieszanów - Nowe Sioło	4,126	Z	ul. Podwale	MB
13.	1657R	Cieszanów - Nowe Brusno	11,968	Z	ul. Mickiewicza	MB
14.	Brak numeru	ul. Armii Krajowej - Cieszanów	0,865	Z		MB
Razem			44,496			
Gmina Wiejska Lubaczów						
L.p.	Nr drogi	Nazwa ciągu drogi powiatowej	Długość [km]	Klasa drogi	Nazwa ulicy	Rodzaj nawierzchni
1.	1664R	Lubaczów - Tymce	10,079	Z	-	MB
2.	1671R	Oleszyce - Borchów - Lubaczów	1,100	Z	-	MB
3.	1673R	Opaka przez wieś	0,855	L	-	MB/GŻ
4.	1674R	Lubaczów - Szczutków - Duńkowice	6,997	G/Z	-	MB
5.	1677R	Szczutków - Wielkie Oczy - Granica Państwa	2,350	Z	-	MB
6.	1678R	Szczutków - Dąbrowa	3,753	Z	-	MB
7.	1679R	Lubaczów - Krowica Lasowa	5,299	Z	-	MB
8.	1680R	Lisie Jamy - Dąbrowa	5,564	Z	ul. Wspólna i ul. Długa	MB
9.	1681R	Karolówka przez wieś	0,466	Z	ul. Wspólna	MB

10.	1682R	Lubaczów - Borowa Góra	5,579	Z	ul. Szkolna i ul. Sobieskiego	MB
11.	1688R	Lubaczów - Basznia	6,683	Z	ul. Wiejska	MB
12.	1689R	Załuże - Moczar Duży	1,413	Z	-	MB
13.	1690R	Tymce - Basznia	3,068	Z	ul. Leśna	MB
14.	1691R	Basznia - Wólka Horyniecka	6,450	Z	ul. Mierzwy	MB
15.	1693R	Krowica Hołodowska - Cetynia	4,722	Z	-	GR/MB
16.	1694R	Łukawiec - Krowica Hołodowska	5,623	Z	-	MB
17.	1695R	Dąbrowa - Łukawiec	2,671	Z	-	MB
Razem			72,672			
Gmina Wiejska Horyniec Zdrój						
L.p.	Nr drogi	Nazwa ciągu drogi powiatowej	Długość [km]	Klasa drogi	Nazwa ulicy	Rodzaj nawierzchni
1.	1644R	Narol - Werchrata	7,265	Z	-	MB
2.	1645R	Plazów - Podemszczyzna	8,326	Z	-	MB/TŁ
3.	1658R	Werchrata - Prusie - Granica Państwa	1,194	L	-	TŁ/GR
4.	1659R	Dojazd do stacji PKP Werchrata	0,462	Z	-	MB
5.	1660R	Dojazd do stacji PKP Dziewięcierz	0,768	L	-	TŁ
6.	1661R	Horyniec - Nowiny Horynieckie	3,371	Z	ul. Myśliwska	MB
7.	1662R	Nowe Brusno - Horyniec	7,363	Z	Ul. Sanatoryjna	MB
8.	1663R	Horyniec - Radruż	4,504	Z	Aleja Przyjaźni i ul. Dąbrowskiego	MB
9.	1691R	Basznia - Wólka Horyniecka	1,368	Z	-	GR
10.	1692R	Horyniec - Wólka Horyniecka - Kaplisze	4,919	Z	ul. Zdrojowa	MB/TŁ
11.	1699R	Dojazd do stacji PKP Horyniec	0,625	Z	ul. Myśliwska	MB
12.	2409R	Nowe Brusno - PGR Polanka	4,168	Z	ul. Zdrojowa	MB/TL

		Razem	44,333			
Gmina Wiejska Stary Dzików						
L.p.	Nr drogi	Nazwa ciągu drogi powiatowej	Długość [km]	Klasa drogi	Nazwa ulicy	Rodzaj nawierzchni
1.	1553R	Cewków - Stary Dzików - Oleszyce	15,759	Z	ul. Kościuszki	MB
2.	1555R	Dobra - Cewków	1,040	Z	-	MB
3.	1648R	Moszczanica - Niemstów - Cieszanów	9,645	Z	ul. Skorupki	MB
4.	1649R	Granica województwa - Moszczanica - Cewków	7,275	Z	-	MB
5.	1650R	Stary Dzików - PGR Stary Dzików (Lebiedzie)	2,131	Z	ul. Sobieskiego	MB
6.	1651R	Ułazów - Stary Dzików	3,570	Z	ul. Kustronia i ul. Cieszanowska	MB
		Razem	39,402			
Gmina Wiejska Wielkie Oczy						
L.p.	Nr drogi	Nazwa ciągu drogi powiatowej	Długość [km]	Klasa drogi	Nazwa ulicy	Rodzaj nawierzchni
1.	1674R	Lubaczów - Szczutków - Duńkowice	0,243	G	-	MB
2.	1675R	Nowa Grobla - Miękiś Nowy	1,286	Z	-	MB
3.	1676R	Czerniawka - Łukawiec	6,156	Z	-	MB
4.	1677R	Szczutków - Wielkie Oczy - Granica Państwa	13,652	G	ul. Łukawiecka, ul. Krakowiecka	MB/GR
7.	1693R	Krowica Hołodowska - Cetynia	1,012	Z	-	GR
8.	1694R	Łukawiec - Krowica Hołodowska	5,446	Z	-	MB
9.	1695R	Dąbrowa - Łukawiec	2,820	Z	-	MB
10.	1696R	Laszki - Tuchla - Wielkie Oczy	9,766	G	ul. Kazimierza	MB
12.	1697R	Szczeble - Kobylnica Wołoska	1,677	Z	-	MB

13.	1698R	Kobylnica Ruska - Budzyń - Korczowa	5,614	Z/G	-	MB
15.	2606R	Wielkie Oczy - Żmijowiska - Wólka Żmijowska	5,123	Z	ul. Leśna	GR/TŁ
Razem			52,795			

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ze Starostwa Powiatowego w Lubaczowie

LEGENDA

Klasa drogi:

- G** - Główna
- Z** - Zbiorcza
- L** - Lokalna

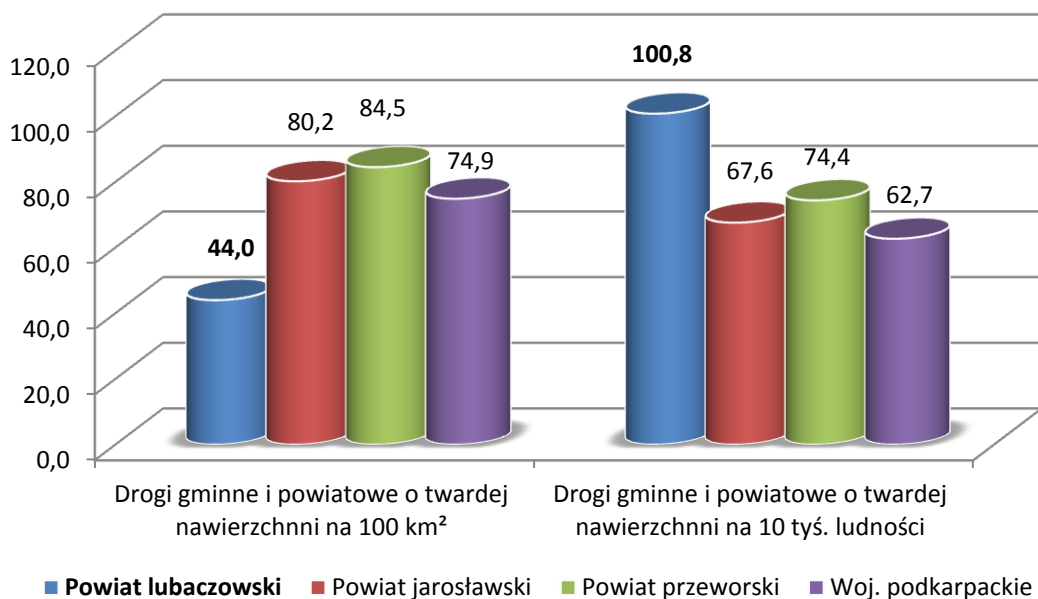
Nawierzchnia

- MB** - Bitumiczna
- KP** - Kostka prefabrykowana
- TŁ** - Tłuczniowa
- GŻ** - Gruntowa wzmocniona żwirem, żużlem itp.
- GR** - Gruntowa naturalna z gruntu rodzimego

Uzupełnienie wymienionej sieci dróg stanowią drogi gminne. Obsługują one głównie przyległą zabudowę na terenie poszczególnych miejscowości gmin. Większość nawierzchni tych dróg jest w średnim stanie technicznym i użytkowym, wymaga remontów i modernizacji, co jest warunkiem koniecznym do zaspokajania potrzeb gospodarczych oraz społecznych wsi w zakresie transportu. Według danych GUS na koniec 2013 roku na terenie powiatu było 209,1 km dróg gminnych o nawierzchni twardej oraz 76,9 km o nawierzchni gruntowej.

Poniższy wykres obrazuje stopień rozwinięcia sieci drogowej powiatu lubaczowskiego na tle sąsiadujących powiatów oraz średniej dla województwa podkarpackiego na podstawie wskaźnika długości dróg przypadających na 100 km² oraz na 10 tys. mieszkańców.

Wykres 16. Długość dróg w [km] w 2013 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

5.2. Inwestycje drogowe

W latach 2014 – 2020 na wstępnej liście projektów drogowych przewidzianych do realizacji na terenie powiatu lubaczowskiego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego znajdują się następujące zadania na łączną kwotę prawie 100 mln złotych:

1. Budowa obwodnicy Oleszyce i Cieszanów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 865 Jarosław – Oleszyce – Cieszanów – Bełzec (I etap do 2018), długość: 5,0 km (skrzyżowania – 2 ronda, most na rzece),
2. Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 867 na odcinku od Oleszyc do Lubaczowa wraz z budową obwodnicy Oleszyc (I etap do 2018), długość: 5,0 km (budowa nowej drogi- 0,9km, wzmocnienie istniejącej na dł. 4,1km),
3. Budowa obwodnicy Lubaczowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 866 Dachnów – Lubaczów – Granica Państwa (I etap do 2018), długość: 3,5 km (1 rondo, budowa mostu w Lubaczowie),
4. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 865 Jarosław – Bełzec na odcinku od miasta Zapałów do miasta Oleszyce (I etap do 2018), długość: 14,0 km (wzmocnienie istniejącej drogi w pasie drogowym, remont mostu na rzece Lubaczówka),

5. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 867 na odcinku od miasta Lubaczów do miejscowości Prusie (III etap po 2018 r.), długość: 25,0 km (wzmocnienie istniejącej drogi w pasie drogowym, lokalnie rozbudowa: skrzyżowania, brak obiektów inżynierskich),

W ramach Programu Współpracy Transgranicznej Polska – Białoruś - Ukraina 2014-2020 planowana jest rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 867 Sieniawa – Oleszyce – Granica Województwa (odcinek Lubaczów – Basznia Górna o długości 10,022 km)

Planowane do realizacji projekty na terenie powiatu lubaczowskiego (w tym projekty jednostek samorządu terytorialnego, stanowiących jedną z głównych grup beneficjentów Programu) będą mogły uzyskać wsparcie w trybie konkursowym w ramach poszczególnych osi priorytetowych/działań RPO WP 2014-2020.

W ramach Programu Przebudowy Dróg Lokalnych Etap II Bezpieczeństwo – Dostępność – Rozwój, samorządy mogły starać się w 2014 roku o dotację w wysokości do 50 procent, na inwestycje, których wartość nie przekracza 3 mln zł. Sfinansowane mogą być roboty polegające na budowie, przebudowie lub remoncie drogi, albo zadania służące poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dzięki współpracy pomiędzy powiatem lubaczowskim a poszczególnymi gminami poprzez partycypację w kosztach, samorządy z powiatu lubaczowskiego mogą otrzymać w 2015 roku dofinansowanie na remonty dróg w wysokości 6,7 mln złotych.

Zasadniczy układ komunikacyjny powiatu lubaczowskiego tworzą drogi powiatowe. Są to drogi o różnych szerokościach pasa drogowego i jezdni oraz zróżnicowanym stanie technicznym. W związku z tym powiat lubaczowski planuje w latach 2015 – 2025 następujące inwestycje drogowe:

- 1) Przebudowa drogi powiatowej nr 1553 R Cewków - Stary Dzików – Oleszyce w km 0+000 - 0+450, 8+494 - 20+872 i 21+413 - 21+492
- 2) Przebudowa drogi powiatowej nr 1638 R Nowy Lubliniec przez wieś w km 0+000 – 0+850 i 1+710 – 2+191
- 3) Przebudowa drogi powiatowej nr 1639 R Narol Wieś - Gr. woj.(Młynki) w km 0+000 – 1+095 i 2+139 – 3+798
- 4) Przebudowa drogi powiatowej nr 1641 R Lipsko - Gr. woj. - Brzeziny (Lipie) w km 0+000 - 5+700
- 5) Przebudowa drogi powiatowej nr 1641 R Łówcza - Huta Złomy w km 0+000 – 0+690, 1+610 – 2+250, 3+860 – 5+790 i 6+384 - 6+684

- 6) Przebudowa drogi powiatowej nr 1641 R Lipsko - Huta Złomy w km 0+000 – 1+850, 2+250 – 2+720 i 3+764 – 5+400
- 7) Przebudowa drogi powiatowej nr 1642 R Dębiny – Łukawica w km 0+000 - 3+862
- 8) Przebudowa drogi powiatowej nr 1643 R Jacków Ogród - Wola Wielka w km 0+000 - 2+996
- 9) Przebudowa drogi powiatowej nr 1646 R Kowalówka - Gorajec - Nowe Sióło w km 4+280 - 7+826
- 10) Przebudowa drogi powiatowej nr 1650 R Stary Dzików - PGR Stary Dzików w km 0+000 - 2+131
- 11) Przebudowa drogi powiatowej nr Armii Krajowej w Cieszanowie w km 0+000 - 0+865
- 12) Przebudowa drogi powiatowej nr 1658 R Werchrata - Prusie - Gr. Państwa w km 0+000 - 1+194
- 13) Przebudowa drogi powiatowej nr 1659 R Dojazd do stacji PKP Werchrata w km 0+000 - 0+462
- 14) Przebudowa drogi powiatowej nr 1663 R Horyniec – Radruż w km 0+000 - 0+315 i 3+385 - 4+504
- 15) Przebudowa drogi powiatowej nr 1677 R Szczutków - Wielkie Oczy - Gr. Państwa w km 0+000 – 13+207 i 15+598 – 16+002
- 16) Przebudowa drogi powiatowej nr 1678 R Szczutków – Dąbrowa w km 0+000 – 0+935 i 1+455 – 3+753
- 17) Przebudowa drogi powiatowej nr 1679 R Lubaczów - Krowica Lasowa w km 0+000 – 3+485
- 18) Przebudowa drogi powiatowej nr 1686 R Lubaczów ul. Słowackiego w km 0+000 - 0+829
- 19) Przebudowa drogi powiatowej nr 1688 R Lubaczów – Basznia w km 0+000 – 3+200 i 4+287 - 8+710
- 20) Przebudowa drogi powiatowej nr 1689 R Załuże - Moczar Duży w km 0+000 - 1+413
- 21) Przebudowa drogi powiatowej nr 1691 R Basznia - Wólka Horyniecka w km 0+000 – 0+840 i 3+298 - 7+818
- 22) Przebudowa drogi powiatowej nr 1692 R Horyniec - Wólka Horyniecka – Kaplisze w km 0+000 – 0+485 i 1+070 - 4+919
- 23) Przebudowa drogi powiatowej nr 1693 R Krowica Hołodowska – Cetynia w km 0+000 – 1+100 i 2+600 - 5+734
- 24) Przebudowa drogi powiatowej nr 1694 R Łukawiec - Krowica Hołodowska w km 4+858 - 11+069

- 25) Przebudowa drogi powiatowej nr 1696 R Laszki - Tuchla - Wielkie Oczy w km 17+650 – 20+231
- 26) Przebudowa drogi powiatowej nr 1698 R Kobylnica Ruska - Budzyń – Korczowa w km 0+000 - 2+648
- 27) Przebudowa drogi powiatowej nr 2409 R Nowe Brusno - PGR Polanka w km 0+000 - 4+168
- 28) Przebudowa drogi powiatowej nr 2606 R Wielkie Oczy – Żmijowiska - Wólka Żmijowska w km 0+000 – 2+136 i 3+836 - 5+123

Zrealizowanie planowanych inwestycji ze względu na bardzo duże koszty nie będzie możliwe bez wsparcia finansowego ze strony budżetu państwa oraz środków unijnych.

5.3. Sieć kolejowa

Układ sieci kolejowej województwa nawiązuje do historycznie ukształtowanych szlaków handlowych i transportowych oraz wynika z ukształtowania terenu. Obsługa wewnętrznej komunikacji kolejowej województwa podkarpackiego jest nierównomierna.

Przez terytorium województwa przebiega międzynarodowa magistrala kolejowa nr 91, będąca częścią trasy E-30, która prowadzi ruch z Europy Zachodniej na Ukrainę. Jej stan techniczny nie pozwala na podróżowanie z wysokimi prędkościami (min 160 km/h), dlatego w 2011 r. rozpoczęto modernizację tej linii na odcinku Kraków - Rzeszów oraz Rzeszów - Przemyśl. Oprócz tego na terenie województwa biegną szlaki kolejowe o znaczeniu zarówno państwowym (najważniejszą z nich jest linia nr 71 Ocice - Rzeszów na trasie do Warszawy, Przeworsk - Rozwadów - Lublin) jak i regionalnym.

Mapa 11. Linie kolejowe w województwie podkarpackim



Źródło: <http://mapa.bazakolejowa.pl/>

Jedną z nich jest jednotorowa linia kolejowa nr 101 Munina – Hrebenne o długości 39,34 km, która została zrealizowana w latach 1880-1884 dla połączenia Jarosławia z Rawą Ruską. Przebiega przez południowo – wschodnią część obszaru powiatu lubaczowskiego z przystankami w Nowej Grobli, Oleszycach, Lubaczowie, Baszni Dolnej i Górnej, Horyńcu Zdrój oraz Werchracie. W Baszni Dolnej oraz w Werchracie znajdują się stacje towarowe wykonujące załadunek i wyładunek towarów – przewozy towarowe są realizowane przez m.in. PKP Cargo.

Mapa 12. Przebieg linii kolejowej nr 101 Munina - Hrebenne



Źródło: www.wikipedia.org

Pomimo ogromnego znaczenia gospodarczego, komunikacyjnego i społecznego linia jest w bardzo złym stanie technicznym i wymaga modernizacji. Szynobusy obsługujące trasę pomiędzy Jarosławiem a Horyńcem Zdrój ze względu na liczne ograniczenia prędkości wynikające z wyeksploatowanych szyn, „zapadalność” torów i zły stan techniczny mostów i przejazdów uzyskują średnią prędkość wynoszącą 40 km/h.

Zdjęcie 1. Budynek stacji kolejowej w Lubaczowie



Źródło: www.wikipedia.org

Przewozy pasażerskie realizowane są jedynie przez spółkę Przewozy Regionalne. Ze względu na bardzo małą ilość kursów, długi czas przejazdu oraz niedostosowanie rozkładu jazdy do potrzeb osób pracujących, zainteresowanie połączeniami jest niewielkie a pasażerowie wybierają alternatywne środki transportu. Większą frekwencję, wynikającą głównie z ruchu turystycznego można odnotować w weekendy.

Tabela 16. Rozkład jazdy PKP na terenie powiatu lubaczowskiego

Jarosław – Horyniec Zdrój (kursuje w dni robocze)			
Jarosław	Horyniec Zdrój	Horyniec Zdrój	Jarosław
Odjazd	Przyjazd	Odjazd	Przyjazd
15:43	16:53	05:21	06:40
Rzeszów – Horyniec Zdrój (kursuje w niedzielę oprócz wakacji)			
Rzeszów	Horyniec Zdrój	Horyniec Zdrój	Rzeszów
Odjazd	Przyjazd	Odjazd	Przyjazd
06:40	08:47	16:10	18:17
Horyniec Zdrój – Rzeszów (kursuje w piątki)			
Horyniec Zdrój		Rzeszów	
Odjazd		Przyjazd	
17:40		19:10	
Rzeszów – Zamość (kursuje w dniach 1,2,3 maj oraz w weekendy od 09.05.2015 do 06.09.2015)			
Rzeszów	Zamość Wsch.	Zamość Wsch.	Rzeszów
Odjazd	Przyjazd	Odjazd	Przyjazd
06:12	10:50	18:04	23:13

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów ze Starostwa Powiatowego w Lubaczowie

W celu uniknięcia dalszej, stopniowej degradacji linii kolejowej, samorządowcy z powiatu lubaczowskiego czynią starania, aby planowaną rewitalizację linii kolejowej nr 101 Munina – Hrebenne na odcinku Munina – Granica Państwa przesunąć z listy rezerwowej na listę podstawową projektów RPO objętych Krajowym Programem Kolejowym na lata 2014-2023.

5.4. Transport indywidualny

Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju należy kreować przywileje dla transportu publicznego, dzięki czemu można osiągnąć zmniejszenie zatłoczenia podstawowego układu drogowego. W ostatnich latach wyraźnie wzrosła liczba samochodów w powiecie lubaczowskim.

Na terenie powiatu lubaczowskiego w 2013 roku było zarejestrowanych 23871 samochodów osobowych co stanowiło 2,5% ogółu zarejestrowanych samochodów osobowych na terenie

województwa podkarpackiego, 2861 samochodów ciężarowych (2,1%) , 64 autobusy (1,2%) oraz 3508 motocykli (3,8%).

Tabela 17. Liczba zarejestrowanych pojazdów w powiecie lubaczowskim oraz sąsiadujących powiatach i województwie podkarpackim na koniec 2010 oraz 2013 roku.

Jednostka terytorialna	Samochody osobowe		Samochody ciężarowe		Autobusy		Motocykle	
	2010	2013	2010	2013	2010	2013	2010	2013
Powiat lubaczowski	20 248	23 871	2 384	2 861	61	64	3 206	3 508
Powiat jarosławski	46 049	57 149	7 021	8 194	297	280	4 757	5 428
Powiat przeworski	28 252	32 832	3 521	3 901	68	81	4 171	4 481
Woj. podkarpackie	841 186	949 910	126 782	137 904	5 105	5 232	82 138	91 824

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Ilość samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców wyniosła według danych GUS w 2013 roku 418,4 i jest niższa niż średnia w województwie wynosząca 446,1, natomiast wskaźnik ilości motocykli wynoszący 61,5 przewyższa średnią wojewódzką (43,1).

Obecnie występuje swoista „spirala” zachowań społecznych: przyrost liczby samochodów wpływa na zatłoczenie w ruchu drogowym, co z kolei wymusza rozbudowę układu drogowego oraz przeznaczenie coraz większej powierzchni na miejsca postojowe i parkingi.

Do transportu indywidualnego należy zaliczyć także ruch rowerowy, popularny przede wszystkim jako forma rekreacji, natomiast wśród mieszkańców małych miejscowości ze względu na niewielką odległość traktowany jako możliwość przemieszczania się. Dlatego istotną kwestią dotyczącą transportu indywidualnego jest połączenie ruchu rowerowego jako formy rekreacji skierowanej do potencjalnego turysty powiatu lubaczowskiego z wykorzystaniem ruchu rowerowego jako możliwości przemieszczania się mieszkańców. W związku z tym, zwiększenie roli komunikacji rowerowej wymaga stworzenia systemu ścieżek i tras rowerowych, odpowiednio zabezpieczonych miejsc do parkowania w szczególności przy obiektach użyteczności publicznej takich jak dworce czy przystanki transportu publicznego.

VI. Wpływ transportu na środowisko

6.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego

Transport, obok działalności przemysłowej, jest znaczącym źródłem uciążliwości i problemów dla środowiska naturalnego oraz człowieka. Negatywny wpływ transportu związany jest przede wszystkim z emisją spalin, drgań oraz hałasu. Głównymi źródłami wspomnianych szkodliwych czynników jest tak transport drogowy jak i kolejowy.

Transport drogowy jest jednym z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza, stanowiących zagrożenie dla środowiska przyrodniczego, zdrowia a nawet życia człowieka. Wskutek spalania paliw w silnikach pojazdów do powietrza trafiają tlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory w tym wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne oraz cząstki stałe i metale ciężkie.

Oddziaływanie transportu kolejowego na środowisko sprowadza się przede wszystkim do emisji hałasu i drgań oraz zanieczyszczeń (z pojazdów o napędzie spalinowym), jest jednakże nieporównywalnie mniejsze niż w przypadku transportu drogowego.

Wielkość emisji spalin, wygenerowana głównie przez transport, określa wartości liniowej emisji gazów i cząstek stałych. Udział transportu jest drugim co do wielkości źródłem zanieczyszczeń po procesach spalania poza przemysłem (głównie gospodarstwa domowe). Transport jest także odpowiedzialny ze emisje większości tlenków azotu, przy czym wskaźnik ten wzrasta na obszarach silnie zurbanizowanych oraz o największym zagęszczeniu drogowych szlaków komunikacyjnych.

6.2. Emisja spalin

Do substancji mających negatywny wpływ na środowisko, które emitowane są przez środki transportu można zaliczyć: dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen oraz pyły. Na podstawie „Oceny jakości powietrza w województwie podkarpackim za 2013 rok”, powiat lubaczowski będący częścią strefy podkarpackiej w której dokonano pomiaru zanieczyszczeń, wymaga wdrożenia naprawczych programów ochrony powietrza z uwagi na występowanie na obszarze przekroczenia średniodobowej wartości dopuszczalnej pyłu zawieszonego PM 10 z ponadnormatywną częstością oraz rocznej wartości dopuszczalnej (klasa C). Podobne przekroczenia dotyczą pyłu PM_{2,5} oraz benzo(a)piranu. Pozostałe ww. substancje zostały zakwalifikowane do klasy A, w której poziom stężeń zanieczyszczeń nie przekraczał

poziomów dopuszczalnych. Zanieczyszczenia gazowe objęte programem badań na terenie województwa podkarpackiego, w tym dla powiatu lubaczowskiego w 2013 roku tj. dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen i ozon oraz dwutlenek siarki, dwutlenek azotu i ozonu osiągnęły niskie wartości stężeń. Nie stwierdzono przekroczeń obowiązujących dla tych substancji wartości kryterialnych w powietrzu, zarówno ze względu na ochronę zdrowia jak i ochronę roślin. Pozwoliło to na zakwalifikowanie wszystkich stref z województwa podkarpackiego pod względem zanieczyszczenia powietrza tymi substancjami, dla obu kryteriów, do klasy A.

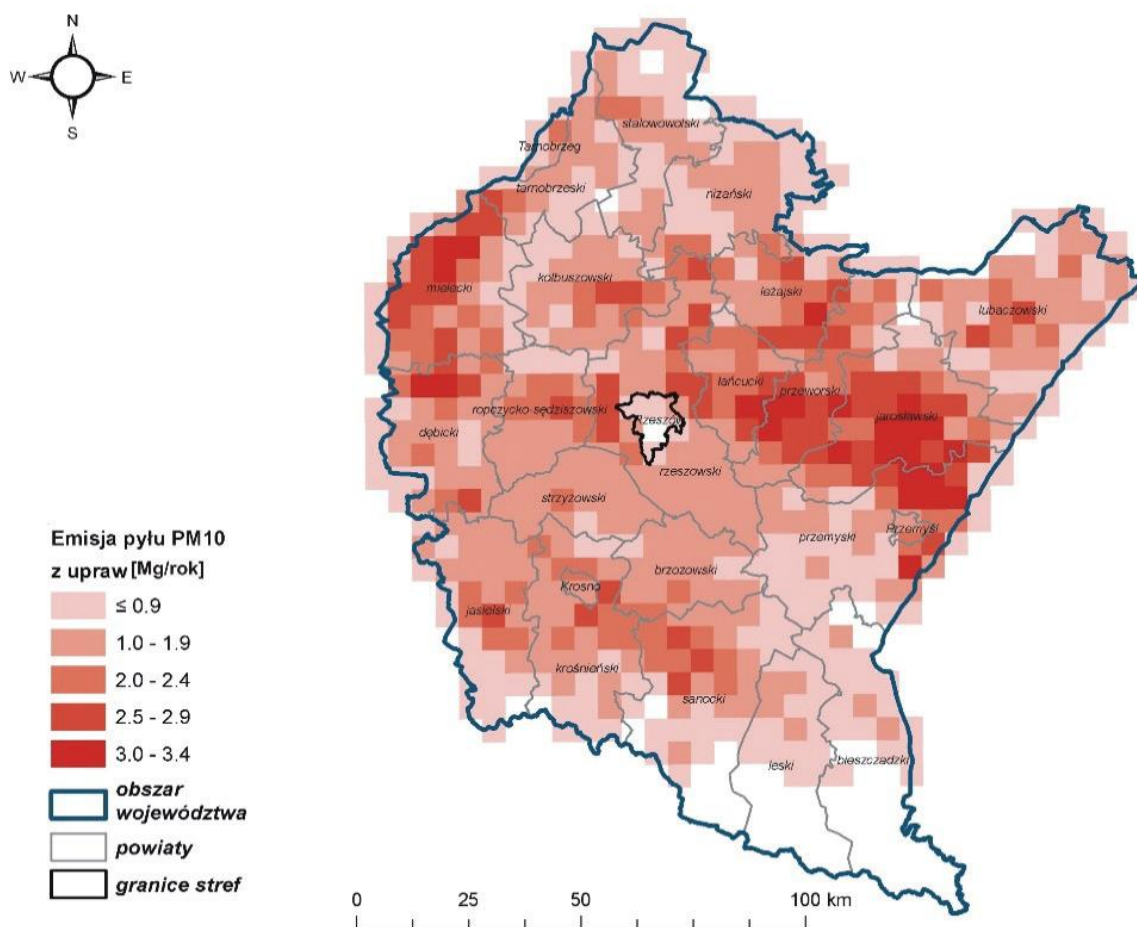
Tabela 18. Wyniki klasyfikacji strefy podkarpackiej dla wybranych substancji

L.p.	Nazwa zanieczyszczenia	Symbol klasy wynikowej dla zanieczyszczenia w strefie podkarpackiej	Poziom stężenie zanieczyszczenia	Wymagane działania
1.	Dwutlenek azotu NO ₂	A	Nie przekraczający poziomu dopuszczalnego	- utrzymanie stężeń zanieczyszczenia poniżej poziomu dopuszczalnego oraz próba utrzymania najlepszej jakości powietrza zgodnej ze zrównoważonym rozwojem
2.	Dwutlenek węgla CO			
3.	Dwutlenek siarki SO ₂			
4.	Ozon			
5.	Benzen			
6.	Pył zawieszony PM 10	C	Powyżej poziomu dopuszczalnego	- określenie obszarów przekroczeń poziomu dopuszczalnego oraz poziomu dopuszczalnego o margines tolerancji - opracowanie programu ochrony powietrza POP w celu osiągnięcia poziomu dopuszczalnego w wyznaczonym terminie
7.	Pył PM 2,5			
8.	Bezno(a)piren			

Źródło: Ocena Jakości Powietrza w Województwie Podkarpackim za rok 2013.

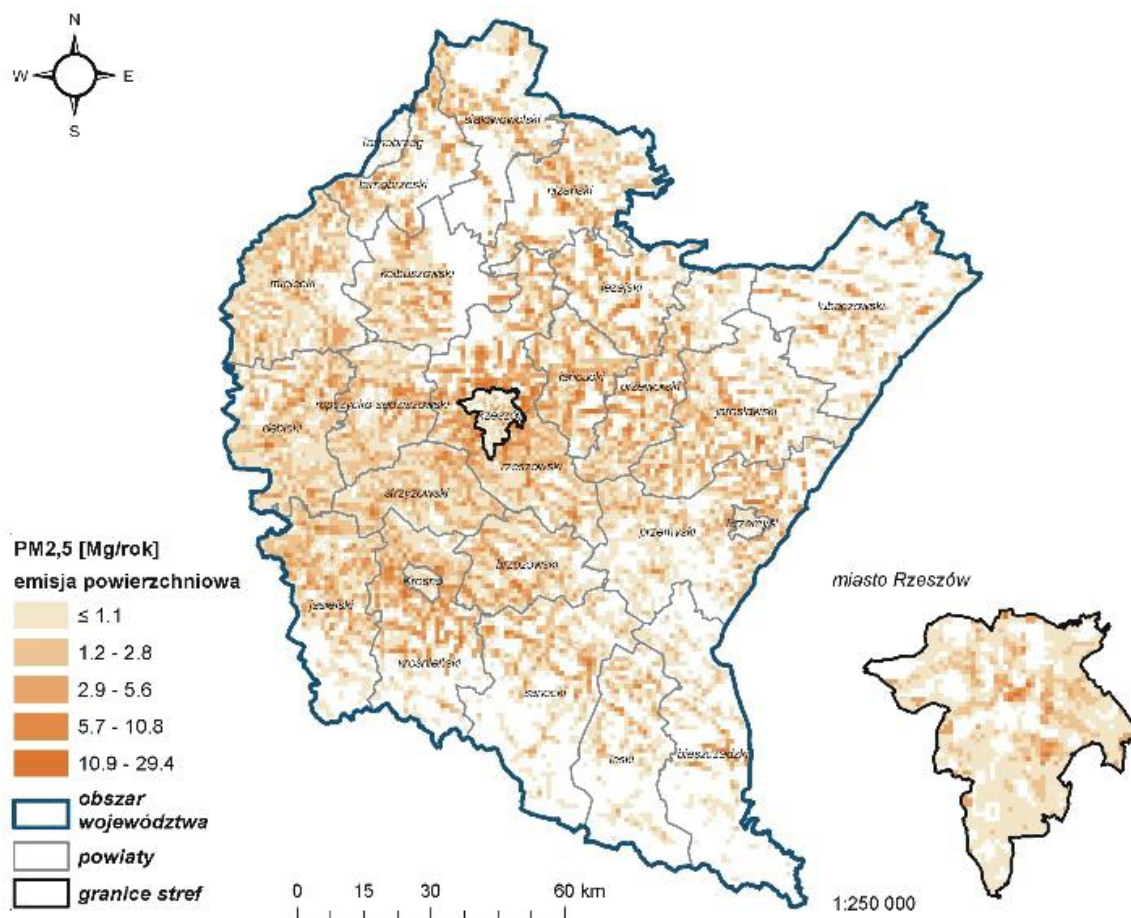
Badania powietrza atmosferycznego prowadzone w 2013 roku oraz analiza wyników pomiarów w ocenie rocznej wykazują ponadnormatywne zanieczyszczenie powietrza w powiecie lubaczowskim oraz na terenie całego województwa podkarpackiego pyłem zawieszonym PM10 mierzonym w kryterium ochrony zdrowia. Strefa podkarpacka została zaliczona do klasy C. Duże zanieczyszczenie powietrza w województwie podkarpackim w 2013 r. na podstawie przeprowadzonych badań stwierdzono także w zakresie pyłu PM 2,5.

Mapa 13. Obszary przekroczeń standardu w zakresie pyłu PM 10 – wyniki oceny jakości powietrza w województwie podkarpackim na rok 2013



Źródło: Raport o stanie środowiska w województwie podkarpackim w 2013 roku

Mapa 14. Obszary przekroczeń standardu w zakresie pyłu PM 2,5 – wyniki oceny jakości powietrza w województwie podkarpackim na rok 2013



Źródło: Raport o stanie środowiska w województwie podkarpackim w 2013 roku

W poniższej tabeli zestawiono określone europejskim standardem emisji spalin dopuszczalne wartości emisji do atmosfery: tlenków azotu (NO), węglowodorów (HC), tlenków węgla (CO) oraz cząstek stałych (PM). Standardy te dotyczą nowych pojazdów sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej, w szczególności: samochodów osobowych i ciężarowych, autobusów, ciągników i maszyn rolniczych, kolejowych pojazdów trakcyjnych oraz statków śródlądowych.

Tabela 19. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO

(g/km)	Pojazdy z silnikiem benzynowym						Pojazdy z silnikiem wysokoprężnym						Pojazdy dwukołowe		
	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3
CO	2,7 2	2,2	2,3	1	1	1	3,1 6	1	0,6 4	0,5	0,5	0,5	13	5,5	2
HC	-	-	0,2	0,1	0,1	0,1	-	0,1 5	0,0 6	0,05	0,05	0,09	3	1	0,3
NO _x	-	-	0,1 5	0,0 8	0,06	0,06	-	0,5 5	0,5	0,25	0,18	0,08	0,3	0,3	0,1 5
HC+N O _x	0,9 7	0,5	-	-	-	-	1,1 3	0,7	0,5 6	0,3	0,23	0,17	-	-	-
PM	-	-	-	-	0,00 5	0,00 5	0,1 4	0,0 8	0,0 5	0,00 9	0,00 5	0,00 5	-	-	-

Źródło: <http://www.ngk.de/pl/>.

W ostatnich latach coraz większą popularność zdobywają autobusy z napędem alternatywnym, do których można zaliczyć m.in. pojazdy zasilane CNG i LPG, pojazdy elektryczne, a także hybrydowe. Niskie wielkości emisji zanieczyszczeń przekładają się na niższe niż w przypadku zasilania pojazdów olejem napędowym koszty korzystania ze środowiska, zgodnie bowiem z art. 274 ust. 1 pkt. 1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 „Prawo ochrony środowiska”, wysokość tych kosztów uzależniona jest od ilości zanieczyszczeń wprowadzonych do powietrza. Jednostkowe stawki opłat określone są w corocznie wydawanych obwieszeniach Ministra Środowiska.

Należy zaznaczyć jednak, iż zakupy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi (szczególnie CNG, LPG) wiążą się z dużymi inwestycjami w infrastrukturę przewoźnika (bardzo kosztowne stacje paliw, specjalne hale, warsztaty a nawet kanały przeglądowe i wysokospecjalizowane narzędzia). Koszty zmiany technologii sięgają wielomilionowych nakładów a oszczędności wynikające z eksploatacji i zmniejszonych opłat za korzystanie ze środowiska są wyłącznie teoretyczne, z uwagi na wysokie ceny paliw alternatywnych, wynikające m.in. z podatku akcyzowego.

6.3. Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększenie udziału transportu publicznego w ruchu jako najważniejsze działania poprawy stanu środowiska naturalnego

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarczy, stanowiąc jednak ze względu na negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne znaczącą uciążliwość dla życia mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych wpływa w największym stopniu na ograniczanie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Zakładając, że standardowy autobus regionalny może przewieźć 50 pasażerów oraz że w jednym samochodzie podróżuje w relacji dom - praca średnio 1,2 osoby można założyć, że na jeden autobus przypadają 42 samochody osobowe. O tyle samochodów można teoretycznie zmniejszyć ruch do miejsc pracy, czy też do innych generatorów ruchu, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest najbardziej efektywnym działaniem ochrony środowiska.

W związku z powyższym najważniejszym działaniem powinno być wprowadzenie różnego rodzaju zachęt i priorytetów dla transportu publicznego oraz przemyślane ograniczenia dla transportu indywidualnego tak, aby jak największa liczba podróżnych decydowała się na korzystanie z transportu publicznego.

Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców. Skutecznie wdrażanie zrównoważonego rozwoju polega na wspieraniu działań ograniczających zapotrzebowanie na transport poprzez odpowiednią politykę przestrzenną, rozwój nowych technologii oraz promowanie publicznego transportu zbiorowego.

Zalecane w planie kierunki działań promujących transport zbiorowy wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju to:

- wprowadzenie przywilejów w ruchu dla środków publicznego transportu zbiorowego,
- tworzenie przyjaznych dla pasażerów zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych,
- prowadzenie kampanii edukacyjno-promocyjnych zachęcających do korzystania z transportu publicznego oraz innych, niskoemisyjnych form przemieszczania się.

6.4. Wymogi stosowania ekologicznych napędów w środkach publicznego transportu zbiorowego

Jednym z aspektów istotnych z punktu widzenia ochrony środowiska w transporcie, jest dążenie do utrzymania możliwie wysokiego udziału w taborze komunikacji zbiorowej pojazdów wyposażonych w niskoemisyjne silniki, spełniające obowiązujące aktualne normy ekologiczne. Cechą charakterystyczną nowoczesnych silników spalinowych, spełniających co najmniej wymogi normy Euro 5 lub EEV, jest emisja zanieczyszczeń spalin na poziomie porównywalnym do emisji silników zasilanych gazem.

VII. Sieć komunikacji autobusowej na obszarze Powiatu Lubaczowskiego

Linia autobusowa jest stałym połączeniem drogowym dwóch krańcowych miejscowości oraz wybranych miejscowości pośrednich przy użyciu jednego lub kilku autobusów regularnie kursujących na danej trasie.

Linie regularnej komunikacji autobusowej można ogólnie podzielić na:

- Linie miejskie, tj. linie w obrębie miast z ewentualnym przekroczeniem granic miasta do najbliższej strefy o długości od 5 do 10 km,
- Linie podmiejskie, tj. linie w granicach do 50-60 km łączące miejscowości wiejskie z ośrodkami gminnymi, powiatowymi oraz wojewódzkimi,
- Linie regionalne, tj. linie w granicach od 50-60 km do 160 km obejmujące obszar kilku województw, łączące ośrodki gminne i mniejsze miejscowości z ważniejszymi ośrodkami występujące w regionie,
- Linie dalekobieżne, tj. linie powyżej 160 km obejmujące swym zasięgiem obszar dwóch lub więcej regionów, łączące miasta wojewódzkie oraz ważniejsze ośrodki występujące w regionach,
- Linie międzynarodowe, tj. linie wybiegające poza granice państwa.

7.1. Przewoźnicy autobusowi w Powiecie

Na terenie powiatu lubaczowskiego działa kilku przewoźników autobusowych, którym zezwolenie na prowadzenie działalności transportowej wydał:

- Starosta Powiatu Lubaczowskiego
- Wójt Gminy Wielkie Oczy
- Wójt Gminy Horyniec Zdrój
- Burmistrz Gminy Miejsko-Wiejskiej Cieszanów
- Burmistrz Gminy Miejsko-Wiejskiej Oleszyce
- Burmistrz Miasta Lubaczów

oraz podmioty realizujący przewozy na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka województwa podkarpackiego.

7.2. Struktura właścicielska w zakresie podmiotów realizujących transport publiczny

Głównym podmiotem który realizuje drogowy transport publiczny na terenie powiatu lubaczowskiego jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej S.A z siedzibą w Jarosławiu.

Początki firmy sięgają 1950 roku, kiedy to z ekspozytury PKS Rzeszów oddelegowano pracowników celem utworzenia placówki terenowej w Jarosławiu. W 1990 roku na mocy zarządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej powstało Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Jarosławiu. W wyniku komercjalizacji w 2000 roku PPKS w Jarosławiu został przekształcony w Spółkę Akcyjną a w roku 2010 Ministerstwo Skarbu Państwa nieodpłatnie przekazało całość akcji firmy na rzecz powiatu jarosławskiego.

Punkt delegacyjny w Lubaczowie powstał w 1976 roku funkcjonując od 1978 roku jako zajezdnia. W 1984 roku został oddany do użytku budynek Dworca Autobusowego w Lubaczowie.

Zdjęcie 2. Budynek Dworca Autobusowego w Lubaczowie (2012 rok)



Źródło: www.google.com/maps

W 2014 roku w związku z budową wielkopowierzchniowego obiektu handlowego rozpoczęła się przebudowa Dworca Autobusowego w Lubaczowie.

7.3. Analiza zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Lubaczowskiego

W poniższej tabeli przedstawiono szczegółowe dane sieci komunikacyjnej przewoźników autobusowych.

Tabela 20. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostwo Powiatowe w Lubaczowie

Lp.	Nr zezw.	Nr linii	Długość jednego kursu [km]	Liczba kursów w ciągu doby	Przewoźnik	Średni czas przejazdu	Relacja
1	69	136049	37	2	PKS Jarosław S.A	00:55	Lubaczów - Horyniec Zdrój - Brusno Polanka
2	92	136032	27	2	PKS Jarosław S.A	00:40	Lubaczów - Cieszanów - Chotylub
3	71	136044	44	2	PKS Jarosław S.A	01:06	Lubaczów - Horyniec Zdrój - Wólka Horyniecka - Wola Wielka
4	75	136021	28	1	PKS Jarosław S.A	00:43	Lubaczów - Borochoń - Sucha Wola - Nowa Grobla
5	76	136001	20	2	PKS Jarosław S.A	00:28	Nowa Grobla - Oleszyce - Borochoń - Lubaczów
6	77	136045	26	2	PKS Jarosław S.A	00:43	Lubaczów - Boble Tarnawskie - Łukawiec - Bihale
7	81	136008	22	4	PKS Jarosław S.A	00:35	Lubaczów - Futory - Oleszyce - Stare Sióło
8	80	136007	20	3	PKS Jarosław S.A	00:41	Lubaczów - Załuże - Tymce - Basznia
9	82	136017	40	9	PKS Jarosław S.A	01:04	Lubaczów - Budomierz - Cetynia - Lisie Jamy - Lubaczów
10	83	136022	24	2	PKS Jarosław S.A	00:43	Oleszyce - Lubaczów - Antoniki - Basznia, Podlesie
11	84	136023	52	2	PKS Jarosław S.A	01:02	Oleszyce - Lubaczów - Cieszanów - Ułazów - Ruda Różaniecka - Narol - Wola Wielka
12	85	136024	43	2	PKS Jarosław S.A	01:13	Borowa Góra - Lubaczów - Bihale - Wielkie Oczy - Potok Jaworowski
13	86	136029	40	2	PKS Jarosław S.A	01:43	Lubaczów - Cieszanów - Łówcza - Huta Złomy
14	87	136036	32	12	PKS Jarosław S.A	00:50	Lubaczów - Oleszyce - Stary Dzików - Cewków Wola
15	88	136037	33	4	PKS Jarosław S.A	00:51	Lubaczów - Cieszanów - Chotylub - Brusno - Horyniec Zdrój

16	89	136041	39	2	PKS Jarosław S.A	01:24	Stary Lubliniec-Cieszanów - Borochoń - Zalesie
17	90	---	32	10	Firma Przewozowo - Usługowa „TRANS – BUS” Mariusz Hulak	01:35	Lubaczów - Oleszyce - Nowy Dzików - Stary Dzików - Moszczanica - Cewków
18	79	---	37	6	Usługi Przewozowe Wojciech Mazurkiewicz	02:00	Lubaczów - Horyniec Zdrój - Werchrata

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

7.4. Analiza zezwoleń wydanych przez sąsiednie organy

W poniższej tabeli przedstawiono dane sieci komunikacyjnej przewoźników autobusowych realizujących połączenia przebiegające przez teren powiatu lubaczowskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego

Tabela 21. Wykaz zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego

Lp.	Nr zezw.	Nr linii	Długość jednego kursu [km]	Liczba kursów w ciągu doby	Przewoźnik	Średni czas przejazdu	Relacja
1	0000 416	136030	75	1	PKS Jarosław S.A	01:57	Brusno – Lubaczów - Jarosław
2	0001 300	136123	182	2	PKS Jarosław S.A	03:00	Rzeszów – Jarosław – Tomaszów Lub. - Zamość
3	0001 540	136019	118	4	PKS Jarosław S.A	02:54	Rzeszów – Przeworsk – Jarosław – Horyniec Zdrój
4	0000 908	b.d.	53	5	PKS Jarosław S.A	03:21	Rzeszów – Oleszyce – Horyniec Zdrój - Werchrata
5	0001 035	b.d.	51	5	PKS Jarosław S.A	01:15	Jarosław – Oleszyce – Lubaczów – Dachnów - Cieszanów
6	0000 137	b.d.	30	8	Firma Przewozowo - Usługowa „TRANS – BUS” Mariusz Hulak	00:48	Lubaczów – Oleszyce - Jarosław
7	0000 943	b.d.	90	28	PPHU „AFAR-BUS” Zbigniew Przybysz	01:24	Narol – Cieszanów – Lubaczów – Oleszyce - Jarosław

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

W poniższej tabeli przedstawiono dane podmiotów prowadzących działalność w zakresie przewozów autobusowych na liniach komunikacyjnych poszczególnych miast i gmin wchodzących w skład powiatu lubaczowskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez burmistrzów i wójtów gmin odpowiednich do obszaru wykonywania przewozów.

Tabela 22. Wykaz zezwoleń wydanych przez organy Miast i Gmin

Lp.	Organ wydający zezwolenie	Przewoźnik	Liczba kursów w ciągu doby	Średni czas przejazdu	Relacja
1	Wójt Gminy Wielkie Oczy	Usługi Transportowe „SERGIOS” Grzegorz Stanicki	b.d.	00:15	Bihale – Łukawiec – Majdan Lipowiecki
2	Wójt Gminy Horyniec Zdrój	PH „Trans-Benz” Leszek Urban	b.d.	b.d.	Podemszczyzna – Wólka Horyniecka – Dziewięcierz – Niwki Horynieckie
3	Burmistrz M i G Cieszanów	Zakład Obsługi Gminy Spółka z o.o. w Cieszanowie	2	00:33	Niemstów – Folwarki - Cieszanów
4	Burmistrz M i G Cieszanów	Zakład Obsługi Gminy Spółka z o.o. w Cieszanowie	2	00:35	Gorajec – Dąbrówka – Chotyłub - Cieszanów
5	Burmistrz M i G Cieszanów	Zakład Obsługi Gminy Spółka z o.o. w Cieszanowie	2	00:22	Cieszanów – Nowe Sióło - Cieszanów
6	Burmistrz M i G Cieszanów	Zakład Obsługi Gminy Spółka z o.o. w Cieszanowie	2	00:37	Cieszanów – Gorajec –Doliny – Kowalówka – Żuków - Cieszanów
7	Burmistrz M i G Cieszanów	Zakład Obsługi Gminy Spółka z o.o. w Cieszanowie	1	00:50	Cieszanów – Chotyłub – Dąbrówka - Cieszanów
8	Burmistrz M i G Cieszanów	Zakład Obsługi Gminy Spółka z o.o. w Cieszanowie	1	00:25	Cieszanów – Folwarki - Cieszanów
9	Burmistrz M i G Cieszanów	Zakład Obsługi Gminy Spółka z o.o. w Cieszanowie	2	1:14	Cieszanów – Żuków – Nowy Lubliniec – Stary Lubliniec - Cieszanów
10	Burmistrz M i G Oleszyce	PKS Jarosław S.A	b.d.	00:20	Rudka k/Nowej Grobli – Sucha Wola - Oleszyce
11	Burmistrz Miasta Lubaczów	PKS Jarosław S.A	b.d.	b.d.	Lubaczów - Lubaczów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Urzędy Gmin

VIII. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

8.1. Linie o największym natężeniu podróży

Na obszarze objętym Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Lubaczowskiego na kierunki przemieszczania się ludności i natężenie podróży na liniach bardzo duży wpływ ma umiejscowienie największych zakładów pracy, urzędów i placówek oświatowych. Z transportu publicznego korzystają nie tylko uczniowie, mieszkańcy ale również pracownicy udający się do i z pracy niekorzystający z transportu indywidualnego.

Na terenie powiatu lubaczowskiego do największych pracodawców należą:

1. Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Lubaczowie – zatrudnia 445 osób
2. Sklep i Fabryka mebli Black Red White w Dachnowie – zatrudnia 180 osób
3. Fabryka Maszyn Sp. z o.o. w Lubaczowie – zatrudnia 156 osób
4. Dom Pomocy Społecznej w Rudzie Różanieckiej – zatrudnia 145 osób
5. Zespół Szkół im. gen. Józefa Kustronia w Lubaczowie – zatrudnia 120 osób
6. Centrum Rehabilitacji Rolników KRUS w Horyńcu Zdroju – zatrudnia 115 osób

Największe zakłady pracy i urzędy zatrudniające ponad 50 osób:

1. Zespół Placówek im. Jana Pawła II w Lubaczowie
2. Starostwo Powiatowe w Lubaczowie
3. Urząd Miasta w Lubaczowie
4. Nadleśnictwo w Lubaczowie
5. Urząd Skarbowy w Lubaczowie
6. Szkoła Podstawowa nr 1 w Lubaczowie
7. Liceum Ogólnokształcące w Lubaczowie
8. Zespół Ekonomiczno – Administracyjny w Narolu
9. Nadleśnictwo w Narolu
10. Urząd Miasta i Gminy w Narolu
11. Urząd Gminy w Starym Dzikowie
12. Zespół Szkół w Starym Dzikowie
13. Zespół Szkół w Cewkowie
14. Szkoła Podstawowa w Horyńcu Zdroju
15. Uzdrowisko Horyniec Sp. z o.o.
16. Niepubliczny ZOZ – Sanatorium Uzdrowskie Bajka w Horyńcu Zdroju
17. Niepubliczny Zakład Opiekuńczo – Lecznicy Ostoja w Podemszczyźnie

18. Centrum Integracji Społecznej w Dąbrowie

Na natężenie podróży, głównie w godzinach porannych i popołudniowych ma wpływ ilość dzieci i młodzieży udającej się do szkół. Do placówek oświatowych, których organem prowadzącym jest powiat lubaczowski, a do których część młodzieży dojeżdża z dalszych miejscowości, należą:

1. Liceum Ogólnokształcące w Lubaczowie – uczęszcza 508 uczniów
2. Zespół Szkół im. gen. Józefa Kustronia w Lubaczowie
 - Zasadnicza Szkoła Zawodowa – uczęszcza 270 uczniów
 - Liceum Ogólnokształcące w Zespole Szkół w Lubaczowie - uczęszcza 255 uczniów
 - Technikum - uczęszcza 426 uczniów
3. Zespół Szkół w Oleszycach
 - Zasadnicza Szkoła Zawodowa - uczęszcza 43 uczniów
 - Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych - uczęszcza 37 słuchaczy
 - Technikum – uczęszcza 169 uczniów
 - Technikum Uzupełniające dla Dorosłych - uczęszcza 11 słuchaczy
 - Szkoła Policealna dla Dorosłych - uczęszcza 23 słuchaczy
 - Ośrodek Doksztalcania i Doskonalenia Zawodowego – prowadzi kursy kwalifikacyjne
4. Zespół Placówek im. Jana Pawła II w Lubaczowie
 - a) Specjalny Ośrodek Szkolno – Wychowawczy (SOSW)
 - Oddział Przedszkolny - uczęszcza 13 dzieci
 - Szkoła Podstawowa nr 3 – uczęszcza 41 uczniów
 - Gimnazjum nr 3 – uczęszcza 28 uczniów
 - Szkoła Specjalna Przystosobająca do Pracy – uczęszcza 29 uczniów
 - b) Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy (MOW)
 - Szkoła Podstawowa nr 4 - uczęszcza 10 uczniów
 - Gimnazjum nr 4 - uczęszcza 52 uczniów

Łącznie do wszystkich szkół prowadzonych przez powiat lubaczowski uczęszcza 1915 osób.

Kierunki przemieszczania się podróży poza obszar powiatu lubaczowskiego determinuje lokalizacja głównych ośrodków miejskich w sąsiadujących powiatach.

Na podstawie powyższych danych oraz wydanych analiz przez Starostę Lubaczowskiego, Marszałka Województwa Podkarpackiego a także ilości kursów realizowanych przez przewoźników, można określić linie o największym natężeniu.

Tabela 23. Przebieg linii o największym natężeniu podróży

Linia	Opis
Narol – Lubaczów	Natężenie podróży na tej linii jest spowodowane przebiegiem trasy z miejscowości Narol (trzeci co do wielkości ośrodek miejski w powiecie lubaczowskim) przez gminę Cieszanów do stolicy powiatu lubaczowskiego. W Lubaczowie znajduje się Starostwo Powiatowe oraz wiele instytucji obsługujących terytorialnie obszar powiatu. Na terenie miasta zlokalizowane są liczne szkoły, które stanowią cel podróży uczniów i nauczycieli, zakłady pracy oraz bardzo dobrze rozwinięty sektor usług.
Lubaczów – Jarosław	Duża liczba podróży na tej linii jest wynikiem bezpośredniego połączenia, które prowadzi z miasta Lubaczów do stolicy sąsiedniego powiatu tj. Jarosławia. Do Jarosławia dojeżdża młodzież (szkoły, Uczelnia Wyższa), osoby do pracy (dużo ilość pracodawców) oraz mieszkańcy Lubaczowa i miejscowości znajdujących się na trasie przejazdu komunikacji, korzystający z sieci usługowej czy służby zdrowia.
Lubaczów – Horyniec Zdrój	Jest to linia łącząca stolicę powiatu z miejscowością Horyniec Zdrój. Obok przemieszczania się mieszkańców, zwiększony ruch podróży wynika z uzdrowskiego charakteru miejscowości i jej walorów rekreacyjno – wypoczynkowych.
Lubaczów – Budomierz	Natężenie podróży na tej linii spowodowane jest bezpośrednim połączeniem stolicy powiatu tj. Lubaczowa z polsko-ukraińskim, drogowym przejściem granicznym Budomierz- Hruszów na drodze wojewódzkiej nr 866.
Lubaczów – Rzeszów	Natężenia podróży na tej linii spowodowane jest bezpośrednim połączeniem Lubaczowa oraz miejscowości znajdujących się na trasie ze stolicą województwa. Z transportu publicznego na tej linii korzystają mieszkańcy powiatu udający się do pracy w Rzeszowie, uczniowie i studenci, petenci instytucji oraz osoby udające się do specjalistycznych ośrodków zdrowia.

Źródło: Opracowanie własne

8.2. Określenie obszarów wymagających interwencji

Sieć komunikacyjna obejmująca cały obszar objęty planem składa się z przewozów organizowanych przez Starostwo Powiatowe w Lubaczowie oraz przewozów komercyjnych prowadzonych przez prywatnych przewoźników.

Głównym obszarem wymagającym interwencji jest konieczność utworzenia bezpośredniego i regularnego połączenia pomiędzy Lubaczowem a Przemyślem przez miejscowość Wielkie Oczy oraz zwiększenia częstotliwości kursowania połączeń autobusowych na linii Lubaczów - Budomierz.

Jednym z problemów komunikacyjnych jest brak odpowiedniego taboru przystosowanego do przewozu osób o ograniczonej zdolności ruchowej na linii Lubaczów – Horyniec Zdrój.

Analizując przebieg linii kolejowej nr 101 na terenie powiatu lubaczowskiego, celowym jest rozpatrzenie możliwości technicznych w zakresie stworzenia dodatkowego przystanku kolejowego w miejscowości Nowiny Horynieckie.

IX. Zasady organizacji rynku w transporcie publicznym

9.1. Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym

Publiczny transport zbiorowy, to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany według określonego, podanego do publicznej wiadomości rozkładu jazdy. Zasady jego organizacji, funkcjonowania i finansowania określa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym.

Transport publiczny może być wykonywany przez operatora lub przewoźnika spełniającego warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób, które są określone w:

- 1) Ustawie o transporcie drogowym,
- 2) Ustawie o transporcie kolejowym,
- 3) Ustawie o swobodzie działalności gospodarczej,
- 4) Ustawie o żegludze śródlądowej.

Publiczny transport zbiorowy na danym obszarze stanowią:

- organizator, tzn. właściwa jednostka samorządu terytorialnego, albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniającego funkcjonowanie transportu publicznego na tym obszarze,
- operatorzy transportu publicznego; operatorem może być samorządowy zakład budżetowy, także przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem transportu publicznego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie,
- przewoźnicy, czyli przedsiębiorcy uprawnieni do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym)

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięgu przewozów jest:

1) gmina:

- w gminnych przewozach pasażerskich na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej,
- na mocy porozumienia między gminami, której powierzono zadanie organizacji transportu publicznego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze, które zawarły porozumienie

- 2) związek międzygminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,
- 3) powiat:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - na mocy porozumienia między powiatami, któremu powierzono zadanie organizacji transportu publicznego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie,
- 4) związek powiatów na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów tworzących związek powiatów,
- 5) województwo:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,
 - właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na obszarze województw, które zawarły porozumienie,
- 6) minister właściwy do spraw transportu na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Zadania organizatora transportu publicznego w przypadku:

- 1) gminy - wykonuje wójt, burmistrz albo prezydent miasta,
- 2) związku międzygminnego - zarząd związku międzygminnego,
- 3) powiatu - starosta,
- 4) miasta na prawach powiatu - prezydent miasta na prawach powiatu,
- 5) związek powiatów - zarząd związku powiatów,
- 6) województwa - marszałek województwa.

Do zadań organizatora należy organizowanie transportu, bieżące zarządzanie nim oraz planowanie jego rozwoju, czyli w szczególności:

- kształtowanie polityki transportowej i opracowywanie planów w zakresie rozwoju transportu publicznego i jego promocji ,
- planowanie zadań przewozowych, w tym organizacja i prowadzenie postępowań o zamówienia publiczne na wykonywanie usług w transporcie publicznym,
- badania i analizy popytu i podaży usług przewozowych, opracowywanie koncepcji nowych rozwiązań oraz przygotowywanie propozycji zmian w transporcie publicznym.
- opracowanie i prowadzenie strategii informacyjnej, współpraca ze środkami masowego przekazu oraz przygotowywanie propozycji zmian w transporcie publicznym,
- opracowanie i prowadzenie strategii informacyjnej, współpraca ze środkami masowego przekazu oraz z organizacjami pozarządowymi, instytucjami i przedstawicielami samorządu lokalnego w zakresie promocji transportu publicznego.

Organizacja transportu publicznego odbywa się na trzech poziomach:

- politycznym - realizowanym przez właściwe jednostki samorządu terytorialnego lub ministra właściwego do spraw transportu publicznego w zakresie określenia celów oraz zasad ich finansowania,
- planistyczno-organizacyjnym - realizowanym przez wyspecjalizowane struktury, utworzone przez właściwe jednostki poziomu politycznego dla wypracowania zasad funkcjonowania transportu publicznego i ustalania zadań ukierunkowanych na osiągnięcie ustalonych celów,
- wykonawczym - realizowanych przez operatorów, przewoźników oraz inne podmioty gospodarcze realizujące ustalone zadania w transporcie publicznym.

Podstawą systemu transportu publicznego jest działalność samorządów wszystkich szczebli, które albo lokalnie organizują transport, albo nawiązują porozumienia lub tworzą związki organizujące wspólne zintegrowane systemy transportowe: ujednolicają systemy taryfowo-biletowe i wybierają operatorów. Wynika to przede wszystkim z aktów prawnych normujących działalność tych samorządów – ustawy o samorządzie gminnym, powiatowym i wojewódzkim ale również z innych aktów prawnych, m.in.:

- ustawy o gospodarce komunalnej (określającej zasady i formy gospodarki komunalnej jednostek samorządu terytorialnego, polegające na wykonaniu przez te jednostki zadań własnych),

- z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (określającej zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w transporcie drogowym, szynowym, liniowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej),
- z ustawy o transporcie drogowym (określającej zasady wykonywania krajowego i międzynarodowego transportu drogowego, w tym m.in. regularnych przewozów osób i ich bagażu, obowiązki lub warunki przewozu drogowego oraz działalność w tym zakresie organów samorządu terytorialnego),
- ustawy o transporcie kolejowym (określającej zasady wykonywania przewozów kolejowych, w tym wojewódzkich przewozów pasażerskich, oraz współpracy jednostek samorządu terytorialnego z zarządcą infrastruktury kolejowej i przewoźnikami kolejowymi),
- z ustawy o drogach publicznych (ustalającej kwestie własności dróg różnych kategorii oraz obowiązki właścicieli),
- z ustawy Prawo o ruchu drogowym (określającej zasady ruchu na drogach publicznych oraz zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu),
- z ustawy Prawo przewozowe (regulującej obowiązki organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźników – pod tą nazwą w ustawie określa się również obowiązki operatorów).

Wyspecjalizowanymi jednostkami poziomu planistyczno - organizacyjnego, w zależności od przyjętych przez samorządy lokalne rozwiązań są:

- merytoryczne jednostki organizacyjne urzędu władzy lokalowej,
- podmioty utworzone poza strukturą urzędu (jednostka budżetowa, spółka kapitałowa),
- w przypadkach transportu publicznego obejmującego obszary sąsiadujących z sobą jednostek samorządowych – związki międzygminne lub związki powiatów realizujące te zadania w ramach jednej z wymienionych wyżej wyspecjalizowanych jednostek.

W przypadku gdy transport publiczny jest realizowany w oparciu o porozumienie międzygminne (zgodne z zapisem art. 10 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym), prawnie dopuszczalna jest organizacja tego transportu zarówno przez jednostkę organizacyjną urzędu gminy – lidera porozumienia, jak i przez jego jednostkę budżetową. Finansowa partycypacja (w oparciu o art. 10 ust. 2 ustawy o samorządzie gminnym) gmin uczestniczących w porozumieniu nie powoduje ryzyka pomocy publicznej.

Organizacja transportu publicznego przez spółkę kapitałową jest prawnie dopuszczalna wówczas, gdy będzie to spółka ze 100% udziałem gminy lub zainteresowanych gmin. Taka

spółka stanowiłaby podmiot wewnętrzny tych jednostek samorządowych i mogłaby wykonywać ich zadanie własne.

Każdy podmiot wewnętrzny powinien:

- być w 100% podmiotem publicznym,
- musi pozostawać pod kontrolą swoich samorządów,
- przeważającą część działalności musi stanowić wykonywanie zadań publicznych na rzecz swoich samorządów,
- musi być rozliczany i kontrolowany z rekompensaty w oparciu o prawodawstwo europejskie.

Jednostki poziomu planistyczno-organizacyjne wykonują zadania polegające w szczególności na:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w transporcie publicznym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowanie zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego,
 - systemu informacji dla pasażera,
- określenie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- ustaleniu 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,
- określeniu 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,
- określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,

- zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie Prawa przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wykonaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, tzn. zadań związanych z podawaniem do publicznej wiadomości:
 - sprawozdań na temat zobowiązań organizatora z tytułu świadczenia usług publicznych, za które jest odpowiedzialny, wybranych podmiotów świadczących te usługi, jak również rekompensat i wyłącznych praw, które te podmioty otrzymują za świadczenie usług,
 - planowanych przetargów lub planowanych bezpośrednich zamówień o świadczenie usług w transporcie publicznym.

Poziom wykonawczy stanowią operatorzy, przewoźnicy oraz inne podmioty gospodarcze, realizujące ustalone zadania w transporcie publicznym.

Są to albo podmioty wewnętrzne samorządów lokalnych, które świadczą usługi w oparciu o zlecenie bezpośrednio z pominięciem procedury przetargowej, albo podmioty wybrane w postępowaniu o świadczenie usług publicznych w trybie:

- ustawy Prawo zamówień publicznych,
- ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- w oparciu o bezpośrednie udzielenie zlecenia z pominięciem procedury przetargowej.

Do istotnych zadań nie przewozowych, realizowanych na poziomie wykonawczym, należy kontrola biletów przejazdowych. Organizator transportu, który ustala wielkość opłat za przewóz oraz sposób dystrybucji biletów, a także wielkości opłat dodatkowych, o których mowa w ustawie Prawo przewozowe, czynności te powierza na mocy odpowiednich umów wyspecjalizowanym podmiotom gospodarczym, albo operatorom. Przejazd środkiem transportu publicznego odbywa się na podstawie umowy cywilnej zawartej w formie przystąpienia (umowa adhezyjna). Pasażer, zajmując miejsce w pojeździe, wyraża zgodę na zawarcie takiej umowy, a więc m.in. zobowiązuje się zapłacić odpowiednią należność za przewóz a w przypadku, gdy z tego obowiązku się nie wywiąże, zobowiązuje się uiścić karę umowną w postaci opłaty dodatkowej.

Opłata dodatkowa (jako efekt uchylecia się przez stronę zawartej dobrowolnie umowy od wykonania spoczywającego na niej obowiązku zapłaty za wykonaną na jej rzecz usługę) nie

jest karą w pojęciu prawa karnego lub administracyjnego. Kodeks cywilny art. 353 stanowi, że strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania stąd prawo nie ogranicza swobody kształtowania stosunków cywilno-prawnych (zastrzeżenie w umowie środków zmuszających strony do rzetelnego wywiązywania się z zobowiązań nie narusza zasad prawa). Z tej przyczyny spory wynikające z zastosowania opłaty dodatkowej są rozpatrywane wyłącznie przez sądy cywilne.

9.2. Wybór operatora

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora lub przewoźnika, którzy spełniają określone warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób.

Przygotowanie i przeprowadzanie postępowania w celu dokonania wyboru operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych należy do organizatora transportu publicznego. Wybór operatora dokonuje on w trybie:

- ustawy Prawo zamówień publicznych,
- ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- może także zawrzeć umowę bezpośrednio w przypadku gdy:
 - usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług przewozowych, albo (w poniższych przypadkach, gdy przedmiotem umowy mają być przewozy komunikacyjne, umowa powinna przyjąć formę koncesji na usługi)
 - wartość roczna usług przewozowych jest mniejsza, niż 1 mln euro lub roczna wielkość tych usług jest mniejsza, niż 300 tys. kilometrów (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln euro i 600 tys. kilometrów), albo
 - w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o wymienione wyżej ustawy (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach – 24 miesiące), albo
 - umowa dotyczy transportu kolejowego.

Umowa może dotyczyć jednej linii komunikacyjnej, kilku linii albo całej sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na czas oznaczony, jednak nie dłuższy, niż 10 lat w transporcie drogowym i 15 lat w szynowym. W umowie określa się w szczególności jej przedmiot (zgodny z opisem przedmiotu zamówienia w specyfikacji istotnych warunków zamówienia):

- opis usług oraz ich warunki jakościowe, m.in. liczba i rodzaj środków transportu (przystosowanych do przewozu osób i odpowiadających warunkom technicznym wymaganym ze względu na rodzaj przewozu) niezbędnych do realizacji usług przewozowych, wyposażenie tych środków w rozwiązania techniczne, służące ochronie środowiska i ułatwiające pasażerom, zwłaszcza osobom o ograniczonych zdolności ruchowych, korzystanie z komunikacji, oznakowanie tych środków itp.
- linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa,
- czas trwania umowy,
- warunki, na jakich dopuszczalne jest podwykonawstwo,
- sposób rozpatrywania skarg i reklamacji składanych przez pasażerów,
- aspekt konieczności składania sprawozdań realizacji świadczonych usług przewozowych oraz ich zakresu,
- zasady rozliczeń finansowych z uwzględnieniem stosowania ulg ustawowych i lokalnych, oraz sposób (odpowiadający wymaganiom określonym w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007) w jaki obliczana jest rekompensata,
- sposób dystrybucji biletów oraz sposób prowadzenia ich kontroli w środkach transportu,
- stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat przejazdowych oraz innych opłat, o których mowa w ustawie Prawo przewozowe, a jeżeli wpływy te przysługują operatorowi – warunki zmiany tych opłat,
- stronę umowy, której jest zobowiązana do podania do publicznej wiadomości:
 - rozkładu jazdy,
 - cenników opłat przejazdowych,
 - regulaminu przewozu osób,
- stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi,
- w przypadku, gdy organizator używa swoje środki transportu – warunki korzystania z tych środków,
- warunki zakupu przez operatora środków transportu niezbędnych do realizacji usług przewozowych,
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy,
- kary umowne,
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Rekomenduje się by w skład umów na świadczenie usług przewozowych wchodziły co najmniej następujące części :

1) Preambuła, odnosząca się do:

- celu zawarcia umowy,
- planu transportowego obowiązującego na obszarze, którego dotyczy umowa oraz organizacji systemu transportu publicznego na tym obszarze,
- podstawy zawarcia umowy,
- dokumentów powiązanych m.in. odpowiedniej uchwały organu stanowiącego organizatora funkcjonującego na obszarze, którego dotyczy umowa, porozumień międzygminnych itp.,
- źródeł finansowania usług określonych w umowie.

2) Postanowienia wstępne zawierające:

- definicje, służące jednoznacznemu rozumieniu używanych w umowie terminów,
- opis przedmiotu umowy (umowa może dotyczyć także działalności związanej z przewozami, np. sprzedaż i kontrola biletów itp.)
- zakres świadczonych usług:
 - wielkość przewidywanej pracy przewozowej w całym okresie umownym oraz w podziale na poszczególne lata jej funkcjonowania a w aspekcie określania wielkości dotyczących okresów przyszłych należy przewidzieć mechanizm zapewniający względną elastyczność,
 - linie objęte umową z możliwością dodania nowych linii i likwidowania istniejących,
 - rozkłady jazdy,
 - dodatkowe usługi przewozowe (przewozy na trasach zastępczych, przewozy okazjonalne).

3) Prawa i obowiązki organizatora dotyczące m.in. :

- wypłaty rekompensaty,
- opracowywania dokumentów odnoszących się do lokalnego transportu publicznego, w tym taryfy,
- opracowywania rozkładów jazdy,
- opracowywania dokumentów odnoszących się do lokalnego transportu publicznego w tym taryfy,
- opracowania rozkładów jazdy,
- zapewnienia operatorowi dostępu do infrastruktury transportowej,
- określenia parametrów ilościowych i jakościowych świadczonych usług,
- monitoringu i kontroli realizacji usług.

4) Prawa i obowiązki operatora, dotyczące m.in.:

- wykonywania usług o określonych w umowie parametrach ilościowych i jakościowych,
- posiadanie wymaganych licencji, zezwoleń, dopuszczeń, ubezpieczeń.

5) Zasady i warunki świadczenia usług. Umowna powinna:

- konkretyzować wielkość pracy przewozowej, treść rozkładu jazdy, możliwości i sposoby wprowadzania zmian do rozkładu,
- określać parametry jakościowe świadczonych usług: punktualność, sposób zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom, dostępność pojazdów dla osób niepełnosprawnych, wyposażenie pojazdów, czystość wewnętrzną i zewnętrzną, oznakowanie, ubiór kierowców i kontrolerów, sposób udostępniania informacji pasażerskiej, dostępność biletów - parametry powinny być określone przy pomocy sprawdzalnych kryteriów,
- określać parametry techniczne świadczonych usług np.: poprzez wskazanie normy ogólnej i odniesienie do taboru używanego przez operatora, poprzez wskazanie wymagań technicznych i wielkości tolerancji, poprzez załączenie listy pojazdów wraz z ich właściwościami technicznymi,
- określać sposób obliczenia rekompensaty, w tym poziom potrąceń (kary umowne) z tytułu niedotrzymania określonych parametrów.

6) System taryfowo – biletowy. Umowna powinna:

- wskazać, kto opracowuje plany taryfowe,
- wskazać, w jaki sposób rozliczane są przychody z biletów,
- określić sposób dystrybucji biletów,
- określić sposób dokonywania kontroli biletów.

7) Infrastruktura transportowa – jest zazwyczaj administrowana przez organizatora, jednakże tabor może być użyczony operatorowi przez organizatora, może też być własnością operatora – umowa powinna zawierać odniesienia do tych kwestii.

8) podwykonawstwo: umowa powinna określić, czy dopuszczalne jest podwykonawstwo i w jakim zakresie.

9) Monitoring i kontrola świadczonych usług. Umowa powinna zawierać:

- zasady wykonania monitoringu i kontroli świadczonych usług,
- zasady przyjmowania skarg pasażerów i ich rozpatrywania,
- postanowienia odnośnie do przeprowadzania okresowych badań opinii pasażerów,
- określenie, w jaki sposób skargi pasażerów i wyniki badania ich opinii będą wpływać na wysokość rekompensaty.

10) System finansowania usług, tzn.:

- sposób prowadzenia rachunkowości dotyczącej świadczonych usług przewozowych,
 - metodykę obliczania rekompensaty,
 - sposób oraz terminy rozliczania i wypłaty rekompensaty,
 - system płatności: zaliczkowy (płatność z góry) albo oparty o rzeczywiście poniesione koszty (płatność z dołu),
 - kary umowne.
- 11) Okres obowiązywania umowy.
 - 12) Zmiany umowy
 - 13) Siła wyższa. W umowie powinno się wskazać na wyłączenia odpowiedzialności stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania usług w przypadku wystąpienia siły wyższej oraz przewidzieć możliwość rozwiązania umowy w przypadku wystąpienia siły wyższej, która uniemożliwia świadczenie usług.
 - 14) Rozwiązywanie sporów.
 - 15) Przesłanki rozwiązania umowy.
 - 16) Postanowienia końcowe, dotyczące m.in. sposobów wymiany informacji między stronami.
 - 17) Załączniki: należy rozważyć zawarcie części ustaleń umownych, ze względu na ich czasowy charakter, w formie załączników, co ułatwi ich wymianę.

9.3. Projektowanie systemu taryfowo – biletowego i dystrybucji biletów

Polityka taryfowo – biletowa, określając udział pasażerów – użytkowników tego transportu w jego finansowaniu, stanowi jedno z najważniejszych narzędzi ukierunkowanych na zachęcanie do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Najlepiej, gdy w całym regionie komunikacyjnym o rozmiarach co najmniej jednego powiatu i stolicy regionu funkcjonować będzie jednolity zintegrowany system taryfowy.

Projektowanie systemu taryfowo – biletowego (określenie cen za usługę przewozową sprawiających, że przejazd środkiem transportu publicznego jest ekonomicznie bardziej korzystny w porównaniu z przejazdem transportem indywidualnym, a także – w porównaniu z przejazdem środkiem transportu prywatnego przedsiębiorcy, funkcjonującego poza wspólnym systemem taryfowo - biletowym) wspólnego dla operatorów i przewoźników funkcjonujących w ramach zintegrowanego systemu transportu publicznego, jest zadaniem ekonomiczno – socjalnym organizatora transportu.

Socjalny charakter transportu publicznego wymusza ustalenie w projektowanym systemie taryfowo – biletowym wachlarza ulg, przyznawanych różnym grupom społecznym i bonifikat (stosowanych np. przy jednorazowych zakupach większej liczby biletów, albo biletów ważnych przez dłuższy okres czasu niezależnie od liczby przejazdów).

W przypadku, gdy organizator transportu publicznego będzie chciał pozyskać dopłaty z budżetu centralnego z tytułu stosowania ulg ustawowych, należy spełnić wszystkie uwarunkowania wynikające z przepisów regulujących zasady rozliczania tych dopłat. Należy dążyć do ujednolicenia zasad taryfowych na całym obszarze powiatu lubaczowskiego. Tylko w uzasadnionych przypadkach, jeśli gminy zdeklarują się do dodatkowego dofinansowania przewozów, można dopuścić możliwość stosowania szerszych uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

- ekonomicznych: konieczność pokrycia wzrostu kosztów transportu publicznego - wówczas podejmuje się decyzje o zmianie cen biletów przejazdowych,
- społecznych: zmiana sposobu realizowania usług przewozowych (nowe trasy komunikacyjne, wzrost poziomu jakościowego usług, wprowadzenie nowych rodzajów biletów jako reakcja na społeczne oczekiwania, wprowadzenie nowoczesnych form realizowania płatności itp.) – w tych przypadkach podejmuje się decyzję o zastąpieniu istniejącego systemu taryfowo – biletowego systemem innym, bardziej funkcjonalnym.

Przy projektowaniu systemu taryfowo – biletowego należy uwzględnić jego aspekt przedmiotowy (bilet) oraz aspekt podmiotowy (pasażerskie grupy docelowe i ich segmentacja, determinująca uprawnienia do posiadania danego rodzaju biletu):

1) proponowane rodzaje biletów przejazdowych:

- a) jednorazowe, uprawniające do przejazdu na danej linii od długości przystankowej i czasowej tego przejazdu nie dłużej jednak niż do momentu dotarcia przez pojazd do przystanku końcowego, właściwego dla danego kierunku linii, lub ostatniego przystanku przez zjazd do zajezdni,
- b) czasowe, uprawniające do wielokrotnych przejazdów w czasie ważności biletu - mogą to być bilety:
 - na okaziciela o kreślonym horyzoncie czasowym (np. kilka lub kilkanaście godzin, 1 dzień, tydzień, dni robocze w miesiącu kalendarzowym, miesiąc kalendarzowy, itp.) z określeniem stref obszarowych, na które bilety są ważne,

- imienne o określonym horyzoncie czasowym (np. tydzień, dni robocze w miesiącu kalendarzowym, miesiąc kalendarzowy itp.) z określeniem stref obszarowych na które są ważne,
- 2) formy biletów przejazdowych:
 - a) papierowa (bilet zakupiony w stałym punkcie sprzedaży, u kierującego pojazdem, w ulicznym lub mobilnym automacie a także komputerowe potwierdzenie zakupu biletu),
 - b) SMS w telefonie komórkowym.
 - 3) sposób płatności za usługę przewozu:
 - a) gotówka,
 - b) elektroniczna karta płatnicza (chipowa lub zbliżeniowa),
 - c) SMS,
 - d) przelew komputerowy poprzez Internet.
 - 4) system dystrybucji biletów, opierający się o:
 - a) stałe punkty sprzedaży (w tym biuro organizatora),
 - b) osoby prowadzące pojazdy transportu publicznego,
 - c) telefony komórkowe,
 - d) komputery z oprogramowaniem łączącym z Internetem.
 - 5) uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:
 - a) rodzaj uprawnienia oraz poziom ulgi:
 - wynikające z ustawy,
 - wynikające z uchwały organu stanowiącego.
 - b) kontrola dokumentów przewozowych, która powinna być prowadzona według zasad określonych w ustawie Prawo przewozowe.

Integracja systemów taryfowo – biletowych jest skutecznym narzędziem integracji systemów transportu publicznego, ułatwiającym do niego społeczny dostęp. Atrakcyjność systemów biletowych i łatwość ich zrozumienia, w tym także łatwe i proste metody płatności sprzyjają zwiększeniu zainteresowania transportem publicznym.

9.4. Przygotowanie oferty przewozowej

Organizator transportu publicznego na obszarze powiatu, w każdym roku budżetowym zobowiązany jest do przygotowania „Planu zadań transportowych” na rok następny. Plan ten powinien składać się z dwóch części:

- 1) planu zadań przewozowych,
- 2) planu zadań przewozowych linii międzygminnych oraz powiatowych.

Plan powinien być przygotowany w oparciu o:

- obowiązujący „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”,
- ustalony, przyjęty w planie transportowym standard dostępności usług przewozowych,
- zapotrzebowanie na przewozy,
- analizę ekonomiczną - rzeczową wykonania poprzedniego roku budżetowego oraz przewidywanego wykonania roku bieżącego,
- planowane przez operatorów koszty świadczonych usług,
- prognozowaną wartość przychodów ze sprzedaży biletów,
- wielkość planowanych przez gminy sąsiednie środków budżetowych przeznaczonych na dopłaty do przewozów realizowanych na ich terenach,
- własne możliwości finansowe.

Roczny „Plan zadań przewozowych” powinien określać:

- sieć komunikacyjną ze szczegółowymi przebiegami linii,
- częstotliwość kursowania linii w poszczególne dni tygodnia,
- wielkość pracy przewozowej na tych liniach,
- przewidywane koszty realizacji pracy przewozowej na terenie powiatu, prognozę wielkości przychodów ze sprzedaży biletów realizowanej w poszczególnych gminach oraz wysokość dopłat gmin do przewozów realizowanych na ich terenie.

Wielkości tych dopłat zostaną ujęte w projektach uchwał budżetowych na przyszły rok budżetowy, sporządzanych przez zarząd powiatu do dnia 15 października roku poprzedzającego rok budżetowy.

W przypadku, gdy wielkość środków finansowanych nie zostanie zaakceptowana przez samorządy i nakłady na transport publiczny będą musiały być zmniejszone, niezbędne będzie przygotowanie korekt do „Planu zadań przewozowych”.

Jeżeli wprowadzone korekty nie zapewnią gwarantowanego w planie transportowym standardu usług transportowych, konieczna będzie aktualizacja planu transportowego

i obniżenie gwarantowanych standardów tych usług do poziomu adekwatnego do wysokości doków finansowych, jakie mogą być przeznaczone na transport publiczny.

9.5. Wyznaczanie tras linii

Transport publiczny jest usługą, która w bardzo dużym stopniu opiera się na tradycji i przywiązaniu obecnych klientów. Pozyskanie nowych klientów jest procesem stosunkowo długim oraz kosztownym, który zwykle trwa od roku do dwóch lat licząc od momentu uruchomienia nowego produktu – linii autobusowej, do osiągnięcia stanu stabilizacji. Proces zdobywania nowych klientów po uruchomieniu nowej linii komunikacyjnej w transporcie publicznym może być przyspieszony jedynie przez dynamiczne zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym, takie jak zabudowanie i zasiedlenie nowych obszarów, uruchomienie nowych stref aktywności gospodarczej skupiających nowe miejsca pracy lub oddanie do eksploatacji nowych obiektów użyteczności publicznej.

Innym elementem decydującym o jakości nowego produktu – linii komunikacyjnej, jest jej atrakcyjność w porównaniu z pozostałymi liniami obsługującymi podróże w tych samych kierunkach. Podstawowe czynniki decydujące o większej atrakcyjności jednej linii względem innych to przede wszystkim wysoka częstotliwość kursowania oraz krótszy czas osiągnięcia celu podróży. Natomiast uruchomienie nowej linii w warunkach stabilności zagospodarowania przestrzennego obszaru powoduje niemal wyłącznie przemieszczanie się pasażerów pomiędzy różnymi liniami komunikacyjnymi.

Podstawowe zasady wyznaczania tras linii w perspektywie krótkoterminowej (do 2 lat) powinny się opierać na analizach marketingowych będących syntezą obserwacji zachowań klientów oraz wyników sprzedaży usług na każdej z obecnych linii. Produkty – linie komunikacyjne, na których rejestrowana jest najwyższa sprzedaż usług powinna być utrzymana na możliwie najwyższym poziomie jakościowym, tzn., że powinny one kursować stosunkowo często i w równych odstępach czasu, a pomiędzy źródłami i celami podróży przemieszczać się możliwie najszybciej.

X. Finansowanie usług przewozowych i rentowność linii komunikacyjnych

Obecnie w powiecie lubaczowskim usługi publicznego transportu zbiorowego realizowane są wyłącznie przez przedsiębiorców działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosownych zezwoleń.

W przypadku rozpoczęcia przez powiat lubaczowski organizowania przewozów o charakterze publicznym, finansowanie usług przewozowych prowadzone będzie z uwzględnieniem optymalnego dostosowania podaży do realnego popytu mającego na celu zwiększenie poziomu zaspokojenia potrzeb przewozowych oraz konkurencyjności względem przewozów indywidualnych, przy jednoczesnym zastosowaniu racjonalnego poziomu wydatków dokonywanych ze środków publicznych .

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

- a) pobieraniu opłat (wpływy ze sprzedaży biletów i innych opłat dodatkowych) w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- b) przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów oraz tych ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustalone,
- c) poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- d) udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego, będącej organizatorem,
- środki z budżetu państwa (zwolnienie z opłat i ulgi ustawowe).

Poza wskazanymi przez ustawę, innymi źródłami finansowania publicznego transportu zbiorowego mogą być np. środki pozyskane z fundacji oraz różnego rodzaju programów unijnych. Ustawa, choć wprost nie reguluje tego zagadnienia, umożliwia udzielenie dotacji celowych z budżetu państwa na wspieranie inwestycji w infrastrukturę transportową oraz w środki transportu wykorzystywane w publicznym transporcie zbiorowym, przy czym dotacje

takie stanowią pomoc publiczną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej.

W praktyce jednak, biorąc pod uwagę aktualny stan finansów publicznych oraz sytuację gospodarczą, należy stwierdzić, że wejście w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym postawiło jednostki samorządu terytorialnego w bardzo trudnej sytuacji.

Powiat Lubaczowski organizując transport na swoim terenie, powinien zwrócić również uwagę na obszary, na których komunikacja publiczna nie funkcjonowała. Jest to ważne z punktu widzenia organizatora zbiorowego transportu publicznego. W przypadku uruchomienia nowych linii należy liczyć się z dofinansowaniem operatora co w konsekwencji pociąga za sobą wydatkowanie środków z budżetu powiatu.

Duże zapotrzebowanie na usługi przewozowe wynika z potrzeb związanych z edukacją tj. przemieszczaniem się dzieci i młodzieży do szkół, uczelni i obiektów kultury. Jednostki prowadzące nauczanie i szkolenia bardzo rzadko koordynują między sobą dzienny czas nauki. Zróżnicowany czas rozpoczęcia i zakończenia zajęć ma wpływ na wypełnienie autobusów. W przypadku braku koordynacji transportu z godzinami głównych i stałych zajęć i brak współpracy jednostek oświatowych będzie generował dodatkowe koszty transportu publicznego.

Organizowany przez Starostę transport obsługuje z zasady obszar całego powiatu, często wyręczając poszczególne gminy z konieczności organizowania odrębnego i dodatkowego transportu. W związku z tym dobrym rozwiązaniem może być zawarcie porozumień z wójtami, na mocy których gminy mogłyby partycypować w kosztach przewozów powiatowych.

W związku z powyższym logicznym wydaje się zaproponowanie jednostkom samorządu terytorialnego rozwiązania z podziałem kosztów na poszczególne gminy, proporcjonalnie do liczby wozokilometrów wykonanych przez operatorów na obszarze danej gminy. W celu zagwarantowania właściwego poziomu kosztów wozokilometra w całym okresie trwania zawartych umów, należy przewidzieć możliwość waloryzacji stawki wozokilometra. Waloryzacja powinna być oparta o wskaźniki wzrostu cen paliwa oraz wskaźnik wzrostu cen podawany przez GUS. Można ustalić wagowy wpływ w/w wskaźników na waloryzację kosztów wozokilometra. Waloryzacje można przeprowadzać okresowo np. kwartalnie, półrocznie lub rocznie. Ze względu na niestabilność cen paliw najlepszym rozwiązaniem z punktu widzenia organizatora byłoby przeprowadzanie waloryzacji w okresach półrocznych lub rocznych, jednakże biorąc pod uwagę zachowanie stabilności finansowej operatorów rozsądnym okresem jest przeprowadzanie waloryzacji co kwartał. Szacuje się, że

Średnioroczny wzrost wielkości rekompensaty w wyniku waloryzacji będzie wahał się na poziomie kilku procent. Oparcie rozliczeń na przekazywaniu rekompensaty jest rozwiązaniem wynikającym z obowiązujących przepisów i jednocześnie jest formą najbardziej korzystną zarówno dla operatora, jak i organizatora.

Czynnikiem mającym bardzo duży wpływ na poziom rentowności jest właściwe ustalenie rozkładu jazdy. Oczywiście istnieją kursy, które są trwale nierentowne (np. komunikacja w dni wolne od pracy), jednak z uwagi na interes społeczny nie można dokonywać ich całkowitej likwidacji. Finansowanie nierentownych połączeń należy do zadań organizatora przewozów i obciąża jego budżet.

Za najrentowniejsze uznać należy te połączenia, które wykonywane są w czasie trwania tzw. szczytu komunikacyjnego porannego i popołudniowego. Występują wówczas największe potoki pasażerskie, a względne zapelnienie pojazdów jest najwyższe. Mieszkańcy powiatu lubaczowskiego dojeżdżają wtedy do szkół czy zakładów pracy oraz w relacji powrotnej. Kursy przewidziane do realizacji o tej porze należy uznać za funkcjonujące na granicy rentowności.

Autorzy planu ze względu na tajemnicę handlową, nie dysponują wynikami finansowymi przedsiębiorstw realizujących usługi przewozowe na obszarze powiatu. Przewoźnicy autobusowi nie udzielają informacji na temat liczby przewożonych pasażerów, dlatego też nie jest możliwe dokładne określenie popytu na te usługi. Nie mniej jednak powyższa analiza oraz przyjęty przez organizatora sposób jej oceny pozwoli na optymalnie realizowanie celu, o którym mowa w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

XI. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych

11.1. Standard usług przewozowych

Powiatowe przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej będą realizowane jako powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora. Przewozy te będą nakierowane w szczególności na bieżące i nieprzerwalne zaspokojenie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze powiatu lubaczowskiego.

Atrakcyjność oferty przewozowej wyrażona poprzez standard usług przewozowych oraz jakość realizacji jest jednym z elementów wpływających na popyt na te usługi. Powiat lubaczowski jako organizator publicznego transportu, w przypadku rozpoczęcia organizacji usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej będzie dążył do tego, aby standard i jakość tych usług w ocenie mieszkańców powiatu była jak najwyższa. Docelowa jakość usług pozwoli na możliwie pełną realizację postulatów przewozowych, w szczególności związanych z:

- bezpośredniością, czyli zapewnieniem możliwości realizacji podróży bez konieczności przesiadania się,
- częstotliwością, czyli odpowiadającymi realnym potrzebom mieszkańców odstępami czasu między kolejnymi odjazdami autobusów,
- dostępnością, czyli odległościami od i do przystanku na tyle małymi, aby odległość konieczna do pokonania w drodze na przystanek była możliwie zminimalizowana,
- niezawodnością, czyli zapewnieniem dojechania do wyznaczonego miejsca o wyznaczonym czasie,
- prędkością, czyli czasem jazdy porównywalnym do czasu jazdy transportem indywidualnym,
- punktualnością, czyli zgodnością odjazdów i przejazdów z rozkładem jazdy,
- rytmicznością, czyli równomiernym odstępem między odjazdami w tym samym kierunku,
- wygodą, czyli komfortem oczekiwania na przejazd i przebywania w pojeździe podczas transportu.

W obecnym stanie organizowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu lubaczowskiego możliwe jest jego realizowanie z uwzględnieniem wyżej wymienionych postulatów. Powiat lubaczowski jako organizator transportu publicznego będzie dążył nie

tylko do utrzymania zakładanego poziomu świadczonych usług, ale również do jego rozwoju z uwzględnieniem:

- ochrony środowiska,
- zwiększenia dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,
- dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej.

11.2. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Starosta Powiatu Lubaczowskiego, jako organizator transportu zbiorowego nieustannie dąży do tego, aby organizowane przez niego przewozy były w jak największym stopniu dostępne dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Na ułatwienie tym osobom dostępu do publicznego transportu zbiorowego oraz podniesienie komfortu podróży największy wpływ ma oferowany standard w zakresie:

- przestanków komunikacyjnych,
- taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej,
- informacji dostępnej dla pasażerów.

Przejazd osób niepełnosprawnych oraz osób z ograniczoną zdolnością ruchową transportem zbiorowym może się odbywać za pomocą:

- przewozów regularnych specjalnych (zdefiniowanych przez Ustawę o transporcie zbiorowym z dnia 6 września 2011 r.),
- przewozów ogólnodostępnych, czyli przewozów użyteczności publicznej oraz przewozów komercyjnych.

W ostatnich latach w Polsce i w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Udział osób starszych, w tym pasażerów mających problem ze sprawnym poruszaniem się w ogóle społeczeństwa będzie systematycznie rósł. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób o ograniczonej sprawności ruchowej i osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Można to zrealizować na dwóch płaszczyznach:

- przewozów ogólnie dostępnych – obsługiwanych pojazdami niskowejściowymi i niskopodłogowymi - im większa ilość autobusów tego typu, tym większa jego dostępność dla osób niepełnosprawnych.

- przewozów specjalnych – zorganizowanych i dostępnych tylko dla osób niepełnosprawnych mających na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji itp.

Uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych w procesie kształtowania standardu wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego wprowadzonych do obsługi przewozów powiatowych, za docelowe rozwiązania uznać należy:

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu,
- podświetloną zewnętrzną informację pasażerską – docelowo wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach,
- wyraźnie oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej,
- w pojazdach fabrycznie nowych – platformę ułatwiającą wjazd osobom niepełnosprawnym, odchylaną ręcznie lub uruchamianą przez kierowcę,
- odpowiednie miejsce na wózek inwalidzki / wózek dziecięcy z właściwym wyposażeniem wewnątrz pojazdu,
- oświetlenie wnętrza pojazdu w tym szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się przeszkody dla pasażerów,
- monitoring przestrzeni pasażerskiej wraz z rejestracją obrazu.

Ważnym elementem jest także dostosowanie przystanków do obsługi pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej, co zostanie zrealizowane poprzez:

- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami celu podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się,
- wyposażenie przystanków w miejsca siedzące, w miarę możliwości zadaszone i osłonięte przed wiatrem, szczególnie tam, gdzie liczba pasażerów jest znacząca oraz w miejscach wzmożonego korzystania z publicznej komunikacji zbiorowej.

W celu zapewnienia możliwości obserwowania przez pasażerów (w tym niedowidzących) otoczenia pojazdów, należy dążyć do ograniczenia możliwości umieszczania reklam na szybach pojazdów, a w szczególności naklejania ich w taki sposób, by całkowicie przysłaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.

Wśród taboru głównego przewoźnika na terenie powiatu lubaczowskiego, tj. PKS Jarosław brak jest autobusów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. Brak dokładnych informacji na temat liczby autobusów niskopodłogowych wśród prywatnych przewoźników autobusowych – z informacji ustnych wynika, że oprócz kursów dowożących

dzieci w niektórych gminach do szkół i placówek specjalnych – przewoźnicy takim taborem nie dysponują.

11.3. Zarządzanie infrastrukturą przystankową

Przystanek komunikacji autobusowej, jako miejsce zatrzymania pojazdu (niekiedy zatoka autobusowa), koniecznie oznaczone informacyjnym znakiem drogowym D-15 (przystanek autobusowy) oraz nawierzchnia chodnika na przystanku (pod warunkiem że leży w pasie drogowym) jest elementem drogi.

Zdjęcie 3. Przystanek autobusowy w Lubaczowie



Źródło: www.zlubaczowa.pl

Art. 15 ust. 1 pkt. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określa, że jednym z zadań organizatora jest „zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego”. W podpunktach tego ustępu zapisano trzy szczególne zakresy działań organizatora, dotyczące infrastruktury przystankowej:

- a) zapewnienie odpowiednich standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- b) zapewnienie warunków korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- c) zapewnienie funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Wyposażenie przystanku: wiaty przystankowe, słupki przystankowe oraz tablice do eksponowania informacji przystankowej są własnością organizatora publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie rozkładów komunikacyjnych właściciel lub zarządca przystanku ma

obowiązek wywieszenia na nim informacji dotyczących rozkładów jazdy. Wszyscy przewoźnicy mają obowiązek przekazywania do Starostwa powiatowego w Lubaczowie rozkładów jazdy i informacji o nich.

11.4. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

Organizator transportu publicznego – Powiat Lubaczowski, powinien starać się wprowadzać rozwiązania jak najbardziej przyjazne dla pasażerów. W związku z tym sieć przystanków powinna zapewniać możliwość dotarcia do nich przez każdego użytkownika komunikacji w sposób bezpieczny i wygodny oraz umożliwiać komfortowy (najlepiej bezpośredni) dojazd do dowolnego punktu obsługiwanego komunikacją publiczną.

Dążenie do realizacji powyższych założeń pociąga za sobą szereg przedsięwzięć i rozwiązań organizacyjnych. Podstawą do korekt i ewentualnych zmian w infrastrukturze komunikacji publicznej jest wytyczenie następujących korytarzy komunikacyjnych:

- głównych, w których stosowane są priorytety dla komunikacji publicznej, zapewniające bezpośredni dostęp do miejsc użyteczności publicznej ważnych z punktu widzenia pasażerów
- podstawowych, którymi bieżą linie o mniejszej częstotliwości kursowania lub inne dowożące pasażerów do linii kursujących głównymi korytarzami komunikacyjnymi.

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć wyznaczonych przystanków, których zasady lokalizacji różnią się w zależności od rodzaju korytarza komunikacyjnego.

W przypadku korytarzy podstawowych, sieć przystanków powinna być gęsta w celu ułatwienia wygodnego korzystania z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. W praktyce, w zależności od gęstości zamieszkania i natężenia ruchu pieszego, odległość między przystankami w rejonach wiejskich nie powinna przekraczać 1000 metrów.

Przystanki w głównych korytarzach komunikacyjnych powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów użyteczności publicznej z punktu widzenia pasażera oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej. W celu uzyskania jak najwyższej prędkości przejazdu dla danej linii, liczba przystanków w tym przypadku nie powinna być zbyt duża. Akceptowalna średnia prędkość pojazdu komunikacji publicznej na trasie położonej w korytarzu głównym powinna wynosić 25-30 km/h w mieście oraz 45-55 km/h poza obszarem zabudowanym.

Wszelkie zmiany w istniejącej oraz budowanie nowej sieci przystanków powinno być poprzedzone badaniami, mającymi na celu prawidłowe rozpoznanie rzeczywistych potrzeb użytkowników komunikacji publicznej.

Bardzo ważnym elementem w transporcie zbiorowym jest bezpieczeństwo i wygoda pasażerów, na które duży wpływ ma lokalizacja i otoczenie przystanków oraz ich wyposażenie. Standardem, do którego powinni dążyć właściciele lub zarządzający, powinno być wyposażenie wszystkich nowopowstających oraz istniejących przystanków (przynajmniej węzłowych i w punktach ważnych dla dużych grup pasażerów) w wiaty i ławki. Bardzo ważnym elementem mającym wpływ na bezpieczeństwo uczestników transportu publicznego ma coraz powszechniejszy system monitorowania pojazdów komunikacji oraz przystanków, głównie węzłów przesiadkowych.

W dniu 27 czerwca 2013 roku Rada Powiatu w Lubaczowie przyjęła Uchwałę ustalającą wykaz przystanków komunikacyjnych zlokalizowanych w ciągach dróg powiatowych będących w administracji Powiatowego Zarządu Dróg w Lubaczowie, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Lubaczowski. Ewidencja obejmuje 319 przystanków. Na drogach wojewódzkich na terenie powiatu lubaczowskiego zlokalizowanych jest 97 przystanków, co daje łączną ilość 416 przystanków autobusowych. Tak rozbudowana sieć przystanków pozwala mieszkańcom powiatu na dotarcie do urzędów, jednostek użyteczności publicznej, jednostek opieki zdrowotnej, placówek oświatowych i obiektów handlowych zlokalizowanych na terenie powiatu lubaczowskiego jak i poza jego granicami.

Dostępność transportu publicznego jest bardzo istotna w kontekście konkurencyjności komunikacji publicznej wobec środków transportu indywidualnego i wpływa na zachowania komunikacyjne mieszkańców. Dobrze zorganizowana i zarządzana jest w stanie zaspokajać podstawowe potrzeby transportowe społeczeństwa, umożliwia ruch pasażerów pomiędzy miejscami zamieszkania a punktami docelowymi podróży.

Powiat lubaczowski jako organizator publicznego transportu zbiorowego powinien dążyć do zwiększania udziału transportu publicznego w całkowitym ruchu miejskim i pozamiejskim. Działania idące w tym kierunku wpłyną na zmniejszenie ruchu pojazdów indywidualnych i na poprawę ochrony środowiska poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i poziomu hałasu komunikacyjnego.

XII. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Kierunki rozwoju transportu publicznego w powiecie lubaczowskim będą podporządkowane strategii zrównoważonego rozwoju, jako podstawy kształtowania polityki transportowej. Oferta przewozowa powinna jednocześnie uwzględnić potrzeby osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, takich jak: młodzież dojeżdżająca do placówek oświatowych, mieszkańcy nieposiadający samochodu, osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej. Powiat Lubaczowski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego będzie dążył do tego, aby oferta transportu zbiorowego odpowiadała realnym potrzebom jego mieszkańców.

Przeciętne napełnienie, wynikające z badań marketingowych prowadzonych w różnych ośrodkach transportu publicznego, w autobusach dla linii międzypowiatowych czy międzygminnych wynosi około 10 osób, a w pociągu około 35 osób. Średnie napełnienie samochodu osobowego w podróżach międzypowiatowych czy międzygminnych wynosi przeciętnie do 1,5 osoby (w tym kierowca), a w dojazdach do pracy - 1,3 osoby. Oznacza, że na jeden autobus i pociąg w ruchu przypada odpowiednio 7 i 20 samochodów osobowych.

Komunikacja zbiorowa istotnie zmniejsza ruch drogowy do miejsc pracy, szkół czy też do instytucji w centrum powiatu, co wprost przekłada się na obniżanie emisji spalin i jest jednym z bardziej efektywnych działań z zakresu ochrony środowiska. Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu pasażerskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko mieszkańców.

Powiat lubaczowski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył aby oferta transportu zbiorowego była jak najszersza, jednocześnie odpowiadając realnym potrzebom mieszkańców powiatu, czego efektem powinny być wzrosty średnich napełnień w pojazdach. Obecna podaż usług transportu publicznego jest nierównomierna, skutkiem czego jest postępujący spadek jego atrakcyjności na znacznych obszarach powiatu na rzecz samochodów osobowych i postępujący wzrost kongestii drogowej. Dostępności transportu indywidualnego jest powszechna i uzależniona jedynie od odstępności miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego są:

- a) uchwalony plan transportowy wyższego szczebla, w szczególności plan transportu dla województwa podkarpackiego,
- b) prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu, ochronę środowiska, dostęp do infrastruktury,

- c) uwarunkowania funkcjonalno - przestrzenne,
- d) kierunki rozwoju określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego,
- e) wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców,
- f) zamierzenia inwestycyjne w najbliższym horyzoncie finansowania.

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań zmierzających do zatrzymania obecnego trendu spadku udziału podróży realizowanych transportem zbiorowym, a następnie działania promujące jego rozwój.

Istotnym kierunkiem rozwoju komunikacji zbiorowej w powiecie lubaczowskim będzie jej integracja w ramach całego systemu transportu publicznego (obejmującego również wojewódzkie przewozy kolejowe i autobusowe, przewozy komercyjne oraz przewozy gminne) z uwzględnieniem motoryzacji indywidualnej, ruchu rowerowego i pieszego.

Kierunki rozwoju transportu publicznego w powiecie lubaczowskim będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych krajowych i wojewódzkich. W szczególności podejmować się będzie działania zmierzające do zmniejszenia niedogodności transportu publicznego, takich jak: zbyt niska dostępność komunikacyjna, uciążliwość przesiadek i słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego. Działania te będą realizowane poprzez:

- jednolite nazewnictwo i oznakowanie wszystkich przystanków,
- systematyczne prowadzenie monitoringu transportu zbiorowego i okresowe wykonywanie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców,
- systematyczne zwiększanie udziału taboru niskoemisyjnego oraz dostosowanie go do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i niepełnosprawnych,
- wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w budowie i modernizacji dróg, przyjaznych dla pasażerów transportu zbiorowego.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Jednak z uwagi na zależność popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. W okresach spadków liczby pasażerów należy przyjąć pewne minimalne gwarantowane standardy obsługi komunikacyjnej powiatu, aby nie doprowadzić do degradacji systemu transportu zbiorowego w wyniku jego zbyt niskiej atrakcyjności, a przez to – do niekontrolowanego wzrostu komunikacji indywidualnej – samochodów osobowych.

W okresie planowania przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkład jazdy, w tym ustalenie przebiegu tras i częstotliwość kursowania będą konstruowane z zastosowaniem zasady rytmiczności kursowania w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych.
2. Trasy linii poprowadzone zostaną jak najbliżej najważniejszych lokalnych celów i źródeł ruchu, obejmując jednocześnie węzły i przystanki przesiadkowe oraz mogą ulec modyfikacjom - w zależności od zmieniających się potrzeb pasażerów i zmieniających się celów podróży.
3. Polityka taryfowa, będzie uwzględniała warunki rynkowe oraz poziom społecznej akceptacji cen przejazdów. Rozwiązania taryfowe będą różnicowały koszt podróży od pokonywanej odległości, aby taryfa korespondowała z kosztem zrealizowanego przewozu. Powiatowe przewozy pasażerskie będą też spełniały cele socjalne, zapewniając prawo do ustawowych ulg w przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego. Zakłada się, że dodatkowa możliwość stosowania ulg socjalnych będzie możliwa dzięki dopłatami gmin do biletów miesięcznych, np. dla uczniów dojeżdżających do szkół.
4. Głównymi zadaniami w zakresie polityki taryfowej będą: integracja biletowa i uzyskanie relatywnie wysokiego odsetka pasażerów podróżujących na podstawie biletów okresowych. Wszelkie nowe rozwiązania taryfowe powinny być poprzedzane analizami ekonomiczno - finansowymi skutków ich wprowadzenia.
5. Ważnym zadaniem w zakresie integracji będzie koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów komunikacji publicznej, a docelowo także przewoźników komercyjnych świadczących usługi na obszarze objętym planem transportowym.
6. Realizowane inwestycje infrastrukturalne i ewentualne taborowe będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych, poprawiać warunki oczekiwania przez pasażerów na przystankach oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko.
7. Polityka realizowana przez organizatora komunikacji zakłada w okresie planowania udział komunikacji zbiorowej w przejazdach pasażerskich na poziomie nie mniejszym niż 25%.
8. W celu optymalizacji oferty przewozowej i prawidłowego ustalania tras linii, nie rzadziej niż co 5 lat prowadzone będą kompleksowe badania wielkości popytu dla całej komunikacji zbiorowej na obszarze powiatu.

Wszelkie zmiany w taryfie powinny mieć na celu przede wszystkim pobudzenie dodatkowego popytu poprzez jego wygenerowanie w segmencie osób korzystających w realizacji potrzeb

przewozowych, przede wszystkim z samochodów osobowych i rezygnujących z usług transportu publicznego ze względu na nieatrakcyjne ceny.

Ze względu na konieczność zapewnienia w powiecie lubaczowskim określonej przychodowości systemu transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej, należy przyjąć założenie, że w okresie planowania będą obowiązywać uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych tylko w zakresie wynikającym z przepisów ustawowych. Wprowadzenie dodatkowych ulg będzie możliwe w przypadku zaistnienia uzasadnionego zapotrzebowania społecznego na ich ustanowienie i będzie zawsze poprzedzone odpowiednią analizą finansową oceniającą skutki ich wdrożenia.

XIII. Spis tabel

Tabela 1. Stan ludności	19
Tabela 2. Saldo migracji wewnętrznych.....	20
Tabela 3. Przyrost naturalny na 1000 ludności	20
Tabela 4. Struktura ludności powiatu lubaczowskiego wg ekonomicznych grup wiekowych .	20
Tabela 5. Liczba bezrobotnych i stopa bezrobocia	21
Tabela 6. Struktura ludności gminy miejskiej Lubaczów wg ekonomicznych grup wiekowych	24
Tabela 7. Struktura ludności gminy miejsko-wiejskiej Oleszyce wg ekonomicznych grup wiekowych.....	27
Tabela 8. Struktura ludności gminy miejsko-wiejskiej Narol wg ekonomicznych grup wiekowych.....	30
Tabela 9. Struktura ludności gminy miejsko-wiejskiej Cieszanów wg ekonomicznych grup wiekowych.....	33
Tabela 10. Struktura ludności gminy wiejskiej Lubaczów wg ekonomicznych grup wiekowych	35
Tabela 11. Struktura ludności gminy wiejskiej Horyniec Zdrój wg ekonomicznych grup wiekowych.....	38
Tabela 12. Struktura ludności gminy wiejskiej Stary Dzików wg ekonomicznych grup wiekowych.....	41
Tabela 13. Struktura ludności gminy wiejskiej Wielkie Oczy wg ekonomicznych grup wiekowych.....	43
Tabela 14. Wykaz dróg wojewódzkich na terenie powiatu lubaczowskiego	54
Tabela 15. Wykaz dróg powiatowych w poszczególnych gminach powiatu lubaczowskiego.	54
Tabela 16. Rozkład jazdy PKP na terenie powiatu lubaczowskiego.....	67
Tabela 17. Liczba zarejestrowanych pojazdów w powiecie lubaczowskim oraz sąsiadujących powiatach i województwie podkarpackim na koniec 2010 oraz 2013 roku.	68
Tabela 18. Wyniki klasyfikacji strefy podkarpackiej dla wybranych substancji	70
Tabela 19. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO	73
Tabela 20. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostwo Powiatowe w Lubaczowie	78
Tabela 21. Wykaz zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego.....	79
Tabela 22. Wykaz zezwoleń wydanych przez organy Miast i Gmin	80
Tabela 23. Przebieg linii o największym natężeniu podróży.....	83

XIV. Spis map

Mapa 1. Powiat Lubaczowski na tle Województwa Podkarpackiego.....	16
Mapa 2. Powiat Lubaczowski	17
Mapa 3. Gmina Miejska Lubaczów	23
Mapa 4. Gmina Miejsko- Wiejska Oleszyce.....	26
Mapa 5. Gmina Miejsko – Wiejska Narol	29
Mapa 6. Gmina Miejsko – Wiejska Cieszanów	32
Mapa 7. Gmina Wiejska Horyniec Zdrój	37
Mapa 8. Gmina Wiejska Stary Dzików.....	40
Mapa 9. Gmina Wiejska Wielkie Oczy	42
Mapa 10. Mapa Techniczno – Eksploatacyjna Powiatu Lubaczowskiego	53
Mapa 11. Linie kolejowe w województwie podkarpackim.....	65
Mapa 12. Przebieg linii kolejowej nr 101 Munina - Hrebenne.....	66
Mapa 13. Obszary przekroczeń standardu w zakresie pyłu PM 10 – wyniki oceny jakości powietrza w województwie podkarpackim na rok 2013.....	71
Mapa 14. Obszary przekroczeń standardu w zakresie pyłu PM 2,5 – wyniki oceny jakości powietrza w województwie podkarpackim na rok 2013.....	72

XV. Spis wykresów

Wykres 1. Powierzchnia Powiatu Lubaczowskiego [%].....	18
Wykres 2. Ludność Powiatu Lubaczowskiego [%]	18
Wykres 3. Ludność w miastach w % ogółu ludności	19
Wykres 4. Podmioty gospodarki narodowej na terenie gminy wg klas wielkości	24
Wykres 5. Podmioty gospodarki narodowej na terenie gminy wg klas wielkości	27
Wykres 6. Podmioty gospodarki narodowej na terenie gminy wg klas wielkości	30
Wykres 7. Podmioty gospodarki narodowej na terenie gminy wg klas wielkości	34
Wykres 8. Podmioty gospodarki narodowej na terenie gminy wg klas wielkości	36
Wykres 9. Podmioty gospodarki narodowej na terenie gminy wg klas wielkości	39
Wykres 10. Podmioty gospodarki narodowej na terenie gminy wg klas wielkości	41
Wykres 11. Podmioty gospodarki narodowej na terenie gminy wg klas wielkości	44
Wykres 12. Stan ludności wg wieku i płci (2013 rok)	46
Wykres 13. Prognoza ludności wg wieku i płci (2016 rok).....	47
Wykres 14. Prognoza ludności wg wieku i płci (2020 rok).....	48
Wykres 15. Prognoza ludności wg wieku i płci (2030 rok).....	49

Wykres 16. Długość dróg w [km] w 2013 roku61

XVI. Spis zdjęć

Zdjęcie 1. Budynek stacji kolejowej w Lubaczowie66
Zdjęcie 2. Budynek Dworca Autobusowego w Lubaczowie (2012 rok)77
Zdjęcie 3. Przystanek autobusowy w Lubaczowie106