

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Leżajskiego

Maj 2016 r.

Dokument przygotowany przez:



"TRAKO" WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J.

ul. Krasieńskiego 15a/5, 50-449 Wrocław,

tel./fax: 71 799 87 53, e-mail: poczta@trako.com.pl

www.trako.com.pl

Spis treści

1.	Przedmiot opracowania	6
1.1.	Cel opracowania	6
1.2.	Zakres planu	6
1.3.	Definicje i określenia	7
2.	Metodologia tworzenia planu	10
3.	Charakterystyka społeczno-gospodarcza powiatu leżajskiego.....	11
3.1.	Informacje o powiecie leżajskim	11
3.2.	Demografia	12
3.3.	Gospodarka	13
3.4.	Sfera społeczna.....	15
3.5.	Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład Powiatu Leżajskiego.....	17
4.	Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze powiatu leżajskiego.....	18
4.1.	Regionalny osobowy transport kolejowy	18
4.2.	Regionalny osobowy transport drogowy	19
5.	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem.....	24
5.1.	Zagospodarowanie przestrzenne	24
5.2.	Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi	27
5.2.1.	Powiązania z krajowym planem transportowym	27
5.2.2.	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego	27
5.2.	Układ drogowy	27
5.3.	Transport indywidualny.....	29
5.4.	Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych na obszarze powiatu leżajskiego	29
5.5.	Wpływ transportu na środowisko	30
5.5.1.	Korzystanie ze środowiska naturalnego	30
5.5.2.	Emisja spalin	31
5.5.3.	Emisja hałasu	34
5.5.4.	Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu jako najważniejsze działania poprawy stanu środowiska naturalnego.....	36
5.5.5.	Wymogi stosowania ekologicznych napędów w środkach publicznego transportu zbiorowego.....	37
6.	Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym.....	38

6.1.	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	38
6.2.	Najważniejsze generatory ruchu w powiecie leżajskim	40
7.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	41
7.1.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – podział zadań przewozowych.	41
7.2.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu w publicznym transporcie zbiorowym uwzględniające infrastrukturę transportową.	42
7.3.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.	43
8.	Planowana oferta transportowa oraz pożądaný standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	44
8.1.	Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	44
8.2.	Gwarantowana punktualność kursowania	50
8.3.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu	50
8.4.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów	50
8.5.	Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych	52
8.6.	Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych	52
8.7.	Gwarantowany standard w zakresie ochrony środowiska	54
9.	Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym	54
9.1.	Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym	54
9.2.	Wybór operatora	59
9.3.	Przygotowywanie oferty przewozowej	61
9.4.	Zasady projektowania rozkładów jazdy	62
9.5.	Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów	62
10.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	64
10.1.	Formy i źródła finansowania usług przewozowych	64
10.2.	Rentowność linii komunikacyjnych	68
11.	Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera	69
11.1.	Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach	70
11.2.	Informacja pasażerska w pojazdach	72
11.3.	Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem	72
11.4.	Jednolita identyfikacja wizualna	72
12.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	73
12.1.	Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	73
12.2.	Infrastruktura drogowa, priorytety w ruchu	74

12.3.	Kształtowanie węzłów przesiadkowych	75
12.4.	Integracja taryfowa i organizacyjna transportu publicznego	77
12.5.	Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych	78
	Akty prawne przytoczone w opracowaniu	79
	Dokumenty źródłowe	81
	Spis tabel	81
	Spis rysunków	82
	Załącznik 1 – Wykaz istniejących linii komunikacyjnych w transporcie drogowym	83

1. Przedmiot opracowania

1.1. Cel opracowania

Zapewnienie możliwości organizacji efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, należy do głównych celów planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, realizowanych na obszarze Powiatu Leżajskiego, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Opierają się one na podniesieniu znaczenia mobilności komunikacyjnej dla rozwoju społeczno-gospodarczego, przy uniknięciu negatywnych skutków niekontrolowanego rozwoju transportu indywidualnego. Kolejnymi celami planu, które powinny zostać zrealizowane, aby zapewnić odpowiedni standard usług transportowych, jest m.in.:

- dostosowanie ich do rzeczywistych potrzeb pasażerów,
- zapewnienie odpowiedniej dostępności dla osób niepełnosprawnych,
- integrację systemów taryfowo-biletowych,
- jednolity system informacji pasażerskiej,
- redukcję negatywnego oddziaływania na środowisko,
- redukcję zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa mieszkańców,
- zwiększenie efektywności ekonomicznej transportu osób.

Biorąc pod uwagę analizy zapotrzebowania na usługi publicznego transportu zbiorowego, jak również uwzględniając możliwości finansowe samorządu, plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przedstawia gwarantowane standardy usług publicznego transportu zbiorowego, sposoby jakimi powinno zarządzać się nim oraz możliwości rozwoju.

Dokument został poddany konsultacjom społecznym, podczas których mieszkańcy będą mieli możliwość wnoszenia uwag do treści niniejszego opracowania. Dokument został uchwalony przez Radę Powiatu w Leżajsku i stanowi akt prawa miejscowego.

1.2. Zakres planu

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje powiat: w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, a także powiat, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców — w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze¹.

Zakres rzeczowy planu obszarowo obejmuje teren powiatu leżajskiego, składającego się z 5 gmin.

Przedmiotowo zaś niniejszy dokument obejmuje²:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym,
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,

¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 9, ust. 1, pkt 1.

² *Ibidem*, art. 12.

- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- organizację systemu informacji dla pasażera,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- planowane kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu planu uwzględniono:

- stan zagospodarowania przestrzennego obszaru objętego planem,
- jego sytuację społeczno – gospodarczą,
- stan systemu transportowego i jego wpływ na środowisko,
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- rentowność linii komunikacyjnych.

W niniejszym dokumencie zostały przedstawione zagadnienia, które obrazują obecną sytuację w publicznym transporcie zbiorowym w powiecie leżajskim, jak i również charakterystykę funkcjonującego systemu transportowego, jego infrastruktury oraz zapotrzebowanie na usługi przewozowe. W oparciu o powyższą diagnozę dla powiatu leżajskiego określono standard komunikacyjnej obsługi pasażerów, który powinien być gwarantowany przez organizatora, zasady organizacji rynku przewozów i systemu informacji pasażerskiej oraz finansowanie publicznego transportu zbiorowego. Celem propozycji kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu leżajskiego, jest uatrakcyjnienie tego typu transportu.

1.3. Definicje i określenia

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

- **gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie³,
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
 - miasta i gminy,
 - albo miast,
 - miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego⁴,
- **odpłatność** – stopień pokrycia kosztów przewozów przychodami ze sprzedaży biletów i z tytułu opłat dodatkowych,
- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie

³ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 3

⁴ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 4

usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie⁵,

- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007⁶,
- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem”, dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9 – 14) Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami⁷,
- **pomoc publiczna** – wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów⁸, jest ona uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi (wyjątki zostały opisane w art. 107 ust. 2 i 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej),
- **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie⁹,
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu¹⁰,
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej¹¹,
- **standard transportowy** – minimalny, ustalony przez samorząd terytorialny, poziom zorganizowania publicznego transportu zbiorowego, zapewniający funkcjonowanie jednostki terytorialnej obsługiwanej przez ten transport na określonym (oczekiwanym społecznie i gospodarczo) poziomie; standard transportowy, pozostając w ścisłej zależności od możliwości finansowych jednostki terytorialnej, jak również możliwości taborowych operatorów i przewoźników, obowiązuje w określonym horyzoncie czasowym,

⁵ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 8

⁶ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 9

⁷ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. L-55/1 z 28.02.2011), art. 2 lit. j)

⁸ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326), art. 107 ust. 1.

⁹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 4 ust. 1 pkt 10

¹⁰ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 11

¹¹ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 14

- **umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej¹²,
- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, i międzywojewódzkie¹³,
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego¹⁴.

¹² *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 24

¹³ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 25

¹⁴ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 26

2. Metodologia tworzenia planu

Plan jest dokumentem, który składa się z:

- części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
- części planistycznej, obejmującej przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Tab. 1.3.1. Elementy planu zostały przedstawione według poniższej kolejności.

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
1	Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – informacje ogólne o powiecie leżajskim, jego demografia, gospodarka i sfera społeczna, – informacje ogólne o gminach leżących na terenie powiatu leżajskiego 	3
2	Opis istniejącej sieci komunikacyjnej na obszarze powiatu leżajskiego, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – regionalny osobowy transport kolejowy, – regionalny osobowy transport drogowy, – linie komunikacyjne, na które zezwolenia wydało Starostwo Powiatowe w Leżajsku, – linie komunikacyjne, na które zezwolenia wydały inne jednostki samorządu terytorialnego. 	4
3	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – zagospodarowanie przestrzenne powiatu leżajskiego, – jego układ drogowy, – transport indywidualny, – ruch na drogach wojewódzkich i krajowych, – wpływ transportu na środowisko. 	5
4	Ocena i prognozy potrzeb przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej. 	6
5	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w tym preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych.	7
6	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz pożądany standard usług przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych, – ustalenie standardu jakościowego uwzględniającego potrzeby środowiskowe. 	8
7	Zasady organizacji rynku przewozów i planowania oferty przewozowej, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – aspekty prawne, – przewidywany tryb wyboru operatora, – zasady przygotowywania oferty przewozowej, – projektowanie systemu taryfowo-biletowego. 	9

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
8	Przewidywane finansowanie usług przewozowych, w tym: – formy i źródła finansowania usług przewozowych, – rentowność linii komunikacyjnych.	10
9	Organizacja systemu informacji pasażerskiej – w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach, w pojazdach oraz w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.	11
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.	12

Źródło: Opracowanie własne.

3. Charakterystyka społeczno-gospodarcza powiatu leżajskiego.

3.1. Informacje o powiecie leżajskim

Powiat leżajski, którego siedzibą jest miasto Leżajsk, położony jest w północno-wschodniej części województwa podkarpackiego. W bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się 5 powiatów:

- na północy i północnym-wschodzie: powiat nizański (woj. podkarpackie) i powiat biłgorajski (woj. Lubelskie),
- na zachodzie: rzeszowski (woj. podkarpackie),
- na południowym-zachodzie: powiat łańcucki (woj. podkarpackie),
- na wschodzie i południowym-wschodzie: powiat przeworski (woj. podkarpackie).

Powiat leżajski obejmuje swoim obszarem:

- Miasto Leżajsk,
- Miasto i Gminę Nowa Sarzyna,
- Gminę Grodzisko Dolne,
- Gminę Kuryłówkę,
- Gminę Leżajsk.

Powiat leżajski obejmuje swoim obszarem geograficznym Dolinę Dolnego Sanu, Płaskowyż Kolbuszowski, Płaskowyż Tarnogrodzki oraz Równinę Sandomierską. Zajmuje on powierzchnię 583 km², z czego powierzchnia rolna stanowi 58% ogólnej powierzchni, leśna 28,2% pozostała powierzchnia 13,8%. Północno-wschodnią granicą powiatu jest granica pomiędzy województwem podkarpackim, a lubelskim. Głównymi ciekami wodnymi, przecinającymi powiat leżajski są: rzeka San oraz jej lewy dopływ- Wisłok.

Na terenie powiatu leżajskiego nie funkcjonuje port lotniczy, który obsługiwałby lotniczy ruch pasażerski o zasięgu krajowym lub międzynarodowym. Najbliższy, pasażerski port lotniczy znajduje się w Rzeszowie (Port lotniczy Rzeszów-Jasionka). Jest on oddalony o około 40 km od Leżajska.

Przez teren powiatu leżajskiego przebiegają istotne ciągi komunikacyjne, z czego najważniejszy to droga krajowa nr 77 (Lipnik– Przemyśl). Poza drogami krajowymi bieżą przez obszar powiatu leżajskiego również drogi wojewódzkie: nr 875 i 877. Przez powiat przebiega również linia kolejowa nr 68, łącząca stację Lublin ze stacją Przeworsk.

Powiat znajduje się w bliskiej odległości od granicy ukraińskiej (przejście Korczowa - Krakowiec znajduje się o ok. 71 km od Leżajska, przejście Medyka - Szeginie znajduje się o ok. 69 km od Leżajska) oraz słowackiej (przejście Barwinek znajduje się o ok. 114 km od Leżajska).

3.2. Demografia

Powiat leżajskim zamieszkuje 69,9 tys. mieszkańców (dane z 2014 r.), w tym 35,3 tys. kobiet i 34,6 tys. mężczyzn. Gęstość zaludnienia wynosi 120 osób na km².

Tab. 3.2.1. Wskaźniki demograficzne powiatu leżajskiego na tle województwa podkarpackiego.

L.p.	Wskaźnik	2011	2012	2013	2014
1.	Ludność [tys. os.]	70,2	70,1	70,0	69,9
	- w województwie podkarpackim	2 128,7	2 130,0	2 129,3	2 129,2
2.	Pracujący [na 1000 ludności]	291	287	286	285
	- w województwie podkarpackim	318	316	320	321
3.	Osoby w wieku przedprodukcyjnym [tys. os.]	14,6	14,2	13,9	13,6
	- w województwie podkarpackim	422,2	414,3	407,6	400,9
4.	Osoby w wieku produkcyjnym [tys. os.]	44,6	44,6	44,4	44,3
	- w województwie podkarpackim	1360,2	1 359,6	1 355,6	1 351,3
5.	Osoby w wieku poprodukcyjnym [tys. os.]	11,0	11,3	11,6	12,0
	- w województwie podkarpackim	346,4	356,0	366,1	377,0
6.	Stopa bezrobocia rejestrowanego w [%]	18,9%	19,4%	19,7%	18,9%
	- w województwie podkarpackim	15,5%	16,4%	16,3%	14,6%
7.	Przyrost naturalny [na 1000 mieszkańców]	1,7	1,3	1,3	0,3
	- w województwie podkarpackim	1,4	1,3	0,8	0,7
8.	Saldo migracji [na 1000 mieszkańców]	-1,3	-1,9	-3,8	-1,5
	- w województwie podkarpackim	-1,0	-0,9	-1,5	-1,1

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Saldo migracji w województwie podkarpackim jak i w powiecie leżajskim ma wartości ujemne, co przekłada się na ciągle malejącą liczbę ludności. Poparte jest to także prognozami na kolejna lata, które w sposób jednoznaczny zakładają ciągły spadek liczby ludności w powiecie leżajskim. Innym negatywnym zjawiskiem jest rosnąca liczba osób w wieku poprodukcyjnym przy zmniejszającej się liczbie osób w wieku produkcyjnym i przedprodukcyjnym. Relatywnie duża jest także stopa bezrobocia, która w ostatnich latach utrzymuje się na podobnym poziomie.

Tab. 3.2.2. Zmiany demograficzne w powiecie leżajskim.

L.p.	Wskaźnik	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1.	Urodzenia	693	716	732	690	697	677	690	614
2.	Zgony	597	604	591	616	578	584	600	591
3.	Napływ ludności	723	498	504	403	565	451	528	527
4.	Odptyw ludności	942	653	629	597	653	581	795	634
5.	Saldo zmian	-219	-155	-125	-194	-88	-130	-267	-107

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Ujemne saldo zmian (napływ osób do odpływu ludności) utrzymuje się w powiecie leżajskim od 2007 roku. Pozytywniej wygląda liczba urodzeń, która w ostatnich 8 latach jest większa od liczby zgonów.

Tab. 3.2.3. Prognoza liczby ludności powiatu leżajskiego do roku 2035.

Rok	2015	2016	2020	2025	2030	2035
		prognoza z 2014r.				
Liczba ludności (w tys. os.), w tym:	69,8	69,6	69,0	68,2	67,0	65,6
- w wieku przedprodukcyjnym (0 – 17)	13,4	13,1	12,3	11,6	10,7	10,0
- w wieku produkcyjnym (18-59/64)	44,6	44,7	44,3	43,0	41,8	40,5
- w wieku poprodukcyjnym (60+/65+)	11,7	11,8	12,4	13,5	14,5	15,0

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Na podstawie prognoz Głównego Urzędu Statystycznego przewiduje się spadek liczby mieszkańców powiatu leżajskiego w latach 2015 – 2035 o około 4,2 tys. Zauważalny jest również spadek w tym czasie liczby mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym oraz produkcyjnym i jednocześnie wzrost liczby osób w wieku produkcyjnym, co świadczy o procesie starzenia się społeczeństwa.

3.3. Gospodarka

W powiecie leżajskim funkcjonuje ponad 4,2 tys. podmiotów gospodarczych (stan na koniec 2014 roku) i ich liczba rośnie z roku na rok. Najwięcej, bo ponad 2,5 tys. z nich zarejestrowanych jest w Leżajsku. Osoby pracujące stanowiły w 2014 roku 28,5% ogółu mieszkańców (co stanowi 44,9% osób w wieku produkcyjnym). Stopa bezrobocia oscyluje w okolicach 18 – 20%, przy czym w roku 2014 jej wartość zrównała się z najmniejszą, odnotowaną wartością w przeciągu minionych czterech lat, osiągając poziom 18,9%.

Tab. 3.3.1. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON na terenie powiatu leżajskiego w latach 2011 – 2014.

Wskaźnik	2011	2012	2013	2014
Podmioty gospodarcze w rejestrze REGON	3 990	4 053	4 154	4 240

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Tab. 3.3.2. Struktura zatrudnienia w powiecie leżajskim w roku 2014.

Wyszczególnienie	Pracujący ogółem [w tys.]	Pracujący w %				
		Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	Przemysł, budownictwo	Handel i usługi	Działalność finansowa i ubezpieczeniowa	Pozostałe usługi
powiat leżajski	20,0	51,0	18,5	8,5	1,0	21,0
województwo podkarpackie	685,2	37,7	24,2	12,9	1,7	23,6

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Największy odsetek spośród osób pracujących w powiecie leżajskim zatrudniony był w 2014 roku w rolnictwie, leśnictwie, łowiectwie i rybactwie – w sumie ponad $\frac{1}{2}$ wszystkich pracowników. Kolejną grupą były usługi inne (wszystkie poza handlem, zakwaterowaniem, gastronomią, transportem i komunikacją) – 21%. Najmniejszy odsetek osób zatrudniony był w ramach działalności związanej z finansami i ubezpieczeniami – 1%.

Wśród firm działających w powiecie dominują branże handlowe i usługowe (80%), zajmujące się głównie przetwórstwem żywności (piekarnie, masarnie), produkcją tworzyw sztucznych, stolarstwem czy świadczeniem usług budowlanych. Fabryki przemysłu zlokalizowane są głównie w pasie Leżajsk – Nowa Sarzyna. Wśród największych pracodawców w rejonie można zaliczyć: Browar Leżajsk Grupa Żywiec S.A., Hortino ZPOW Leżajsk Sp. z o.o., Zakłady Chemiczne "Organika-Sarzyna" Grupa Ciech S.A., Fabryka Maszyn w Leżajsku Sp. z o.o. Teren inwestycyjny jest atrakcyjny dla potencjalnych inwestorów a działania władz, które zabiegają o nowych przedsiębiorców zarówno krajowych, jak i zagranicznych, powodują coraz większą liczbę nowych zainteresowanych.

W powiecie leżajskim funkcjonuje również Park Przemysłowy Gminy Leżajsk (PPGL). Działa on w ramach Specjalnej Strefy Ekonomicznej (SSE) Euro-Park Mielec tworząc jej podstrefę.

W 2015 roku w budżecie powiatu zaplanowano dochody rzędu 70,2 mln zł (co w przeliczeniu na 1 mieszkańca daje około 1 005,73 zł), a wydatki - 69,5 mln zł (w przeliczeniu na 1 mieszkańca – około 995,70,33 zł).

Tab. 3.3.3. Podstawowe dane budżetowe powiatu leżajskiego oraz dane dotyczące publicznego transportu zbiorowego

L.p.	Wyszczególnienie	2011	2012	2013	2014
1.	Dochody Powiatu ogółem [mln zł]	80,9	73,5	86,8	82,9
2.	Wydatki Powiatu ogółem [mln zł] w tym:	84,1	75,5	89,7	84,8
2a.	w Dziale Transport i łączność [mln zł]	16,0	7,5	9,1	9,4

Źródło: Sprawozdania roczne z wykonania budżetów Powiatu Leżajskiego za lata 2011, 2012, 2013, 2014.

Tab. 3.3.4. Wartość całkowita oraz dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej projektów realizowanych w ramach NSRO 2007-2013¹⁵ na terenie powiatu leżajskiego do końca 2013 r.

L.p.	Program operacyjny	Wartość ogółem [mln zł]	w tym: dofinansowanie ze środków UE [mln zł]	Udział środków UE [%]	Wartość ogółem w przeliczeniu na 1 mieszkańca [zł]
1.	Programy operacyjne ogółem	703,8	411,4	58,5	10 063
2.	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko	188,0	134,4	71,5	2 687
3.	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka	204,9	63,9	31,2	2 930
4.	Program Operacyjny Kapitał Ludzki	62,5	52,5	84,0	894
5.	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej	5,1	4,3	84,3	70
6.	Regionalny Program Operacyjny	243,3	156,3	64,2	3 479

Źródło: http://rzeszow.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_podkarpackie/portrety_powiat%C3%B3w/powiat_lezajski.pdf.

3.4. Sfera społeczna

Na terenie powiatu leżajskiego znajdują się przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja, szkoły ponadgimnazjalne, w tym licea ogólnokształcące, szkoły techniczne, a także zasadnicze szkoły zawodowe, szkoły artystyczne i szkoły policealne. W roku szkolnym 2014/2015 na terenie powiatu do przedszkoli uczęszczało ponad 1,4 tys. dzieci, do szkół podstawowych ponad 4,2 tys. uczniów, do gimnazjów ponad 2,2 tys., zaś do szkół ponadgimnazjalnych – prawie 3,2 tys.¹⁶ Ponadto uczniowie mają możliwość kształcenia swoich umiejętności artystycznych w Szkole Muzycznej I stopnia w Leżajsku.

¹⁵ Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 – dokument opracowany w celu realizacji w latach 2007-2013 na terytorium Polski polityki spójności Unii Europejskiej

¹⁶ <http://www.stat.gov.pl/gus>

Tab. 3.4.1. Edukacja w powiecie leżajskim w roku szkolnym 2014/2015.

Placówka	Liczba placówek [szt.]	Liczba uczniów [os.]
Przedszkola (placówki)	16	1 463
Przedszkola (oddziały)	63	
Szkoły podstawowe	33	4 202
Gimnazja	16	2 269
Szkoły zasadnicze (zawodowe)	4	562
Licea ogólnokształcące	4	1 230
Technika	2	1 322
Szkoły policealne	2	83
Szkoły dla dorosłych	4	252

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Mieszkańcy powiatu leżajskiego mogą korzystać z ośrodków szkolnictwa wyższego rozlokowanych w niedalekiej odległości od granic powiatu. Największym ośrodkiem w regionie jest Rzeszów, oddalony o około 50 km od Leżajska. Znajdują się tam: Politechnika Rzeszowska im. Ignacego Łukasiewicza oraz Uniwersytet Rzeszowski. W dalszej odległości znajdują się Lublin (135 km) i Kraków (205 km), które jako miasta wojewódzkie oferują szeroką ofertę uczeni wyższych.

W życiu kulturalnym mieszkańców powiatu leżajskiego istotną rolę pełnią ośrodki kultury zlokalizowane na terenie powiatu. W powiecie otwarte są 24 biblioteki, 1 kino oraz 1 muzeum. W 2014 roku odbyły się w powiecie 3 imprezy masowe. Wśród domów kultury największym jest Gminny Ośrodek Kultury w Leżajsku, organizujący różnego rodzaju imprezy kulturalne. Oprócz leżajskiego domu kultury w powiecie działa jeszcze 7 placówek rozlokowanych w różnych miejscowościach. Ich zadaniem jest rozwijanie zainteresowań dzieci oraz organizacja imprez masowych, w tym konkursów i przeglądów artystycznych dla dzieci i młodzieży.

Na terenie powiatu prężnie rozwija się też sport. Obecnie działa 47 klubów sportowych. Dobrze rozwiniętą bazę obiektów sportowych posiadają: MOSiR Leżajsk oraz MOSiR Nowa Sarzyna. Mieszkańcy mogą tam znaleźć m.in. krytą i odkrytą pływalnię, hale sportowe, lodowisko oraz innego rodzaju miejsca sprzyjające aktywnemu wypoczynkowi.

Na terenie powiatu leżajskiego znajduje się 40 przychodni, a w Leżajsku swoją siedzibę ma powiatowy szpital (Samodzielny Publiczny Zespół Opieki Zdrowotnej w Leżajsku). Funkcjonują także stacjonarne placówki pomocy społecznej (4 placówki), w których w 2014 roku przebywały 362 osoby.

Przez powiat leżajski przebiega samochodowy szlak turystyczno-historyczno-kulturowy. Długość szlaku wynosi około 121,5 km, a biegnie on także przez sąsiednie powiaty. Jednym z jego punktów jest utworzony w Muzeum Ziemi Leżajskiej „Dom Pamięci Translands”, który prezentuje dorobek kultury wiejskiej i miejskiej podregionu.

3.5. Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład Powiatu Leżajskiego

Na terenie Powiatu Leżajskiego znajduje się 5 gmin: 1 gmina miejska, 1 gmina miejsko-wiejska i 3 gminy wiejskie.

Gmina miejska:

- Leżajsk

Gminy miejsko-wiejskie:

- Nowa Sarzyna,

Gminy wiejskie:

- Grodzisko Dolne,
- Kuryłówka,
- Leżajsk.

Gminy powiatu leżajskiego poszczycić się mogą nowoczesnym przemysłem i rolnictwem. Władze powiatowe i gminne dokładają wszelkich starań dla zapewnienia sprzyjającego dla biznesu klimatu. Większość przemysłu skupiona jest w pasie Leżajsk – Nowa Sarzyna. W powiecie leżajskim funkcjonuje również Park Przemysłowy Gminy Leżajsk (PPGL). Działa on w ramach Specjalnej Strefy Ekonomicznej (SSE) Euro-Park Mielec tworząc jej podstrefę.

Tab. 3.5.1. Informacje o gminach wchodzących w skład powiatu leżajskiego w 2014 roku.

L.p.	Wyszczególnienie	M. Leżajsk	gm. Nowa Sarzyna	gm. Grodzisko Dolne	gm. Kuryłówka	gm. Leżajsk
1	Powierzchnia [km ²]	21	288	79	142	197
2	Ludność, w tym:	14 252	21 728	8 068	5 701	20 107
3	- mężczyźni	6 840	10 817	4 032	2 891	10 006
4	- kobiety	7 412	10 911	4 036	2 810	10 101
5	Gęstość zaludnienia [os./1 km ²]	679	75	102	40	102
6	Osoby w wieku przedprodukcyjnym	2395	4388	1566	1088	4129
7	Osoby w wieku produkcyjnym	9048	13762	5015	3656	12797
8	Osoby w wieku poprodukcyjnym	2809	3578	1487	957	3181
9	Osoby pracujące	5 183	2 452	448	376	1 349
10	Przyrost naturalny [na 1000 ludności]	1,0	1,1	-2,6	-1,2	0,6
11	Saldo migracji [na 1000 ludności]	-4,8	-2,1	-3,3	1,4	2,3

Źródło: <http://www.stat.gov.pl/gus>.

4. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze powiatu leżajskiego

4.1. Regionalny osobowy transport kolejowy

Przez obszar powiatu leżajskiego przebiega jedna linia normalnotorowa¹⁷:

- **Linia kolejowa nr 68** Lublin – Leżajsk – Przeworsk. Jest to linia znaczenia pierwszorzędowego, częściowo dwutorowa, częściowo zelektryfikowana. Na obszarze powiatu leżajskiego dwutorowa od stacji Grodzisko Dolne w stronę Lublina, całkowicie zelektryfikowana. Prędkości maksymalne dla pociągów osobowych są zaprezentowane w
- *Tab. 4.1.1.* Od linii kolejowej odchodzi bocznicą do zakładów chemicznych w Nowej Sarzynie.

Tab. 4.1.1 Prędkości szlakowe dla pociągów osobowych na linii kolejowej numer 68.

Tor Parzysty / Nieparzysty	Kilometraż		Prędkość maksymalna (km/h)
	Początkowy	Końcowy	
P	136,5	142,007	100
P	142,392	150	100
P	150	156,6	80
P	156,6	164,55	100
N	136,5	150	100
N	150	156,6	80
N	156,6	177,173	100

Na obszarze powiatu leżajskiego znajdują się 3 stacje kolejowe oraz 3 przystanki kolejowe. Na linii 68 prowadzony jest regionalny ruch pasażerski – w Sיעiowym Rozkładzie Jazdy 2015/2016 zaplanowano cztery pary pociągów pomiędzy Przeworskiem, a Stalową Wolą Rozwadowem. Nie jest prowadzony ruch pociągów pospiesznych.

Tab. 4.1.2. Stacje i przystanki kolejowe położone na terenie powiatu leżajskiego.

Nazwa punktu	Rodzaj punktu
Nowa Sarzyna Kolonia	przystanek osobowy
Nowa Sarzyna	stacja
Jelna	przystanek osobowy
Leżajsk	stacja
Wierzawice	przystanek osobowy
Grodzisko Dolne	stacja

Źródło: PKP PLK S.A.

¹⁷ Źródło: PKP PLK S.A. – Regulamin przydzielania tras pociągów 2015/2016 i Instrukcja Id-12 – Wykaz linii zarządzany przez PKP PLK S.A.

4.2. Regionalny osobowy transport drogowy

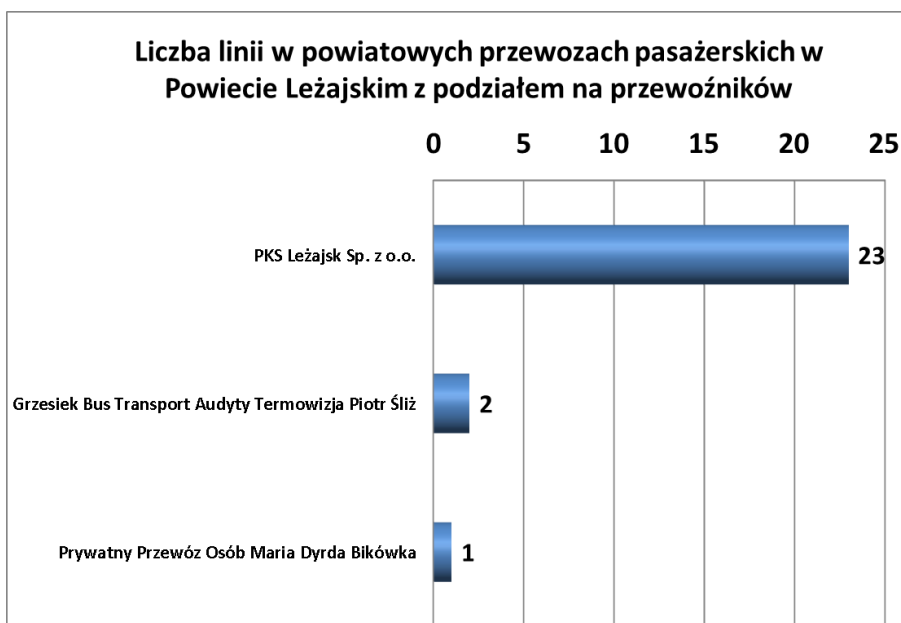
Przez powiat leżajski przebiega droga o znaczeniu ponadregionalnym: nr 77 Lipniki (DK9) – Sandomierz – Stalowa Wola – Nowa Sarzyna – Leżajsk – Jarosław – Przemyśl (DK28). Zdecydowana większość autobusowych linii komunikacyjnych ogniskuje się w mieście powiatowym – Leżajsku i kierowana jest w kierunku Sokołowa Małopolskiego, Łańcuta, Przeworska, Sieniawy, Tarnogrodu, Lipin oraz Krzeszowa.

Transport autobusowy należy podzielić na 2 segmenty:

- powiatowe przewozy pasażerskie (niewykraczające poza granice powiatu leżajskiego),
- wojewódzkie i międzywojewódzkie przewozy pasażerskie.

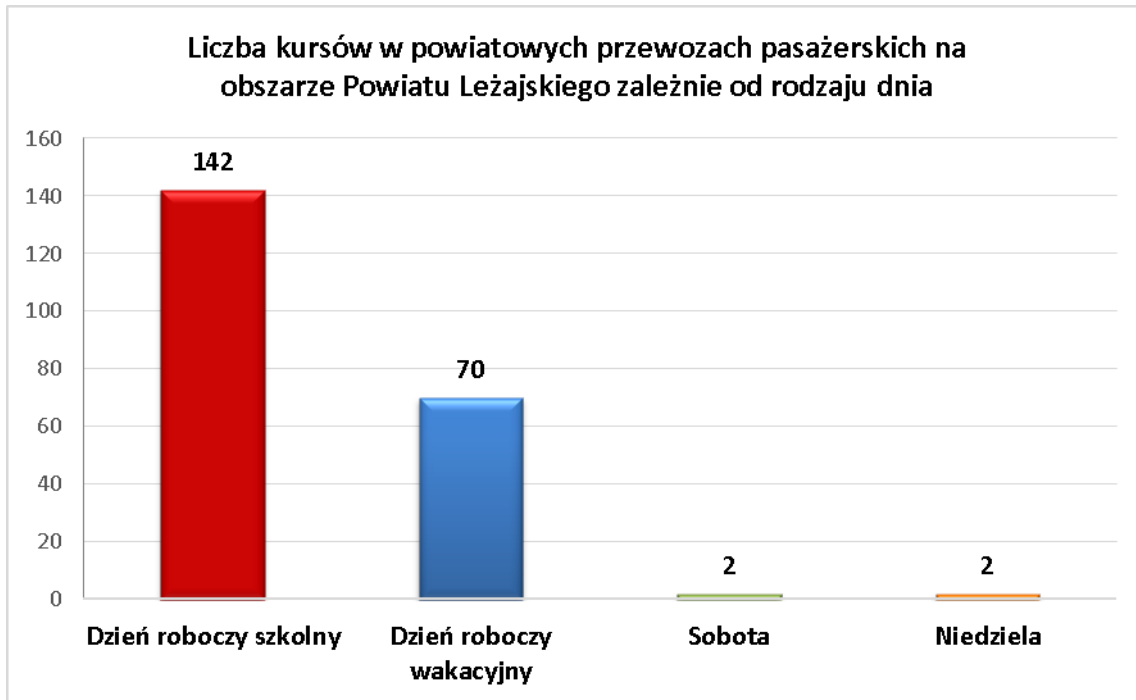
Powiatowe przewozy pasażerskie

W powiecie leżajskim najwięcej połączeń powiatowych uruchamianych jest przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Leżajsk Sp. z o.o.



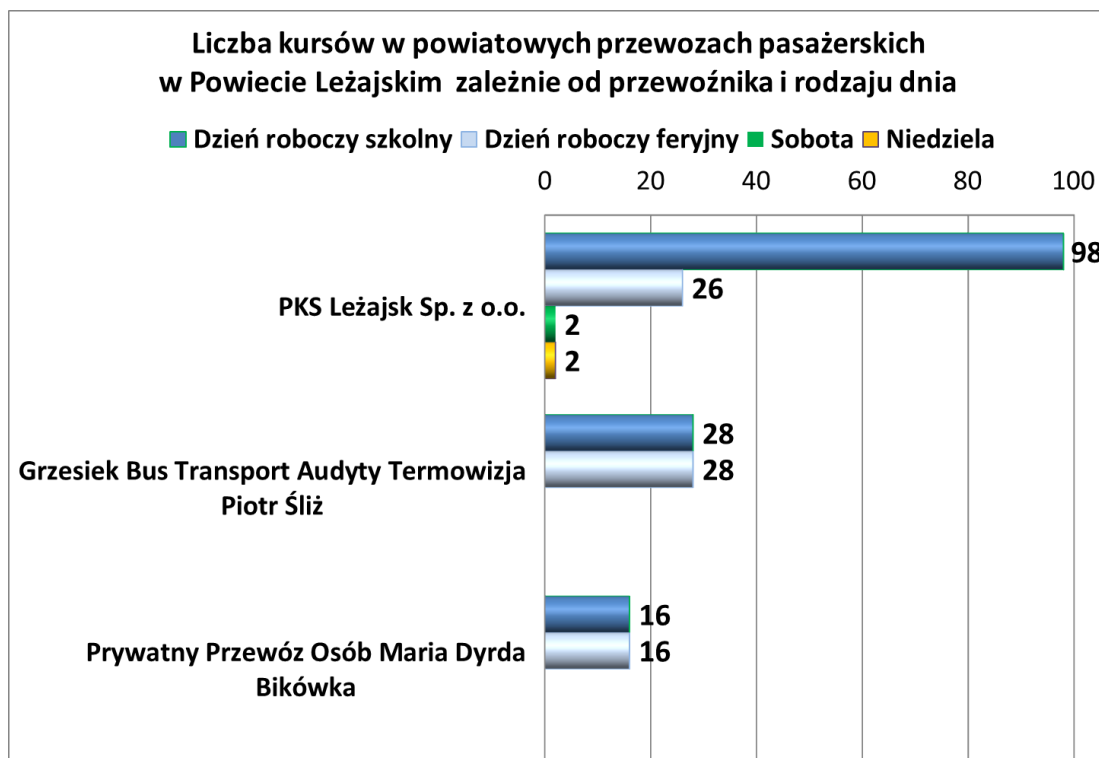
Rys. 4.2.1. Liczba linii w powiatowych przewozach pasażerskich z podziałem na przewoźników.
Źródło: opracowanie własne.

Wśród przedsiębiorstw komunikacyjnych wykonujących przewozy na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Leżajskiego (Rys. 4.2.1.) najwięcej linii komunikacyjnych realizuje PKS Leżajsk (23 linie). Łącznie zezwolenia zostały wydane na 26 linie dla 3 przewoźników.



Rys. 4.2.2. Liczba kursów w powiatowych przewozach pasażerskich dla poszczególnych rodzajów dni.
Źródło: opracowanie własne

Zdecydowana większość kursów wykonywana jest w dni robocze szkolne (142), w soboty i niedziele tylko po 2 kursy. Jest to tendencja dość typowa dla post-państwowych przedsiębiorstw komunikacyjnych (typu „PKS”), które w dni wolne, a szczególnie święta i niedziele znacznie ograniczają ofertę przewozową.

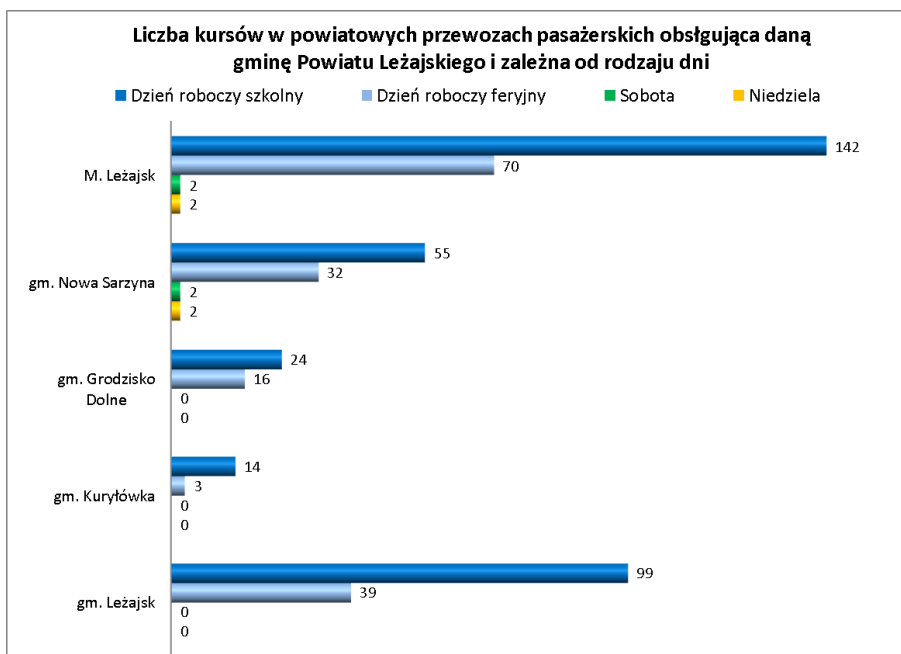


Rys. 4.2.3. Liczba kursów w powiatowych przewozach pasażerskich z podziałem na rodzaj dnia i

przewoźników.

Źródło: opracowanie własne

Na rynku powiatowych przewozów pasażerskich największy udział ma lokalne przedsiębiorstwo przewozowe – PKS Leżajsk. Tylko 1 z 3 przewoźników, którzy mają wydane zezwolenia przez Starostę Leżajsk wykonuje w komunikacji powiatowej kursy w niedziele. Pozostali przewoźnicy realizują kursy tylko w dni robocze.



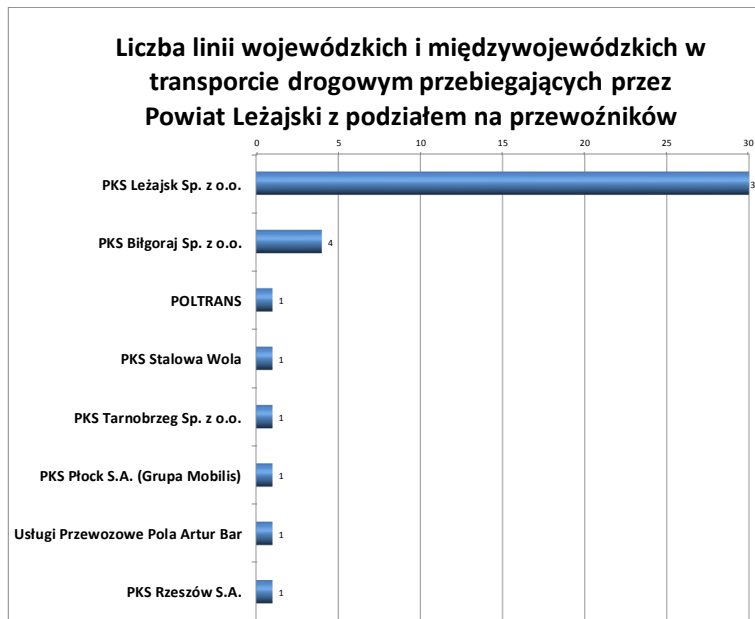
Rys. 4.2.4. Liczba kursów w powiatowych przewozach pasażerskich z podziałem na obsługiwane gminy Powiatu Leżajskiego z uwzględnieniem rodzaju dnia.

Źródło: opracowanie własne

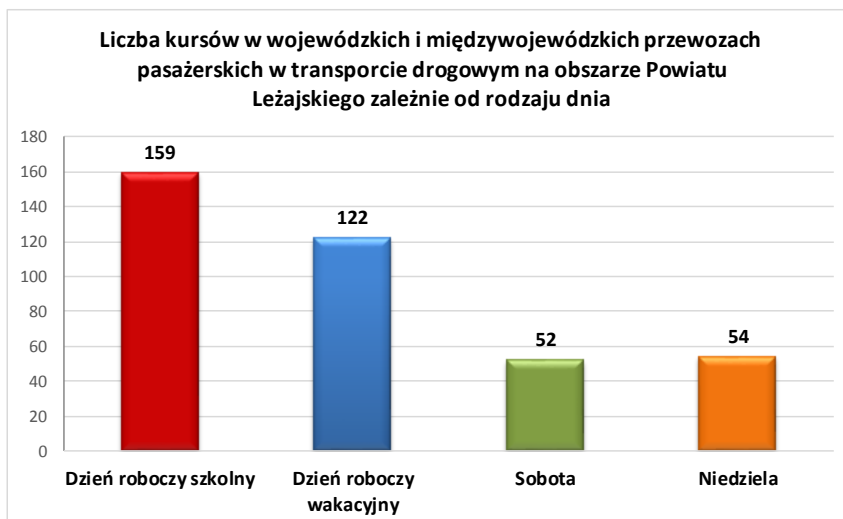
Szczególnie godnym uwagi wnioskiem wynikającym z analizy powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie leżajskim jest bardzo mały zakres ich funkcjonowania na obszarze gminy Kuryłówka (Rys. 4.2.4.), co można porównać z podobnym zestawieniem dla pozostałych rodzajów przewozów pasażerskich – na Rys. 4.2.7. Świadczy to o wypełnianiu obsługi tej gminy przez linie komunikacyjne wybiegające poza granice powiatu leżajskiego, czyli nie będące powiatowymi przewozami pasażerskimi.

Wojewódzkie i międzywojewódzkie przewozy pasażerskie

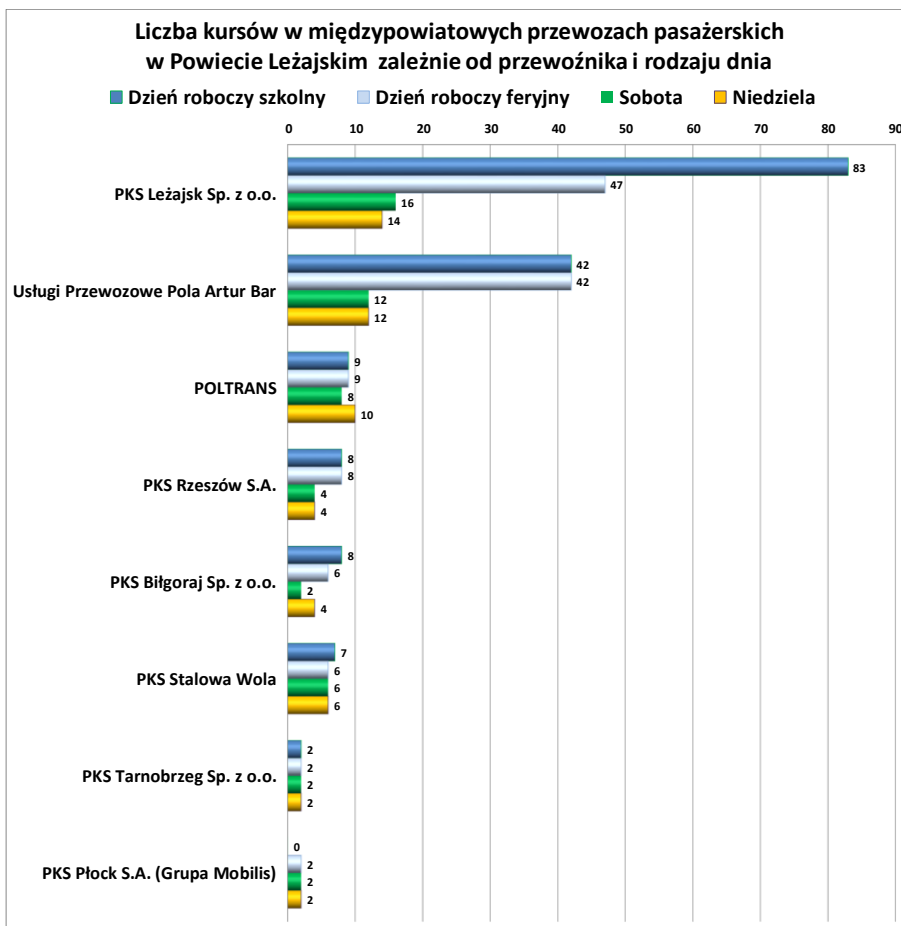
Poniżej przedstawiono analogiczne (wobec powiatowych przewozów pasażerskich) dane dla pozostałych segmentów przewozów pasażerskich w transporcie drogowym funkcjonujących na obszarze powiatu leżajskiego.



Rys. 4.2.5. Liczba linii wojewódzkich i międzywojewódzkich z podziałem na przewoźników.
Źródło: opracowanie własne.



Rys. 4.2.6. Liczba kursów w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich dla poszczególnych rodzajów dni.
Źródło: opracowanie własne.

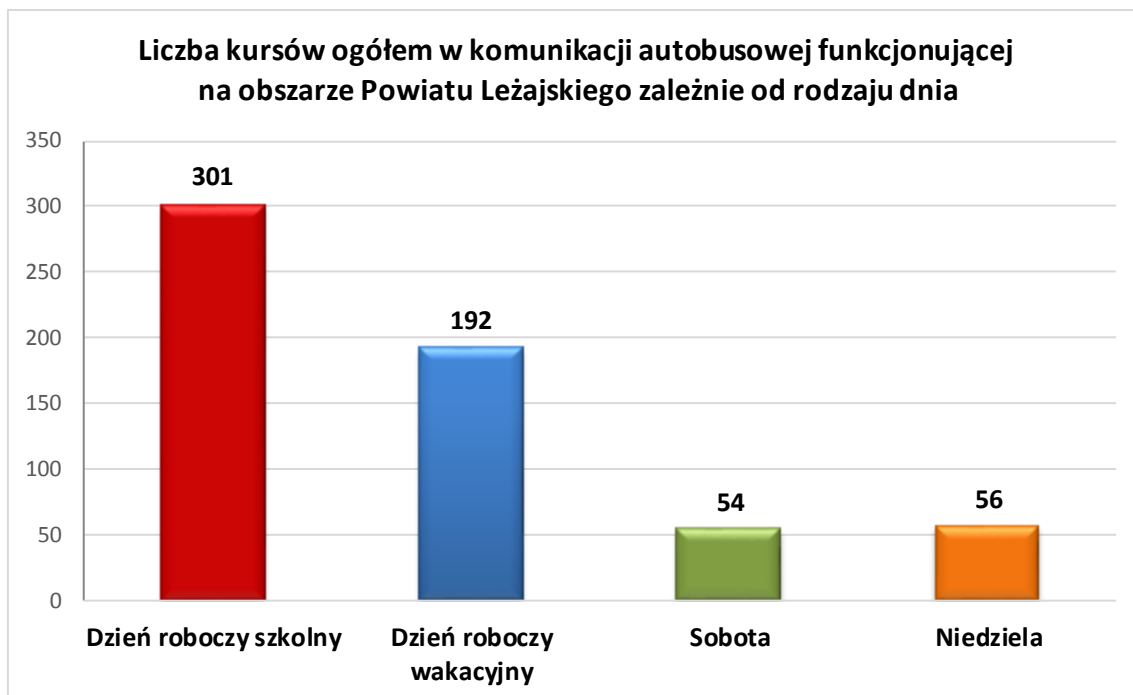


Rys. 4.2.7. Liczba kursów w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich z podziałem na obsługiwane gminy Powiatu Leżajskiego z uwzględnieniem rodzaju dnia.

Źródło: opracowanie własne

Najbardziej ubogą sieć komunikacyjną ma gmina Grodzisko Dolne – spowodowane jest to faktem, że nie przebiega przez nią żadna droga znaczenia wojewódzkiego i wyższego, którymi zazwyczaj prowadzi się główne szlaki transportowe.

Podsumowując, całość regularnych przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w powiecie leżajskim to 301 kursy w dni robocze szkolne, 192 kursów w dni robocze wakacyjne, 54 kursów w soboty i 56 kursów w niedziele.



Rys. 4.2.8. Liczba kursów wszystkich rodzajów przewozach pasażerskich dla poszczególnych rodzajów dni.

Źródło: opracowanie własne.

5. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

5.1. Zagospodarowanie przestrzenne

Powiat leżajski położony jest w południowo-wschodniej części Polski, w północno-wschodniej części województwa podkarpackiego. W skład powiatu wchodzi 5 gminy, w tym: miejska – m. Leżajsk, miejsko-wiejska Nowa Sarzyna oraz 3 wiejskie – Grodzisko Dolne, Kuryłówka i Leżajsk.

Powiat położony jest w Kotlinie Sandomierskiej, a dokładniej jako wschodnia część – po lewej stronie Sanu – na Równinie Tarnobrzeskiej, Płaskowyżu Kolbuszowskim i Pradolinie Podkarpackiej, centralna część powiatu – łącznie z Leżajskiem i Nową Sarzyną położona jest w Dolinie Dolnego Sanu, natomiast wschodnia część powiatu, po prawej stronie Sanu – na Płaskowyżu Tarnogrodzkim.

Miasto Leżajsk

Miasto Leżajsk położone jest w centralnej części powiatu, w dolinie Sanu. Historyczne centrum, z dominującą dwupiętrową zabudową, znajduje się w południowym obszarze miasta. Na północ, w kierunku dworca kolejowego znajduje się obszar zabudowanym wielorodzinnej, blokowej. Pozostały obszar miasta zdominowany jest przez niską zabudowę jednorodziną. Na północ od stacji kolejowej ulokowane zostały zakłady przemysłowe, w tym m. in Hortino Sp. z o.o. Zakład przetwórstwa owocowo-warzywnego i Browar Leżajsk.

Tab. 5.1.1. Pokrycie terenu miasta Leżajsk.

Typ pokrycia	Udział
użytki rolne razem	54,0%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	24,4%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	20,3%
grunty pod wodami razem	1,1%
inne	0,1%

Źródło: Baza Danych Lokalnych.

Gmina Nowa Sarzyna

Gmina Nowa Sarzyna położona jest w północnej części powiatu. Na terenie gminy znajduje się miasto Nowa Sarzyna, które powstało po wojnie jako osiedle przyfabryczne Zakłady Chemiczne „Organika-Sarzyna” S.A., z czasem przeradzając się w samodzielne miasto. Zlokalizowane jest na wschód od stacji kolejowej Nowa Sarzyna a w jego zabudowie dominują bloki wielorodzinne z okresu powojennego. Na północno-zachód od osiedla zlokalizowane są zakłady chemiczne.

Pozostały obszar gminy jest głównie użytkowany rolniczo, ze szczególnym uwzględnieniem Doliny Dolnego Sanu, w której istnieją naturalne warunki do uprawy rolnej. Kompleksy leśne dominują w centralnej części gminy stanowiąc obszar ochronny dla zakładów chemicznych

Tab. 5.1.2. Pokrycie terenu gminy Nowa Sarzyna

Typ pokrycia	Udział
użytki rolne razem	55,7%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	36,5%
grunty pod wodami razem	6,6%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	1,0%
inne	0,3%

Źródło: Baza Danych Lokalnych.

Gmina Grodzisko Dolne

Gmina położona jest w południowej części powiatu w Pradolinie Podkarpackiej, Dolinie Dolnego Sanu i Płaskowyżu Kolbuszowskiego. Ze względu na położenie w dolinach Wisłoku i Sanu panują tu dobre warunki do uprawy rolniczej, pod którą wykorzystuje prawie 2/3 powierzchni gminy. Kompleksy leśne dominują na zachodzie gminy.

Tab. 5.1.3. Pokrycie terenu gminy Grodzisko Dolne

Typ pokrycia	Udział
użytki rolne razem	68,9%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	26,2%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	4,0%
grunty pod wodami razem	0,6%
inne	0,2%

Źródło: Baza Danych Lokalnych.

Gmina Kuryłówka

Gmina Kuryłówka położna jest na prawym brzegu Sanu, w północno-wschodniej części powiatu. Obszar Gminy pokryty jest prawie równomiernie przez obszary rolnicze i kompleksy leśne, przy czym rolnictwo rozwinęło się głównie nad brzegiem Sanu oraz w centralno-wschodniej części gminy. Natomiast kompleksy leśne znajdują się we centralnej i wschodniej części gminy.

Tab. 5.1.4. Pokrycie terenu gminy Kuryłówka

Typ pokrycia	Udział
użytki rolne razem	52,9%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	42,3%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	3,4%
grunty pod wodami razem	1,1%
inne	0,3%

Źródło: Baza Danych Lokalnych.

Gmina Leżajsk

Gmina wiejska Leżajsk położona jest w centralnej części powiatu i rozdzielona jest na dwie części przez miasto Leżajsk. W północnej części gminy, położonej w dolinie Sanu dominują obszary rolnicze, natomiast w południowej – obszary rolnicze dominują we wschodniej części obszaru, położonej na obu brzegach Sanu, natomiast wschodni obszar południowej części gminy zdominowany jest przez zwarte kompleksy leśne.

Tab. 5.1.5. Pokrycie terenu gminy Leżajsk.

Typ pokrycia	Udział
użytki rolne razem	64,4%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	29,2%
grunty pod wodami razem	1,4%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	4,5%
inne	0,4%

Źródło: Baza Danych Lokalnych.

5.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

Cechą charakterystyczną dokumentów strategicznych o randze krajowej jest ich ogólnikowość, dlatego też brak w nich szczegółowych informacji odnoszących się do poziomu powiatowego. Wyjątkiem nie jest również powiat leżajski. W dokumentach tych znajdują się przede wszystkim ogólne wytyczne oraz planowane kierunki rozwoju. Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy krajowego planu transportowego¹⁸ oraz Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego¹⁹.

5.2.1. Powiązania z krajowym planem transportowym

W zapisach Krajowego Planu Transportowego jest mowa o Leżajsku, jako punkcie handlowym, na którym występują powiązania transportu kolejowego z jakąkolwiek inną formą transportu zbiorowego, mogące pełnić funkcje zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

5.2.2. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego:

- wymienia Leżajsk jako węzeł o znaczeniu lokalnym,
- uwzględnia połączenia kolejowe o znaczeniu regionalnym (Przeworsk – Stalowa Wola), przebiegające przez powiat leżajski,
- uwzględnia połączenia autobusowe o znaczeniu regionalnym (warunkowe: Rzeszów – Leżajsk przez Łańcut, Leżajsk – Kolbuszowa, Przeworsk – Stalowa Wola), przebiegające przez powiat leżajski.

5.2. Układ drogowy

Główny szkielet drogowy powiatu leżajskiego tworzy droga krajowa nr 77. Droga ta o długości ok. 165 km łączy Lipnik (województwo świętokrzyskie) i Przemyśl (województwo podkarpackie). Droga biegnie przez miejscowości Sandomierz, Gorzyce, Stalowa Wola, Nisko, Rudnik nad Sanem, Kopki, Nowa Sarzyna, Leżajsk, Wierzawice, Tryńcza, Jarosław, Radymno, Żurawica.

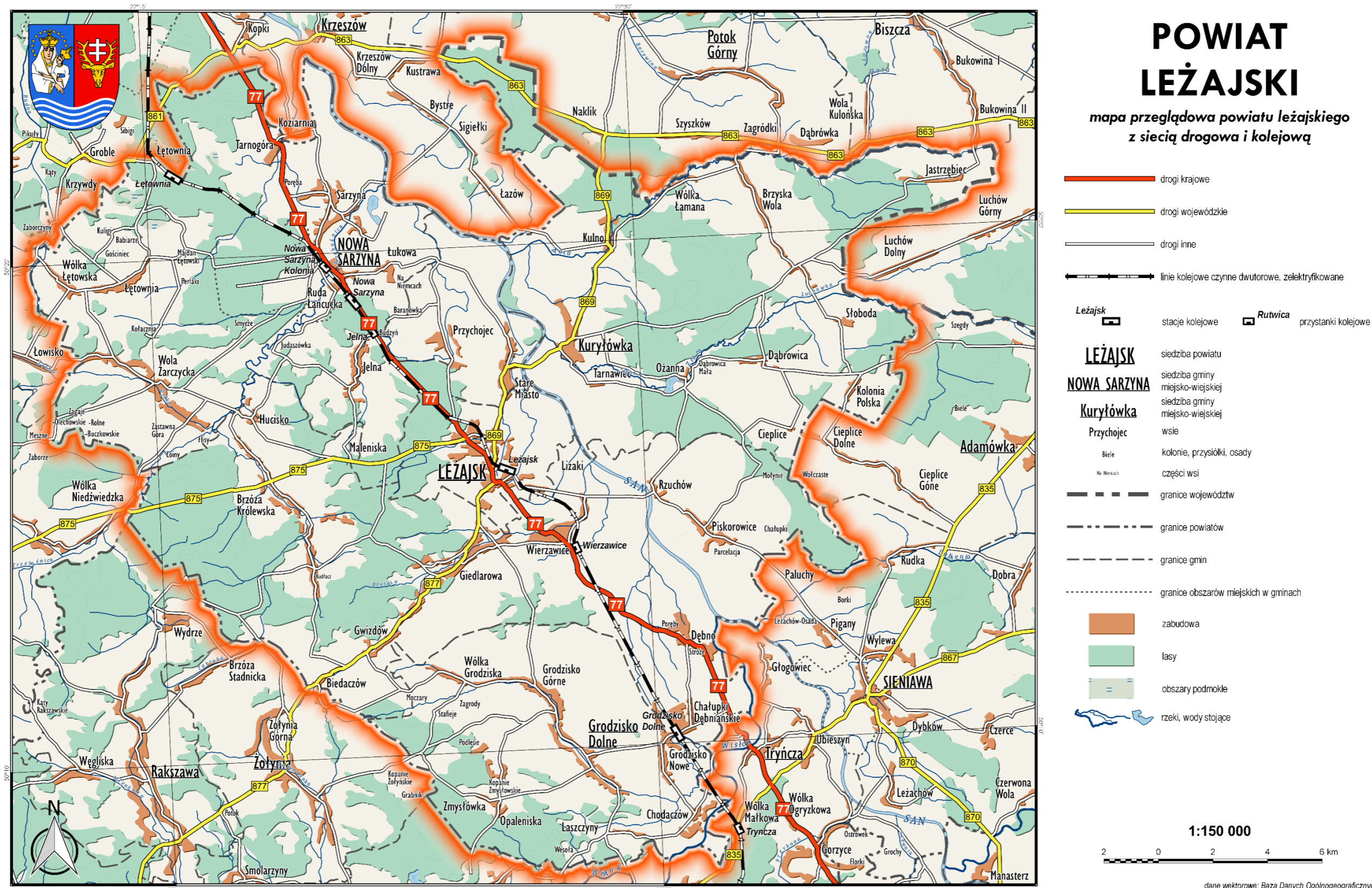
Dodatkowo sieć drogową powiatu o zasięgu lokalnym, regionalnym i ponadregionalnym uzupełniają drogi wojewódzkie:

- droga wojewódzka nr 861 – przebiega przez powiat leżajski jedynie ok. 0,6 km odcinkiem, nie spełniając przy tym raczej funkcji użytkowych,
- droga wojewódzka nr 863 – przebiega przez powiat leżajski jedynie ok. 4 km odcinkiem, nie spełniając przy tym raczej funkcji użytkowych,
- droga wojewódzka nr 877 relacji: Naklik – Kuryłówka – Leżajsk – Giedlarowa – Żołynia – Łańcut – Albigowa – Dylągówka – Szklary,
- droga wojewódzka nr 875 relacji: Leżajsk – Przytyk – Kolbuszowa – Raniżów – Sokół Małopolski – Wólka Niedźwiedzka – Mielec.

Sieć uzupełnia czterdzieści sześć dróg powiatowych, zarządzane przez Zarząd Dróg Powiatowych w Leżajsku.

¹⁸ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 roku sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z dnia 23.10.2012, poz. 1151)

¹⁹ Uchwała nr XLV/925/14 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 22 kwietnia 2014r. w sprawie przyjęcia „ Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego”.



Rys. 5.2.1. Mapa przeglądowa powiatu leżajskiego wraz z układem drogowym i kolejowym.

Źródło: opracowanie własne.

5.3. Transport indywidualny

Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie leżajskim przez ostatnie lata widocznie wzrosła – w latach 2010 - 2014 o 46,2 auta/1000 os. Komunikacja indywidualna w powiatach o słabo rozwiniętej komunikacji publicznej jest często wybieranym środkiem przemieszczania się. Liczba zarejestrowanych pojazdów w powiecie leżajskim zwiększyła się w 2014 roku w porównaniu z rokiem 2010 z 36419 do 40814, co oznacza wzrost o ok. 10,8%. Równocześnie należy zauważyć, że liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na 1000 mieszkańców jest niższa niż podobny wskaźnik dla województwa podkarpackiego (461,9 auta/1000 os.) i całego kraju (519,9 auta/1000 os.).

Tab. 5.3.1. Liczba zarejestrowanych samochodów na 1000 osób w powiecie leżajskim w latach 2010 - 2014.

Rok	Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych/1000 os.
2010	342,3
2011	358,5
2012	366,4
2013	376,5
2014	388,5

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Wzrost liczby samochodów skutkuje decyzjami o rozbudowie sieci drogowej oraz infrastruktury w miastach (m.in. większa liczba parkingów), co pozornie ułatwia poruszanie się samochodem po drogach, natomiast wywołuje zwiększony popyt na indywidualny transport samochodowy, który wpływa na zwiększenie zagęszczenia ruchu na drogach.

5.4. Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych na obszarze powiatu leżajskiego

Na drogach krajowych i wojewódzkich, z wyłączeniem miast na prawach powiatu, regularnie co 5 lat przeprowadzany jest przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) Generalny Pomiar Ruchu (GPR). Badanie ma na celu zobrazowanie aktualnego poziomu natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach sieci drogowej wraz ze wskazaniem prognozy ruchu w perspektywie 5, 10 i 15 lat. Obecnie obowiązuje badanie przeprowadzone w roku 2010 dla dróg wojewódzkich (wyniki GPR2015 opublikowane zostaną w roku 2016) i badanie z roku 2015 dla dróg krajowych.

Średniodobowy ruch pojazdów silnikowych w Polsce w 2015 roku²⁰ wyniósł dla dróg krajowych 11 178 pojazdów/dobę, przy czym na drogach międzynarodowych wskaźnik ten wyniósł 20 067 poj./dobę, z kolei na innych krajowych 7 614 poj./dobę. Na drogach wojewódzkich SDR w 2010 roku²¹ osiągnął wartość – 3 398 poj./dobę. Dla województwa podkarpackiego średniodobowy ruch pojazdów wyniósł dla dróg krajowych odpowiednio 9 226 poj./dobę i 3 792 poj./dobę dla dróg wojewódzkich, z czego na drogach rangi międzynarodowej na terenie województwa zaobserwowano średni dobowy ruch rządu 11 296 poj./dobę, zaś na innych drogach krajowych – 8 025 poj./dobę.

²⁰ Dane z GPR2015

²¹ Dane z GPR2010

Zestawiając pomiary z roku 2005, 2010 oraz 2015, zauważyć można, że ruch na drogach krajowych i wojewódzkich w skali kraju ma tendencję wzrostową. Na drogach krajowych w Polsce zaobserwowano zwiększenie liczby pojazdów o 13% (ale w województwie podkarpackim odnotowano spadek o 4%). Na drogach wojewódzkich porównując lata 2005 i 2010 nastąpił wzrost liczby zaobserwowanych pojazdów, dla kraju ogółem i dla województwa podkarpackiego odpowiednio o 23% i 25%.

Największe natężenie ruchu na obszarze powiatu leżajskiego wystąpiło w ciągu drogi krajowej nr 77, przy czym najwyższą wartość natężenia ruchu zaobserwowano między Leżajskiem a Nową Sarzyną - 6 761 poj./dobę. Między Nową Sarzyną, a skrzyżowaniem z DW861/DW863 odnotowano 4 438 poj./dobę oraz między Leżajskiem, a Tryńcą 3 838 poj./dobę.

W przypadku dróg wojewódzkich największe natężenie ruchu zaobserwowano na DW877 między Leżajskiem, a Łączutem – 6 085 poj./dobę, między Leżajskiem, a granicą województwa – 4 510 poj./dobę, następnie na DW875 między Leżajskiem, a Sokołowem Małopolskim – 4 356 poj./dobę. Pozostałe drogi wojewódzkie (DW861 i DW863) zostały pominięte ze względu na brak wpływu na powiat leżajski.

Wartości zarejestrowane podczas Generalnego Pomiaru Ruchu w 2010 roku mogą obecnie nie odzwierciedlać rzeczywistego natężenia ruchu na drogach wojewódzkich powiatu leżajskiego, szczególnie po oddaniu do ruchu obwodnicy Leżajska. Biorąc pod uwagę zaobserwowany pomiędzy rokiem 2015 a 2010 wzrost natężenia ruchu na drogach krajowych można spodziewać się, że również pomiar wykonany w roku 2015 wykaże tendencję wzrostową i na drogach wojewódzkich.

5.5. Wpływ transportu na środowisko

5.5.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego

Polska jest zobowiązana, jako członek Unii Europejskiej, do wypełniania jej wymogów prawnych, również w aspekcie ochrony środowiska naturalnego²². Aspekt ten podnoszą strategiczne dokumenty krajowe oraz regionalne. Ochrona ta ma szczególne znaczenie w dużych miastach, w których stan środowiska naturalnego przekłada się istotnie na warunki życia mieszkańców.

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 transport drogowy oraz 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.

²² Art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: „Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”.

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

5.5.2. Emisja spalin

Do substancji mających negatywny wpływ na środowisko, które emitowane są przez środki transportu można zaliczyć: dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen oraz pyły. Pomiary wykonano w ramach „Raport o stanie środowiska w województwie podkarpackim w 2014 roku”. Powiat leżajski, będąc częścią strefy podkarpackiej, w której dokonano pomiaru zanieczyszczeń, wymaga wdrożenia naprawczych programów ochrony powietrza z uwagi na występowanie na obszarze strefy podkarpackiej przekroczenia wartości pyłów (zarówno PM 2,5, jak i PM 10) oraz benzo-(α)-pirenu (klasa C). Jednocześnie na podstawie wykonanych badań stwierdzono, że nie istnieją obszary na których występują przekroczenia norm stężeń zanieczyszczeń pochodzących z emisji liniowej (związanej z transportem). Pozostałe ww. substancje zostały zakwalifikowane do klasy A, w której poziom stężeń zanieczyszczeń wykazały wartości niższe od poziomów dopuszczalnych lub poziomów docelowych.

Tab. 5.5.1. Wyniki klasyfikacji strefy podkarpackiej dla wybranych substancji.

Lp.	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 siarki SO ₂			
3	Ozon			
4	Benzen			
5	Pył PM 2,5	C	powyżej poziomu dopuszczalnego	- określenie obszarów przekroczeń poziomu dopuszczalnego oraz poziomu dopuszczalnego powiększonego o margines tolerancji - opracowanie programu ochrony powietrza POP w celu osiągnięcia poziomu dopuszczalnego w wyznaczonym terminie
6	Pył zawieszony PM 10			
7	Benzo-(α)-piren			

Źródło: Raport o stanie środowiska w województwie podkarpackim w 2014 roku.

Największe stężenie średnioroczne pochodzącego z transportu dwutlenku azotu występuje wzdłuż drogi krajowej numer 77, jednak nie przekracza jeszcze aktualnych norm. Ciągły rozwój motoryzacji na pewno wpłynie na stan powietrza – przez ciągły wzrost liczby samochodów zarejestrowanych w przeliczeniu na mieszkańców, zwiększające się natężenie ruchu. Równoległe z kolejnymi generacjami pojazdów wprowadzane są coraz bardziej restrykcyjne normy.

W poniższej tabeli zestawiono określone europejskim standardem emisji spalin dopuszczalne wartości emisji do atmosfery: tlenków azotu (NO_x), 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.

Tab. 5.5.2. 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	2,72	2,2	2,3	1	1	1	3,16	1	0,64	0,5	0,5	0,5	13	5,5	2
HC	-	-	0,2	0,1	0,1	0,1	-	0,15	0,06	0,05	0,05	0,09	3	1	0,3
NO _x	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06	-	0,55	0,5	0,25	0,18	0,08	0,3	0,3	0,15
HC+NO _x	0,97	0,5	-	-	-	-	1,13	0,7	0,56	0,3	0,23	0,17	-	-	-
PM	-	-	-	-	0,005	0,005	0,14	0,08	0,05	0,009	0,005	0,005	-	-	-

Źródło: <http://www.ngk.de/pl/>.

W ostatnich latach popularność zdobywają pojazdy z napędami alternatywnymi, do których zaliczyć można m.in. pojazdy elektryczne, o napędzie hybrydowym i zasilane LNG i CNG.

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 r. Prawo ochrony środowiska²³ wysokość tych kosztów uzależniona jest od ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza. Jednostkowe stawki opłat określane są w corocznie wydawanych obwieszczeniach Ministra Środowiska.

Na wysokość opłat wpływ mają zarówno rodzaj pojazdu, rodzaj paliwa, rodzaj silnika, w jakim to paliwo jest spalane, data rejestracji pojazdu oraz norma EURO, jaką spełnia dany silnik. Najniższe stawki opłat są za pojazdy z silnikami zasilanymi CNG.

Polska zajmuje odległe miejsce z liczbą około 3 300 pojazdów napędzanych CNG i 26 stacjami tankowania. Według danych Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej²⁴ w 2014 r.:

- 11 operatorów autobusowego transportu publicznego posiadało łącznie 257 pojazdów na CNG,

²³ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1232.).

²⁴ Komunikacja miejska w liczbach - dane za 12 miesięcy 2014 roku, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej 2015.

- 1 operator – 10 pojazdów na gaz płynny,
- 1 operator – 5 pojazdów na biopaliwo oraz
- 6 operatorów – 9 pojazdów hybrydowych.

Tab. 5.5.3. Wielkości stawek opłat za korzystanie ze środowiska przez autobusy.²⁵

Poz. tabeli J	Rodzaj silnika	Stawka opłaty dla ON [zł/Mg]			Stawka opłaty dla CNG [zł/Mg]		
		2013	2014	2015	2013	2014	2015
14	Silniki w autobusach o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy do dnia 30.09.1993	55,45	57,50	58,02	-	-	-
15	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy w okresie 1.10.1993 - 30.09.1996 lub z dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań EURO 1	20,03	20,77	20,96	-	-	-
16	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy w okresie 1.10.1996 - 30.09.2001 lub z dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań EURO 2	15,65	16,23	16,38	-	-	-
17	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy w okresie 1.10.2001 - 30.09.2006 lub z dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań EURO 3	11,46	11,88	11,99	6,88	7,13	7,19
18	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy w okresie 1.10.2006 - 30.09.2009 lub z dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań EURO 4	8,31	8,62	8,70	5,74	5,95	6,00
19	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg z dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań EURO 5	5,78	5,99	6,04	4,2	4,36	4,40

Aktualnie w aspekcie ekonomii i ekologii najbardziej kompromisowym rozwiązaniem jest zastosowanie technologii napędu hybrydowego, która stanowi połączenie silnika elektrycznego z silnikiem spalinowym. Wykorzystuje ona baterie lub superkondensatory, które dostarczają energię do silnika elektrycznego współpracującego z silnikiem mechanicznym. Stosowanie tej technologii pozwala na wyłączanie silnika spalinowego (na dłuższych postojach, np. na przystanku, skrzyżowaniu, przed zamkniętymi szlabanami kolejowymi), a także na przejazd pojazdu przez obszary szczególne (np. starówka).

²⁵ Obwieszczenia Ministra Środowiska w sprawie wysokości stawek opłat za korzystanie ze środowiska, tabele J, określające jednostkowe stawki opłat za gazy lub pyły wprowadzane do powietrza z procesów spalania paliw w silnikach spalinowych:

- na rok 2013: z dnia 10.09.2012 r. (MP z 2012 r. poz. 766),
- na rok 2014: z dnia 13.08.2013 r. (MP z 2013 r. poz 729),
- na rok 2015: z dnia 18.09.2014 r. (MP z 2014 r. poz. 790).

5.5.3. Emisja hałasu

Ciągle postępujące procesy urbanizacji przyczyniają się do wzrostu zagrożenia hałasem, szczególnie hałasem komunikacyjnym oraz przemysłowym. W powiecie leżajskim największą niedogodnością dla mieszkańców, ze względu na obszar działania i liczbę narażonych osób, jest hałas powstający w skutek wzrostu ruchu drogowego. Przez powiat leżajski przechodzi główny szlak transportu drogowego o znaczeniu krajowym: droga krajowa nr 77. Główny ruch tranzytowy odbywa się poza Leżajskiem, dzięki otwartej w 2014r. obwodnicy. Hałas emitowany jest także przez transport kolejowy. Przez teren powiatu przebiega linia kolejowa 68 Lublin - Przeworsk. Hałas emitowany przez transport kolejowy jest jednak na mniejszą skalę. Zagrożenie ze strony hałasu przemysłowego jest zdecydowanie mniejsze. Jego oddziaływanie jest lokalne, na małą grupę osób oraz istnieją duże możliwości techniczne łatwego jego zminimalizowania. Na terenie powiatu leżajskiego nie istnieją lotniska, więc hałas lotniczy nie występuje.

W roku 2007 wprowadzono wskaźniki oceny hałasu. Zawarto je w przepisach wykonawczych określających kryteria poprawności klimatu akustycznego w środowisku – Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826). W roku 2012 wartości wskaźników oceny hałasu zostały zaktualizowane. W poniższej tabeli przedstawiono obecnie obowiązujące, maksymalne, dopuszczalne poziomy hałasu z podziałem na strefy.

Tab. 5.5.4. Dopuszczalny poziom hałasu.

L.p.	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu [dB]			
		Drogi oraz linie kolejowe		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
		Dzień 6:00 – 22:00	Noc 22:00 – 6:00	Dzień 8 kolejnych, najmniej korzystnych godzin	Noc 1 najmniej korzystna godzina
1.	a) Strefa ochronna "A" uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
2.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży * c) Tereny domów opieki d) Tereny szpitali w miastach	61	56	50	40
3.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno – wypoczynkowe * d) Tereny mieszkaniowo – usługowe	65	56	55	45
4.	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców **.	68	60	55	45

* – w przypadku niewykorzystywania tych terenów zgodnie z ich funkcją w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu określony dla pory nocy. ** – strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren ze zwartej zabudowy mieszkaniowej i koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców pow. 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie aktu jednolitego Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112).

Stan klimatu akustycznego wokół dróg krajowych i wojewódzkich w powiecie leżajskim ulega ciągłym zmianom, spowodowanym ogólnym wzrostem liczby pojazdów samochodowych, a co za tym idzie wzrostem natężenia ruchu, co pogarsza sytuację akustyczną przyległych terenów. Najbardziej narażone na duży hałas są ośrodki miejskie takie jak Leżajsk ale także miejscowości leżące wzdłuż największych szlaków komunikacyjnych.

Z chwilą wstąpienia Polski w struktury Unii Europejskiej, zobowiązała się ona do respektowania i przestrzegania jej norm i wymogów prawnych, w tym również tych związanych z ochroną środowiska. Mówi o tym m.in. art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: *Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju*. Zrównoważony rozwój, którego założeniem jest zaspokajanie potrzeb jednego pokolenia, bez umniejszania szans na zaspokajanie potrzeb kolejnych pokoleń, stanowi fundament, na którym opierać się powinny krajowe oraz lokalne dokumenty strategiczne w kontekście wszelkich dziedzin społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju, jak i poszczególnych jego regionów. W szczególności realizacja zasady zrównoważonego rozwoju istotna jest dla obszarów, na których poprawa stanu środowiska naturalnego znacząco wpłynie na polepszenie warunków życia, co pozwoli w dłuższej perspektywie na zatrzymanie odpływu ludności, trwały rozwój i postęp społeczny.

Kierunki działań, dążących do zminimalizowania szkodliwości hałasu na środowisko, powinny opierać się na:

- modernizacji infrastruktury drogowej i kolejowej z uwzględnieniem obwodnic dla ośrodków miejskich;
- stosowaniu rozwiązań technicznych i organizacyjnych zapobiegających powstawaniu i przenikaniu hałasu do środowiska;
- regularnych kontrolach w zakładach produkcyjnych, mających na celu sprawdzenie przestrzegania dopuszczalnej emisji hałasu, wprowadzanie w nich urządzeń ograniczających emisję hałasu;
- dobrym opracowaniu planów zagospodarowania przestrzennego, na podstawie których monitorowane będą lokalizacje powstających obiektów (preferowane będą małokonfliktowe dla środowiska lokalizacje obiektów).

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

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarczy, ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne stanowi znaczącą uciążliwość dla życia mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych w mieście wpływa w największym stopniu na ograniczenie 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 tym najważniejszym działaniem powinno być wprowadzanie różnego rodzaju zachęt i priorytetów dla transportu publicznego oraz przemyślanych ograniczeń dla transportu indywidualnego, żeby 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. Skuteczne 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:

- wprowadzanie 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.

Działania te przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy, dodatkowo wpływają na wzrost atrakcyjności życia mieszkańców.

5.5.5. 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 taboru komunikacji zbiorowej wyposażonego w niskoemisyjne silniki, spełniające obowiązujące aktualnie 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.

W poniższej tabeli zestawiono określone europejskim standardem emisji spalin dopuszczalne wartości emisji do atmosfery: tlenków azotu (NO_x), 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.

Tab. 5.5.5. 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	2,72	2,2	2,3	1	1	1	3,16	1	0,64	0,5	0,5	0,5	13	5,5	2
HC	-	-	0,2	0,1	0,1	0,1	-	0,15	0,06	0,05	0,05	0,09	3	1	0,3
NO _x	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06	-	0,55	0,5	0,25	0,18	0,08	0,3	0,3	0,15
HC+NO _x	0,97	0,5	-	-	-	-	1,13	0,7	0,56	0,3	0,23	0,17	-	-	-
PM	-	-	-	-	0,005	0,005	0,14	0,08	0,05	0,009	0,005	0,005	-	-	-

Źródło: <http://www.ngk.de/pl/>.

W ostatnich latach coraz większą popularność zdobywają autobusy z napędami alternatywnymi, do których można zaliczyć m.in. pojazdy zasilane CNG i LNG, 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 r. Prawo ochrony środowiska²⁶ wysokość tych kosztów uzależniona jest od ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza. Jednostkowe stawki opłat określane są w corocznie wydawanych obwieszczeniach Ministra Środowiska.

Należy zaznaczyć jednak, iż zakupy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi (szczególnie CNG, LNG) 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.

²⁶ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1232.).

6. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym

6.1. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Wykorzystując dostępne dane demograficzne i geograficzne oraz implementując metodę grawitacyjną, opracowano dla powiatu leżajskiego macierz potoków pasażerskich. Z opracowania wyłączone podróże wewnątrz gmin powiatu leżajskiego. Poniżej (Tab. 6.1.1.) przedstawiono wspomnianą macierz, która dotyczy wszystkich podróży niepieszych realizowanych niezależnie od środka transportu zastosowanego w podróży. Podróże te odbywają się tylko w obrębie granic powiatu leżajskiego. Wielkości potoków pasażerskich przedstawiono procentowo, a nie liczbowo z racji szacowania prezentowanych danych, które należałoby w przyszłości ocenić, przeprowadzając kompleksowe badania potoków pasażerskich w transporcie indywidualnym i zbiorowym.

Tab. 6.1.1. Oszacowana macierz potoków ruchu pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu leżajskiego.

Gmina Kuryłówka	1,52%			
Gmina Leżajsk	4,02%	3,70%		
Miasto Leżajsk	9,67%	6,78%	15,78%	
Gmina Nowa Sarzyna*	2,14%	1,79%	9,73%	7,71%
Miasto Nowa Sarzyna*	5,69%	4,29%	6,57%	20,61%
Suma = 100,00%	Gmina Grodzisko Dolne	Gmina Kuryłówka	Gmina Leżajsk	Miasto Leżajsk

* - obszar miasta Nowa Sarzyna wyodrębniono z gminy miejsko-wiejskiej Nowa Sarzyna

Źródło: opracowanie własne.

Analizując powyższą macierz należy zwrócić uwagę, że największe wielkości potoków pasażerskich występują na liniach komunikacyjnych pomiędzy gminami:

- miasto Leżajsk – miasto Nowa Sarzyna,
- miasto Leżajsk – gmina Leżajsk.

Pewne znacznie również mają potoki pasażerskie pomiędzy:

- gmina Leżajsk – gmina Nowa Sarzyna,
- miasto Leżajsk – gmina Grodzisko Dolne,
- miasto Leżajsk – gmina Nowa Sarzyna,
- miasto Leżajsk – gmina Kuryłówka,
- miasto Nowa Sarzyna – gmina Leżajsk.

Zapotrzebowanie na przewóz osób w publicznym transporcie zbiorowym w powiecie leżajskim wynika m.in. z:

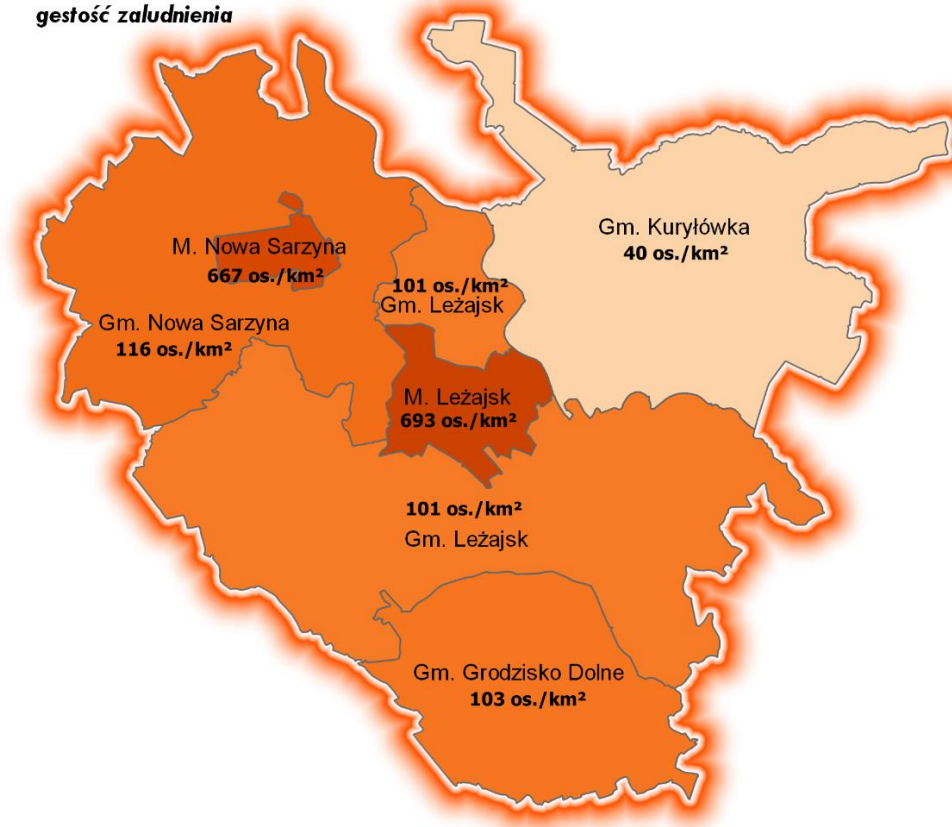
- liczby mieszkańców – szczegółowe dane zestawiono w tabeli Tab. 3.2.1.,
- gęstości zaludnienia (najwyższa w miastach: Leżajsk i Nowa Sarzyna) – wartości tego wskaźnika przedstawiono w postaci kartogramu na rysunku Rys. 6.1.1.,

- generatorów ruchu, do których zaliczane są także obiekty o charakterze użyteczności publicznej – ich silna koncentracja cechuje miejscowości będące siedzibami gmin; generatory ruchu w powiecie leżajskim zostały wskazane na mapie w punkcie 0.

Kluczowymi czynnikami kształtującymi potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu leżajskiego są funkcje pełnione przez największy ośrodek miejski w regionie, czyli miasto Leżajsk. W mieście tym zlokalizowanych jest wiele ośrodków edukacji, administracji oraz zakładów pracy, determinujących codzienne, obligatoryjne podróże. Z tego powodu najwięcej podróży międzygminnych ma swój początek lub koniec w granicach miasta Leżajsk. Pewną rolę odgrywa również drugie miasto w powiecie – Nowa Sarzyna.

POWIAT LEŻAJSKI

gęstość zaludnienia

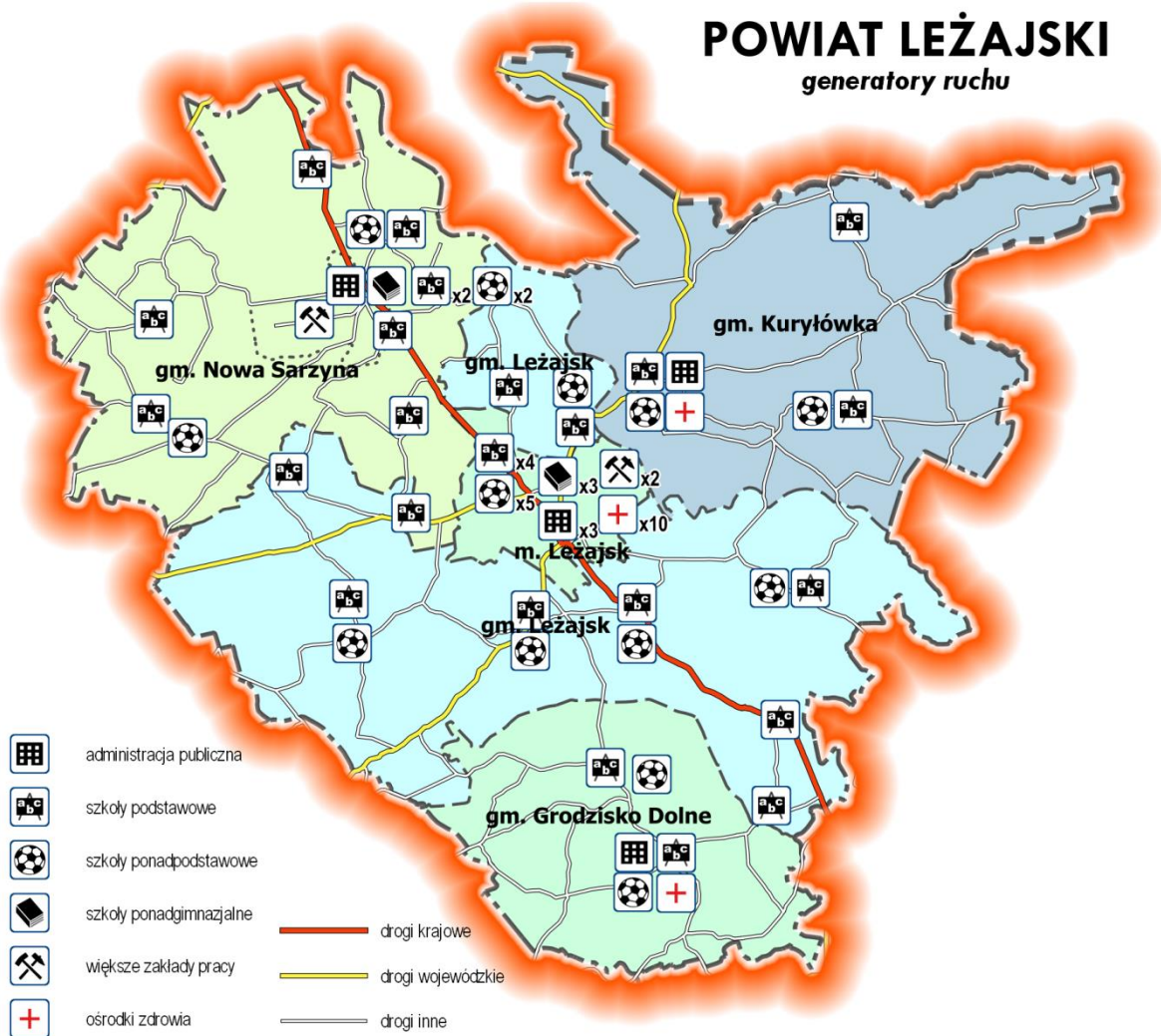


Rys. 6.1.1. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu leżajskiego.
Źródło: opracowanie własne.

Przewiduje się, iż rodzaje potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu leżajskiego w przyszłości nie ulegną większym zmianom. Prognozuje się jednak niewielki spadek liczby pasażerów w powiatowych przewozach pasażerskich w ciągu najbliższych 10 lat (o ok. 3,5%), ze względu na prognozowany przez Główny Urząd Statystyczny niewielki spadek liczby ludności (szerzej w rozdziale 3). Należy również zaznaczyć, że prognozowana dynamika spadku liczby ludności w ostatnich latach jest zgodna z założeniami prognozy długoletnia GUS.

6.2. Najważniejsze generatory ruchu w powiecie leżajskim

Na poniższym rysunku przedstawiono lokalizację najważniejszych obiektów, będących generatorami podróży w komunikacji zbiorowej na terenie powiatu leżajskiego.



Rys. 6.2.1. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze powiatu leżajskiego.

Źródło: opracowanie własne.

7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

7.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – podział zadań przewozowych.

Planując podróż każdy pasażer dokonuje wyboru środka transportu w oparciu o indywidualną ocenę dostępnych środków transportowych. Zdarzają się sytuacje, w których niektóre rodzaje środków transportu zbiorowego mogą być niedostępne na pewnych obszarach lub nawet w skrajnych przypadkach mieszkańcy mogą być zmuszeni do podróżowania wyłącznie transportem indywidualnym (samochód osobowy, rower itp.). Brak dostępności transportu zbiorowego sprzyja prowadzeniu polityki transportowej pro-motoryzacyjnej, która ogranicza lub minimalizuje potoki pasażerskie w transporcie zbiorowym, co może skutkować zredukowaniem oferty przewozowej lub jej całkowitą likwidacją na danych obszarach. Powstrzymanie tego typu tendencji leży w interesie publicznym i może być osiągnięte poprzez wprowadzenie odmiennej polityki transportowej bazującej na strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, mająca na celu zastosowanie rozwiązań i narzędzi, które ograniczą natężenie ruchu w komunikacji indywidualnej, oraz podniosą atrakcyjność systemu publicznego transportu zbiorowego.

Podróżny wybierając rodzaj środka transportu realizuje go na podstawie mierników jakości, które w porównaniu z postulatami przewozowymi danego podróżnego, służą do oceny poszczególnych środków transportu pod kątem najefektywniejszego odbycia podróży. Najważniejsze z nich to:

- bezpośredniość połączeń,
- częstotliwość,
- dostępność,
- informacja,
- koszt,
- niezawodność funkcjonowania,
- czas podróży,
- prędkość,
- punktualność,
- rytmiczność,
- komfort podróży.

Poniżej zostały przedstawione czynności, które wchodzi w skład strategii zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego. Celem realizacji tego typu działań jest lepsze ocenianie publicznego transportu zbiorowego przez podróżnych, a tym samym ulepszanie jego jakości i potencjału oraz umożliwienie wzrostu liczby podróży dokonywanych komunikacją zbiorową:

- poprawa oferty przewozowej (zwiększenie liczby kursów, lepsze dopasowanie oferty do potrzeb przewozowych),
- zwiększenie liczby przystanków komunikacyjnych,
- układ linii autobusowych o czytelnych przebiegach,
- oznaczenia handlowe linii komunikacyjnych ułatwiające identyfikację połączeń,
- rozkłady jazdy o prostym do zapamiętania stałoodstępowym takcie zależnym od rodzaju linii i pory dnia,

- synchronizacja godzin odjazdów kursów pomiędzy liniami komunikacyjnymi kursującymi wspólnie na głównych odcinkach komunikacyjnych,
- dopasowywanie podaży miejsc do popytu na usługi przewozowe, unikanie przepełnień pojazdów,
- dogodna dla pasażerów lokalizacja przystanków – jak najbliżej celów i źródeł podróży (może się to łączyć ze zmianą lokalizacji bądź stworzeniem nowego przystanku),
- infrastruktura przystankowa poprawiająca warunki oczekiwania na przyjazd autobusu, np.: wiaty z oświetleniem, podwyższone perony do poziomu podłogi w autobusach,
- pełna i czytelna informacja pasażerska o sieci publicznego transportu zbiorowego, przebiegach tras, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadkowych, co najmniej na zintegrowanych węzłach przesiadkowych i ważniejszych przystankach, w tym również zastosowanie dynamicznej informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym,
- łatwość zakupu każdej pozycji taryfy biletowej – możliwość zakupu biletu u osoby prowadzącej pojazd, szeroki dostęp do punktów sprzedaży biletów, uzupełniony o możliwość zakupu przez telefon komórkowy,
- nowoczesny tabor przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych,
- tabor z niską emisją spalin,
- dbałość o stan techniczny i czystość taboru, aby zapewnić komfortowe warunki jazdy,
- integracja wszystkich rodzajów środków publicznego transportu zbiorowego (wspólny bilet, zintegrowane węzły przesiadkowe).

Brak realizacji wymienionych powyżej działań może skutkować niekontrolowanym wzrostem samochodów użytkujących układ drogowy, który może doprowadzić do degradacji systemu transportowego, a co za tym idzie transport indywidualny stanie się dla mieszkańców jeszcze atrakcyjniejszy niż obecnie. W konsekwencji wzrośnie kongestia, a warunki ruchu na drogach pogorszą się. Wprowadzenie kompleksowych rozwiązań z zakresu planowania, organizowania i zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego przedstawione w niniejszym dokumencie, mogą przynieść korzyści poprzez zrównoważenie układu transportowego, zwiększając role i wykorzystanie środków komunikacji zbiorowej. W rezultacie zredukuje to natężenie ruchu samochodów indywidualnych i podniesie płynność ruchu.

7.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu w publicznym transporcie zbiorowym uwzględniające infrastrukturę transportową.

Biorąc pod uwagę obecną infrastrukturę transportową w powiecie leżajskim i dostępność do niej, określono następujące preferencje wyboru rodzaju środka transportu w planowanych powiatowych przewozach pasażerskich:

- regionalny transport kolejowy, za którego organizację jest odpowiedzialne Województwo Podkarpackie lub inne województwo w przypadku podpisania stosownego porozumienia, jest preferowany na trasach:
 - Leżajsk – Przeworsk,
 - Leżajsk – Stalowa Wola,
- autobus regionalny:
 - wszystkie wyżej nie wymienione, a planowane trasy komunikacyjne, przebiegające przez powiat leżajski, a których poprowadzenie umożliwi istniejąca infrastruktura drogowa.

7.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.

W całej Europie postępuje proces starzenia się populacji, konsekwencją tego jest zwiększanie się liczby pasażerów posiadających problem ze sprawnym poruszaniem się. W następstwie tego przybierają na znaczeniu działania zmierzające w kierunku ułatwienia niepełnosprawnym podróżowania transportem publicznym.

Na terenie powiatu leżajskiego 11% (tj. 7 739) ogółu mieszkańców posiada orzeczenie o niepełnosprawności²⁷.

Tab. 7.3.1. Liczba osób niepełnosprawnych powiatu leżajskiego na tle województwa podkarpackiego.

Jednostka	Osoby niepełnosprawne		
	w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku poprodukcyjnym
województwo podkarpackie	12061	122369	115100
powiat leżajski	437	3752	3551

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Publiczny transport zbiorowy ma być otwarty na osoby niepełnosprawne, ma umożliwić aktywizację tej grupy społecznej, jej rehabilitację społeczną, umożliwiając przemieszczanie się, zapewnić niezależność oraz możliwość udziału w życiu społecznym poprzez likwidację barier, jakie tworzą:

- autobusy z wysoką podłogą,
- niepełne oznakowanie pojazdów transportu publicznego,
- przystanki z peronami niedostosowanymi do wysokości stopni w pojazdach,
- niedogodne drogi dojścia do przystanków,
- nieczytelne informacje przystankowe.

Władze samorządowe powinny zapobiegać wyżej wymienionym problemom, aby nie dopuścić do wykluczenia społecznego osób niepełnosprawnych. Następujące czynności powinny zostać zrealizowane celem zlikwidowania wyżej wymienionych barier:

- zwiększenie udziału autobusów z niską podłogą,
- stosowanie podwyższonych peronów przystankowych dopasowanych do poziomu pierwszego stopnia w autobusach,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronowych przystanków (np. poprzez użycie innej faktury powierzchni peronowej),
- likwidacja barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży,
- stosowanie obniżonych krawężników, azyli dla pieszych na środku dróg, innej faktury nawierzchni wyróżniającej je z przestrzeni chodnika i jezdni,
- unikanie budowania przejść podziemnych lub nadziemnych w układzie drogowym,
- stosowanie odpowiednich czcionek na rozkładach przystankowych (wielkość czcionki należy konsultować z organizacjami społecznymi zrzeszającymi osoby niewidome i ociemniałe).

²⁷ Źródło: <http://www.stat.gov.pl/Bank Danych Lokalnych>.

Oprócz zapewnienia mobilności osobom niepełnosprawnym, potrzeba także zapewnić mobilność osobom nie posiadającym własnego środka transportu, osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści), matkom z małymi dziećmi oraz dzieciom i młodzieży szkolnej. W przypadku tych grup społecznych też należy wprowadzać udogodnienia likwidujące bariery, utrudniające przemieszczanie się publicznym transportem zbiorowym na obszarze powiatu leżajskiego.

W standardowym wyposażeniu taboru autobusowego powinna znaleźć się platforma ułatwiająca wprowadzenie wózka oraz miejsce przeznaczone dla niego. Oprócz tego pojazdy komunikacji zbiorowej powinny być wyposażone w sprawny system informacji wizualnej (dla osób niesłyszących lub słabosłyszących) oraz system informacji dźwiękowej (dla osób niewidzących i ociemniałych). Im będzie więcej tego typu autobusów, tym będzie większa dostępność dla osób niepełnosprawnych.

8. Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

8.1. Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Powiat Leżajski planuje zorganizować sieć komunikacyjną składającą się z 37 linii komunikacyjnych, które będą docierały do wszystkich gmin w powiecie. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Powiat Leżajski będą realizowane wyłącznie w transporcie drogowym. Nie planuje się organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym.

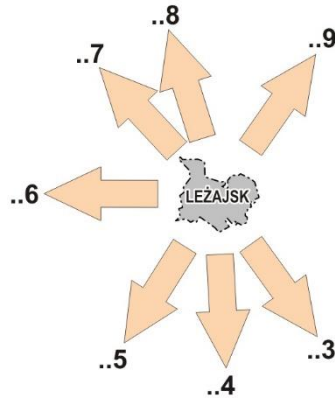
Jednocześnie Powiat Leżajski deklaruje chęć zawarcia porozumień z sąsiednimi powiatami w celu zapewnienia funkcjonowania przewozów międzypowiatowych, tj. przedłużenia poza własne granice 17 linii komunikacyjnych, gdyż Województwo Podkarpackie, zgodnie z zapisami swojego planu transportowego, planuje zorganizować tylko nieliczne połączenia spośród istniejących o charakterze wojewódzkim (przekraczające granice dwóch powiatów) lub międzywojewódzkim (przekraczające granice dwóch powiatów oraz granicę województwa).

Organizacja linii międzypowiatowych będzie możliwa jedynie pod warunkiem zawarcia porozumień powiatowych z odpowiednimi, ze względu na przebieg linii komunikacyjnej lub linii komunikacyjnych, sąsiednimi powiatami na wspólną organizację powiatowych przewozów pasażerskich lub wspólną organizację wybranych linii komunikacyjnych (liderem porozumień może być Powiat Leżajski lub inny powiat). W przypadku braku porozumień połączenia mogą być realizowane w wersji skróconej, do ostatniej miejscowości na obszarze Powiatu Leżajskiego.

Przyjmuje się numerację linii powiatowych jako trzycyfrową. Dla Powiatu Leżajskiego przyjęto „8” jako pierwszą cyfrę. Numerację linii komunikacyjnych oparto na powiązaniu linii komunikacyjnych kursujących w tym samym kierunku w wiązki, w których cechą wspólną numerów linii jest ta sama ostatnia cyfra (cyfra kierunku relacji linii). Dzięki temu zapewniona zostanie czytelność numeracji linii komunikacji powiatowej – pasażerowie będą lepiej orientować się na podstawie numeru linii, w którym kierunku ona podąża. Dla linii, które nie rozpoczynają / nie kończą się w Leżajsku zastosowano „0” jako cyfrę kierunku relacji linii. Wyjątkiem od tych reguł jest numeracja czterech linii łączących Powiat Biłgorajski z Powiatem Leżajskim, gdzie zastosowano numerację przyjętą przez powiat Biłgorajski.

System numeracji linii komunikacyjnych winien być stosowany w sposób następujący: trzycyfrowy dla linii powiatowych, dwucyfrowy i jednocyfrowy dla linii miejskich i gminnych.

Numery linii przebiegających przez Powiat Leżajski, organizowane przez innych organizatorów powinny powyższy system numeracji uwzględniać.



Rys. 8.1.1. Zasady przydzielania numerów liniom komunikacyjnym.
Źródło: opracowanie własne.

W kolejnej tabeli zestawiono listę linii komunikacyjnych w planowanej sieci komunikacyjnej Powiatu Leżajskiego. Dopuszcza się możliwość uruchamiania kursów skróconych oraz kursów wariantowych w zależności od zapotrzebowania na przewozy.

Zaplanowana sieć komunikacyjna będzie mogła być realizowana w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich, jeśli zostanie utworzony związek powiatowo-gminny.

Powyższa sieć komunikacyjna, wraz z zaznaczeniem lokalizacji planowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych została zaprezentowana w części graficznej niniejszego Planu (Rys. 8.1.2).

Tab. 8.1.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Linia	Przebieg trasy	Uwagi
662	Leżajsk – Stare Miasto – Kuryłówka – Kulno – Naklik – Potok Górny – Jedlinki – Gózd Lipiński – Wólka Biska – Biszczka II – Biszczka – Księżpol – Markowicze – Stary Majdan – Nowy Majdan – Korczów – Okrągłe – Biłgoraj	Możliwość uruchomienia linii poza granice Powiatu Leżajskiego po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Biłgorajskim
653	Leżajsk – Stare Miasto – Kuryłówka – Tarnawiec – Ożanna Mała – Ożanna – Dąbrowica – Brzyska Wola – Luchów Dolny – Luchów Górny – Tarnogród – Płusy – Księżpol – Markowicze – Majdan Nowy – Korczów – Okrągłe – Biłgoraj	Możliwość uruchomienia linii poza granice Powiatu Leżajskiego po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Biłgorajskim
679	Leżajsk – Stare Miasto – Kuryłówka – Kulno – Naklik – Szyszków – Zagródki – Potok Górny – Lipiny Górne – Lipiny Dolne – Lipiny Górne – Szyszków – Brzyska Wola – Wólka Łamana – Kulno – Kuryłówka – Leżajsk	Możliwość uruchomienia linii poza granice Powiatu Leżajskiego po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Biłgorajskim
689	Leżajsk – Stare Miasto – Kuryłówka – Kulno – Wólka Łamana – Brzyska Wola – Luchów Dolny – Luchów Górny – Tarnogród	Możliwość uruchomienia linii poza granice Powiatu Leżajskiego po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Biłgorajskim
880	Stare Miasto – Leżajsk – Maleniska – Brzoza Królewska	
890	Rzeszów – Trzebownisko – Nowa Wieś – Jasionka – Stobierna – Nienadówka – Trzebuska – Sokołów Małopolski – Kąty Trzebuskie – Wólka Sokołowska – Wólka Niedźwiedzka – Wola Zarczycka – Hucisko – Maleniska – Leżajsk – Jelna – Nowa Sarzyna – Wola Zarczycka (Smycze)	Możliwość uruchomienia linii poza granice Powiatu Leżajskiego po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Rzeszowskim oraz Miastem Rzeszów
829	Leżajsk – Stare Miasto – Kuryłówka – Tarnawiec – Ożanna Mała – Ożanna – Dąbrowica – Kolonia Polska – Słoboda – Brzyska Wola – Jastrzębiec	
839	Leżajsk – Stare Miasto – Kuryłówka – Kulno – Wólka Łamana – Brzyska Wola – Jastrzębiec	
849	Leżajsk – Stare Miasto – Kuryłówka – Tarnawiec – Ożanna Mała – Ożanna – Dąbrowica – Kolonia Polska – Cieplice – Adamówka	Możliwość uruchomienia linii poza granice Powiatu Leżajskiego po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Przeworskim
859	Leżajsk – Stare Miasto – Kuryłówka – Kulno – Wólka Łamana – Brzyska Wola – Kuryłówka – Stare Miasto – Leżajsk	
869	Leżajsk – Stare Miasto – Kuryłówka – Tarnawiec – Ożanna Mała – Ożanna – Dąbrowica – Brzyska Wola – Słoboda – Brzyska Wola – Jastrzębiec	
879	Leżajsk – Stare Miasto – Kuryłówka – Kulno – Wólka Łamana – Brzyska Wola – Dąbrowica – Ożanna – Ożanna Mała – Tarnawiec – Kuryłówka – Stare Miasto – Leżajsk	
889	Leżajsk – Stare Miasto – Kuryłówka – Brzyska Wola – Jastrzębiec – Brzyska Wola – Dąbrowica – Ożanna – Ożanna Mała – Tarnawiec – Kuryłówka – Stare Miasto – Leżajsk	

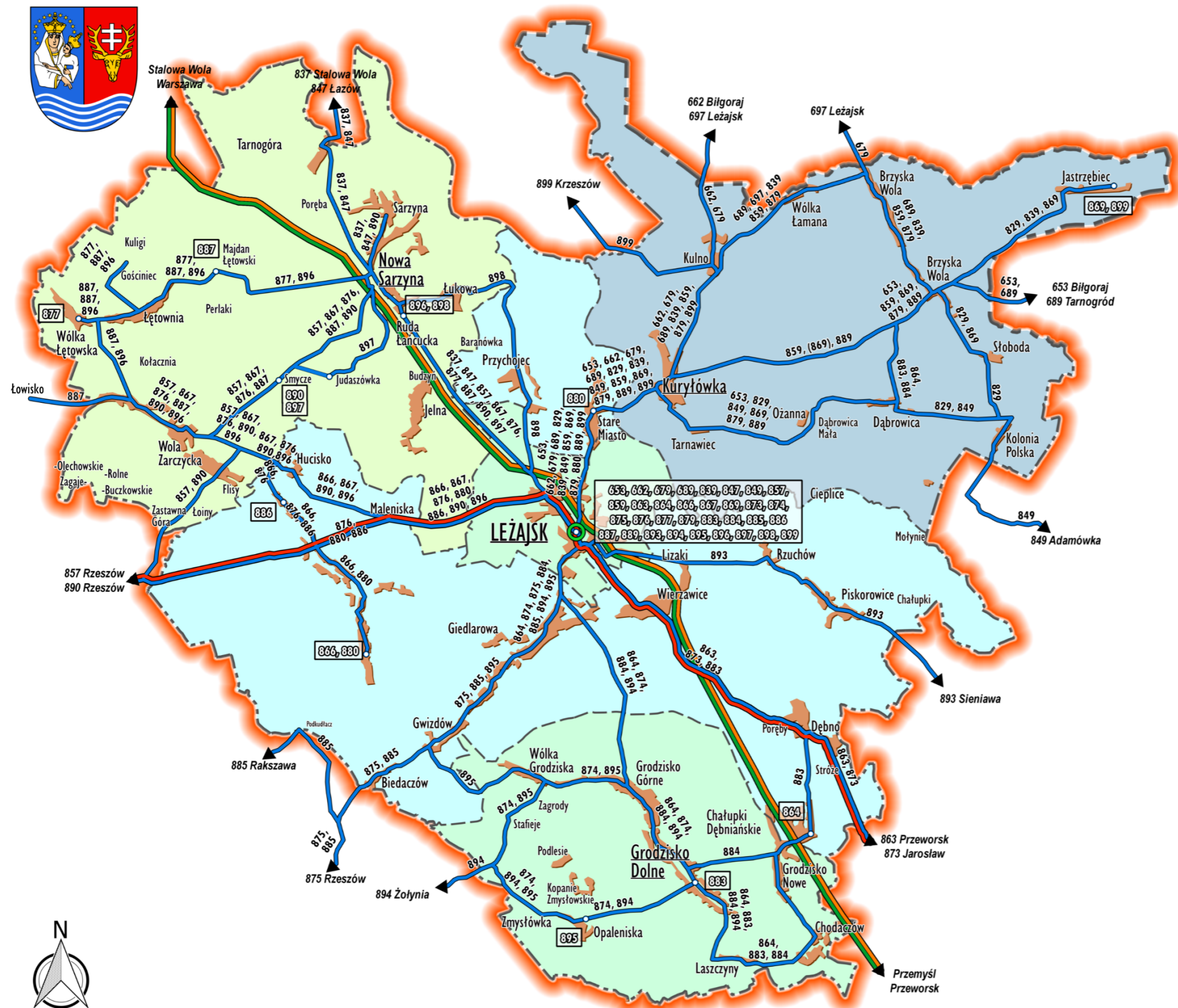
Linia	Przebieg trasy	Uwagi
899	Leżajsk – Stare Miasto – Kuryłówka – Kulno – Łazów – Sigiełki – Bystre – Kustrawa – Krzeszów Dolny – Krzeszów	Możliwość uruchomienia linii poza granice Powiatu Leżajskiego po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Nizańskim
898	Leżajsk – Przychojec – Łukowa – Nowa Sarzyna	Odcinek Przychojec – Nowa Sarzyna – możliwość uruchomienia po wybudowaniu drogi powiatowej
837	Leżajsk – Jelna – Nowa Sarzyna – Sarzyna – Tarnogóra – Koziarnia – Kopki – Chałupki – Rudnik nad Sanem – Wolina – Raclawice – Nisko – Stalowa Wola	Możliwość uruchomienia linii poza granice Powiatu Leżajskiego po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Nizańskim oraz Powiatem Stalowowolskim
847	Leżajsk – Jelna – Nowa Sarzyna – Sarzyna – Tarnogóra – Koziarnia – Kopki – Krzeszów – Krzeszów Dolny – Kustrawa – Bystre – Sigiełki – Łazów	Możliwość uruchomienia linii poza granice Powiatu Leżajskiego po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Nizańskim
857	Leżajsk – Jelna – Nowa Sarzyna – Wola Zarczycka (Smycze) – Wola Zarczycka – Wólka Niedźwiedzka – Wólka Sokołowska – Kąty Trzebuskie – Sokołów Małopolski – Trzebuska – Nienadówka – Jasionka – Nowa Wieś – Trzebownisko – Rzeszów	Możliwość uruchomienia linii poza granice Powiatu Leżajskiego po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Rzeszowskim oraz Miastem Rzeszów
867	Leżajsk – Jelna – Nowa Sarzyna – Wola Zarczycka (Smycze) – Wola Zarczycka – Hucisko – Maleniska – Leżajsk	
877	Leżajsk – Jelna – Nowa Sarzyna – Wola Zarczycka (Smycze) – Łętownia (Majdan) – Łętownia – Łętownia (Gościńiec) – Wólka Łętowska	
887	Leżajsk – Jelna – Nowa Sarzyna – Smycze – Wola Zarczycka – Wólka Łętowska – Łowisko – Łętownia (Gościńiec) – Łętownia – Łętownia (Majdan)	Możliwość uruchomienia linii poza granice Powiatu Leżajskiego po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Rzeszowskim
897	Leżajsk – Jelna – Nowa Sarzyna – Judaszówka – Wola Zarczycka Smycze	Odcinek Judaszówka – Wola Zarczycka Smycze – możliwość uruchomienia po wybudowaniu drogi gminnej
866	Leżajsk – Maleniska – Hucisko – Brzoza Królewska	
876	Leżajsk – Maleniska – Brzoza Królewska – Hucisko – Wola Zarczycka – Smycze – Nowa Sarzyna – Jelna – Leżajsk	
886	Leżajsk – Maleniska – Brzoza Królewska – Leżajsk	
896	Leżajsk – Maleniska – Hucisko – Wola Zarczycka – Wólka Łętowska – Łętownia (Gościńiec) – Łętownia – Łętownia (Majdan) – Nowa Sarzyna	
875	Leżajsk – Giedlarowa – Gwizdów – Biedaczów – Żołyńca – Potok – Rakszawa – Dąbrówki – Wola Dalsza – Łańcut – Kraczkowa – Krasne – Rzeszów	Możliwość uruchomienia linii poza granice Powiatu Leżajskiego po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Łańcuckim, Powiatem Rzeszowskim oraz Miastem Rzeszów

Linia	Przebieg trasy	Uwagi
885	Leżajsk – Giedlarowa – Gwizdów – Biedaczów – Żołyńia – Biedaczów (Podkudłacz) – Brzoza Stadnicka – Rakszawa	Możliwość uruchomienia linii poza granice Powiatu Leżajskiego po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Łańcuckim
895	Leżajsk – Giedlarowa – Gwizdów – Wólka Grodziska – Wólka Grodziska (Zagrody) – Zmysłówka – Zmysłówka (Kopanie Zmysłowskie) – Opaleniska	
864	Leżajsk – Giedlarowa – Grodzisko Górne – Grodzisko Dolne – Laszczyny – Chodaczów – Grodzisko Nowe – Chałupki Dębniańskie	
874	Leżajsk – Giedlarowa – Grodzisko Górne – Grodzisko Dolne – Opaleniska – Zmysłówka – Wólka Grodziska (Zagrody) – Wólka Grodziska – Grodzisko Górne – Giedlarowa – Leżajsk	
884	Leżajsk – Giedlarowa – Grodzisko Górne – Grodzisko Dolne – Grodzisko Nowe – Chałupki Dębniańskie – Grodzisko Nowe – Chodaczów – Laszczyny – Grodzisko Dolne – Grodzisko Górne – Giedlarowa – Leżajsk	
894	Leżajsk – Giedlarowa – Grodzisko Górne – Grodzisko Dolne – Laszczyny – Opaleniska – Zmysłówka – Żołyńia (Kopanie Żołyńskie) – Żołyńia	Możliwość uruchomienia linii poza granice Powiatu Leżajskiego po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Łańcuckim
863	Leżajsk – Wierzawice – Dębno – Tryńcza – Wólka Malkowa – Gniewczyna Tryniecka – Gniewczyna Łańcucka – Gorliczyna – Przeworsk	Możliwość uruchomienia linii poza granice Powiatu Leżajskiego po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Przeworskim
873	Leżajsk – Wierzawice – Dębno – Tryńcza – Wólka Ogryzkowa – Gorzyce – Wola Buchowska – Wólka Pełkińska – Pełkinie – Jarosław	Możliwość uruchomienia linii poza granice Powiatu Leżajskiego po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Przeworskim i Powiatem Jarosławskim
883	Leżajsk – Wierzawice – Dębno – Chałupki Dębniańskie – Grodzisko Nowe – Chodaczów – Laszczyny – Grodzisko Dolne	
893	Leżajsk – Wierzawice – Rzuchów – Piskorowice – Paluchy – Pigany – Wylewa – Sieniawa	Możliwość uruchomienia linii poza granice Powiatu Leżajskiego po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Przeworskim

Źródło: opracowanie własne.

POWIAT LEŻAJSKI

sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

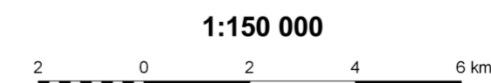


- numery linii: kursy podstawowe; kursy wariantowe, linie komunikacyjne w transporcie drogowym, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej
- linie komunikacyjne w transporcie drogowym, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej (Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego)
- linie komunikacyjne w transporcie kolejowym, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej (Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego)
- linie komunikacyjne w transporcie kolejowym, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej kolejowym (Krajowy Plan Transportowy)
- zintegrowany węzeł przesiadkowy

- LEŻAJSK** siedziba powiatu
- NOWA SARZYNA** siedziba gminy miejsko-wiejskiej
- Kuryłówka** siedziba gminy miejsko-wiejskiej
- Przychojów** wsie
- Biele** kolonie, przysiółki, osady, części wsi

- granice województw
- granice powiatów
- granice gmin
- granice obszarów miejskich w gminach

zabudowa



dane wektorowe: Baza Danych Ogólnogeograficznych

Rys. 8.1.2. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej – CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU.

Źródło: opracowanie własne.

8.2. Gwarantowana punktualność kursowania

Za odjazd punktualny autobusu przyjmuje się odjazd nie później niż 5 minut i nie wcześniej niż 1 minutę w stosunku do czasu ustalonego w rozkładzie jazdy.

Za odjazd niepunktualny autobusu przyjmuje się spóźnienie większe niż 5 minut i mniejsze niż 30 minut od czasu ustalonego w rozkładzie jazdy lub spóźnienie większe niż interwał wynikający z częstotliwości kursowania linii.

Za odjazd niezrealizowany rozumie się każdy pozostały odjazd nie określony jako punktualny lub niepunktualny.

8.3. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu

Wskaźniki komfortu podróży należy przyjąć jako stopień zapełnienia pojazdu nie większy niż 100% zajętych wszystkich miejsc siedzących przewidzianych przez producenta oraz 50% zajętych miejsc stojących (w przypadku pojazdów wyposażonych w takie miejsca). Po przekroczeniu napełnień granicznych danego rodzaju środka publicznego transportu zbiorowego należy zastosować bardziej pojemny bądź dodatkowy pojazd. Notoryczne przekraczanie dopuszczalnego stopnia wykorzystania podaży miejsc może również stanowić przesłankę do uruchomienia dodatkowego kursu lub ewentualnie podniesienia częstotliwości kursowania linii komunikacyjnej.

8.4. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

Określa się minimalny standard podróży środkami publicznego transportu zbiorowego w zakresie ich wyposażenia. W poniższej tabeli przedstawiono minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów.

Tab. 8.4.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

L.p.	Wyszczególnienie	Pojazd fabrycznie nowy, wprowadzony do eksploatacji	Pozostałe pojazdy
1	niska podłoga (przynajmniej w części pojazdu)*	X	
2	rampa dla wózków*	X	
3	miejsce na wózek inwalidzki / dziecięcy*	X	
4	tapicerka, siedzenia oraz podłoga wykonane z łatwych do czyszczenia materiałów	X	X
5	monitoring przestrzeni pasażerskiej	X	
6	elektroniczny wyświetlacz przedni z kierunkiem i oznaczeniem linii komunikacyjnej	X	X (dopuszcza się zastosowanie statycznej tablicy informacyjnej)
7	tablica informacyjna boczna z prawej strony pojazdu z kierunkiem i oznaczeniem linii komunikacyjnej*	X	X
8	aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez Powiat Leżajski, wewnątrz w pojeździe	X	X
9	pojemniki na kolportaż rozkładów jazdy oraz innych informacji według jednolitego wzoru	X	X
10	Klimatyzacja wnętrza pojazdów	X	
11	Urządzenia grzewcze	X	X

*- nie dotyczy minibusów.

Źródło: opracowanie własne.

W celu osiągnięcia wyższego poziomu komfortu podróży wymaga się od fabrycznie nowych pojazdów posiadania klimatyzacji, która stosowana by była w przypadku wystąpienia wysokich temperatur powietrza na zewnątrz, natomiast od wszystkich eksploatowanych pojazdów – posiadania urządzeń grzewczych, uruchamianych w przypadku spadku temperatury powietrza poniżej 5°C i wyłączanych w przypadku wzrostu temperatury powietrza do ponad 10°C na zewnątrz.

Przy zakładanych minimalnych standardach wyposażenia przyjęto podział na pojazdy fabrycznie nowe w momencie wprowadzenia do eksploatacji oraz pojazdy pozostałe. Przyjmuje się rozwiązanie, w którym dla minibusów obowiązują ograniczone standardy. Jednakże, jeżeli operatorzy wybrani w trybie umów koncesji na usługi lub bezpośredniego zawarcia umowy będą kierować do obsługi swoich linii pojazdy spełniające wszystkie standardy wg Tab. 8.4.1., będą dodatkowo promowani. Przy wymianie taboru na

nowy należy pamiętać żeby spełniał wymogi najwyższej obowiązującej normy emisji spalin, z dopuszczeniem zakupu pojazdów używanych spełniających normy Euro 3.

W przypadku reklam wielkopowierzchniowych zewnętrznych na autobusach, wszelkiego rodzaju ogłoszenia nie mogą zasłaniać okien.

8.5. Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych

Należy dążyć do zwiększenia liczby kursów i tras obsługiwanych przez pojazdy niskopodłogowe lub niskowejściowe, aby zapewnić pełen dostęp do usług transportu publicznego jak największej liczbie mieszkańców powiatu leżajskiego.

Oprócz stosowania pojazdów z obniżonym poziomem podłogi w autobusach zaleca się stosować także inne usprawnienia ułatwiające niepełnosprawnym korzystanie z komunikacji autobusowej, takie jak:

- czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów,
- oznakowane i wydzielone miejsca w autobusie dla osób niepełnosprawnych, w tym miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy, wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych,
- w fabrycznie nowych pojazdach – przyklęk w autobusach uruchamiany przez kierowcę, by ułatwić wejście osobom niepełnosprawnym na wózkach inwalidzkich lub z wózkami dziecięcymi – jako obowiązujący standard (nie dotyczy minibusów),
- przyciski sygnalizacyjne.

Przyjmuje się rozwiązanie, w którym dla linii o charakterze użyteczności publicznej obsługiwanych przez operatorów wybranych na podstawie umów koncesji na usługi lub w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, powyższe standardy nie obowiązują. Jednakże, jeżeli wspomniani operatorzy będą kierować do obsługi swoich linii pojazdy z obniżonym poziomem podłogi, będą dodatkowo promowani.

8.6. Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych

Dla umożliwienia niepełnosprawnym samodzielnego korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego należy sukcesywnie dążyć do całkowitej likwidacji barier infrastrukturalnych poprzez przestrzeganie poniższych zasad przy projektowaniu, budowie i przebudowie infrastruktury komunikacyjnej:

- obniżanie krawężników na przejściach dla pieszych maksymalnie do poziomu jezdni,
- skracanie przejścia przez szerokie jezdnie poprzez wydzielanie azyli dla pieszych,
- lokalizacje nowych przystanków jak najbliżej źródeł i celów podróży,
- wyrównanie poziomu peronów przystankowych z pierwszym stopniem podłogi w autobusie,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawężniach peronowych przystanków.

Zasady te należy przyjąć, jako obligatoryjne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej. Dodatkowo należy wyznaczyć cel w postaci modernizacji kluczowych przystanków komunikacyjnych poza ogólnymi harmonogramami modernizacji dróg powiatowych.

Poniżej przedstawiono przykłady dobrych praktyk kształtowania elementów infrastruktury przystankowej w zakresie dostosowywania ich do potrzeb niepełnosprawnych.

Dla zachowania niewielkiej odległości umożliwiającej bezpośredni wjazd wózka z peronu do autobusu niezwykle ważne jest właściwe ukształtowanie krawędzi peronowej.



*Rys. 8.6.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej.
Źródło: materiały własne TRAKO.*

Takie ukształtowanie krawędzi peronowej pozwala na zatrzymanie autobusu na całej jego długości w równej odległości od tej krawędzi. Maksymalna dopuszczalna różnica pomiędzy peronem przystankowym a pierwszym stopniem autobusu nie powinna przekraczać 6 cm w pionie oraz 5 cm w poziomie.

Dodatkowym ułatwieniem dla osób niepełnosprawnych jest faktura peronu przystankowego, która naprowadza osoby niedowidzące dokładnie na pierwsze drzwi autobusu, przeznaczone do wsiadania.



*Rys. 8.6.2. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu.
Źródło: materiały własne TRAKO.*

8.7. Gwarantowany standard w zakresie ochrony środowiska

Przyszłością dla zbiorowego transportu publicznego są z pewnością nowe technologie, nad którymi pracują już teraz producenci, korzystając z postępu technologicznego. Z czasem, stopniowo, coraz powszechniejsze staną się pojazdy o napędzie elektrycznym lub hybrydowym (łącznie silnik elektryczny ze spalinowym).

Do obsługi transportu w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, w przypadku pojazdów fabrycznie nowych zakłada się satysfakcjonujący poziom ograniczenia emisji spalin silników autobusów – silniki powinny spełniać najwyższe obowiązujące normy emisji spalin. Do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, dopuszcza się dwa rodzaje pojazdów:

- w przypadku zakupu używanego taboru, dopuszcza się autobusy spełniające warunki nie niższe niż norma Euro 3.
- w przypadku zakupu pojazdów fabrycznie nowych muszą one spełniać normę najwyższej obowiązującej emisji spalin.

Przyjmuje się rozwiązanie, w którym dla linii o charakterze użyteczności publicznej obsługiwanych przez operatorów wybranych na podstawie umów koncesji na usługi lub w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, powyższe standardy nie obowiązują. Jednakże, jeżeli wspomniani operatorzy będą kierować do obsługi swoich linii pojazdy spełniające co najmniej normę Euro 4 będą dodatkowo promowani.

9. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym

9.1. Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym

Podstawowym aktem prawnym regulującym transport publiczny jest Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, która określa zasady organizacji oraz funkcjonowania transportu publicznego rozumianego jako regularny przewóz osób (powszechnie dostępny) wykonywany według określonego, upublicznionego rozkładu jazdy. Innymi aktami prawnymi regulującymi możliwości wykonywania przewozu osób przez przewoźnika lub operatora transportu publicznego są:

- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 611),
- Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1458),
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1414 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1297),
- Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 584 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 758 z późn. zm.).

Podstawowymi podmiotami kształtującymi transport publiczny w danym regionie są:

- organizator – tzn. właściwa jednostka samorządu terytorialnego, albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniająca funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na tym obszarze,
- operator – mogą nim być samorządowe zakłady budżetowe lub przedsiębiorca posiadający niezbędne zezwolenia do prowadzenia regularnego przewozu osób który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej. Operator świadczy przewozy o charakterze użyteczności publicznej czyli powszechnie dostępny transport osób wykonywany w sposób nieprzerwany, a który ma na celu zaspokojenie lokalnych potrzeb przewozowych,
- przewoźnicy – 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 zasięg przewozów, jest²⁸:

- gmina:
 - w gminnych przewozach pasażerskich na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej,
 - albo której, na mocy porozumienia między gminami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin, które zawarły porozumienie,
- związek międzygminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,
- powiat:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - albo któremu, na mocy porozumienia między powiatami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie,
- związek powiatów na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów tworzących związek powiatów,
- związek powiatowo-gminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny,
- województwo:
 - na linii (sieci) komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz transporcie morskim,
 - właściwym 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,
 - któremu na mocy porozumienia międzywojewódzkiego inne województwa przekazały zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii (sieci) komunikacyjnej na terenie województw będących w porozumieniu.

²⁸ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 7.

- minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów osobowych.

Według Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym wyróżnia się następujące rodzaje przewozów osób:

- gminne – wykonywane na terenie jednej gminy lub kilku gmin sąsiadujących ze sobą które zawarły porozumienie międzygminne lub utworzyły związek międzygminny. W tym rodzaju przewozu osób sklasyfikowana jest również komunikacja miejska czyli przewóz osób wykonywany w granicach miasta (lub miasta i gminy) albo w granicach miast i gmin sąsiadujących (w tym przypadku dokumentem regulującym organizację transportu jest porozumienie międzygminne lub stworzony związek międzygminny),
- powiatowe – wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin (warunkiem jest jednocześnie niewykraczanie poza teren powiatu) lub w granicach co najmniej 2 powiatów sąsiadujących, które zawarły porozumienie międzypowiatowe lub stworzyły związek międzypowiatowy,
- powiatowo-gminne – wykonywane w granicach gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny,
- wojewódzkie – wykonywane w granicach co najmniej dwóch powiatów (ale nie wykraczające poza województwo); w przypadku przewozów kolejowych w tej kategorii zawarte są również połączenia kolejowe wykonywane do pierwszej stacji w województwie sąsiadującym, na którym możliwe jest dokonanie przesiadki na skład jadący dalej. Ponadto województwo jest organizatorem międzywojewódzkich przewozów pasażerskich czyli przewozu osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie (Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym).

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego są wykonywane w przypadku ²⁹:

- gmin: przez wójta, burmistrza lub prezydenta miasta,
- związków międzygminnych: przez zarząd związku międzygminnego,
- miast na prawach powiatu: przez prezydenta miasta,
- powiatów: przez starostę,
- związków powiatów: przez zarząd związku powiatów,
- związków powiatowo-gminnych: przez zarząd związku powiatowo-gminnego,
- województw: przez marszałka województwa.

Zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym do podstawowych obowiązków organizatora należą³⁰:

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

Do działań związanych z planowaniem rozwoju transportu należą głównie:

- opracowanie planu transportowego i jego cykliczna aktualizacja,
- analiza obszarów w zakresie niedostatecznej obsługi transportowej,
- zapewnienie optymalnego poziomu finansowania publicznego transportu zbiorowego,

²⁹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 7 ust. 4.

³⁰ *Ibidem*, art. 8.

- realizacja projektów rozwojowych w oparciu o środki finansowe z zewnętrznych programów pomocowych, np. Unii Europejskiej.

Organizowanie transportu zbiorowego m.in polega na³¹:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców,
- przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z Ustawą za korzystanie z przystanków pobierana jest opłata, która jest ustalana w drodze negocjacji pomiędzy gminą a właścicielem lub zarządcą przystanku lub dworca. Stawki powinny być na odpowiednim poziomie, ich wysokość nie powinna spowodować negatywnego wpływu na możliwość świadczenia usług komunikacyjnych przez przewoźnika i nie powinna być wyższa niż 0,05 zł za zatrzymanie na przystanku i 1 zł za zatrzymanie na terenie dworca.

Do elementów związanych z zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym³² należą:

- negocjowanie i zatwierdzanie zmian do umowy z operatorem,
- ocena i kontrola realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie transportu,
- kontrola nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- współpraca przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- analiza realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych publicznego transportu zbiorowego,
- dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych,
- zatwierdzanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu,
- administrowanie systemem informacji dla pasażera.

Ustawa jednocześnie określa możliwość ograniczenia w funkcjonowaniu linii lub sieci komunikacyjnej w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających poprawne funkcjonowanie. Ww. warunki określone w zgłoszeniu do przewozu (np. zmiana przebiegu linii komunikacyjnej) mogą zostać nie zachowane przez przewoźnika w przypadku sytuacji losowych, m.in. awarii sieci, robót drogowych itd.

Organizowanie transportu publicznego można scharakteryzować na trzech poziomach:

- politycznym – ten dział realizowany jest przez jednostki samorządu lokalnego lub Ministra właściwego do spraw transportu,
- planistyczno-organizacyjnym – realizowany poprzez jednostki wyspecjalizowane w funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego oraz na realizacji celów w tym zakresie,

³¹ *Ibidem*, art. 15.

³² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 43.

- wykonawczym – realizowany przez operatorów lub przewoźników świadczących określone usługi transportowo-przewozowe (osobowe).

W zakresie politycznym kwestie organizacji transportu publicznego określone są w aktach prawnych:

- Ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (określającej zasady i formy gospodarki komunalnej jednostek samorządu terytorialnego, polegające na wykonywaniu przez te jednostki zadań własnych),
- Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (określającej zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w transporcie drogowym, szynowym, linowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej),
- Ustawie z dnia 6 września 2001 r. 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),
- Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. 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),
- Ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (ustalającej kwestie własności dróg różnych kategorii oraz obowiązki właścicieli),
- Ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (określającej zasady ruchu na drogach publicznych oraz zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu),
- Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (regulującej obowiązki organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźników – pod tą nazwą w ustawie określa się również obowiązki operatorów).

W zakresie planistyczno-organizacyjnym wyspecjalizowane jednostki zajmujące się publicznym transportem zbiorowym powinny być merytorycznie przygotowane do spełniania określonych celów i znajdować się w strukturze urzędu władzy lokalnej. Jest również możliwość umiejscowienia takiej jednostki poza strukturą urzędu. Jednym z rodzajów jednostek realizujących zadania z zakresu transportu publicznego w ramach kilku jednostek samorządu terytorialnego są porozumienia oraz związki. Obowiązki dla jednostek z zakresu planistyczno-organizacyjnych zawarte są w art. 15. Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

W zakresie wykonawczym organizacja transportu publicznego związana jest w głównej mierze z realizowaniem konkretnych zadań z tego zakresu, czynności te wykonują operatorzy, przewoźnicy lub inne podmioty gospodarcze. Takimi podmiotami mogą być:

- podmioty wewnętrzne samorządów lokalnych, które świadczą usługi w oparciu o zlecenie bezpośrednio z pominięciem procedury przetargowej³³, albo
- podmioty wybrane w postępowaniu³⁴ o świadczenie usług publicznych w trybie:
 - Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych³⁵,
 - Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi,

³³ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 22 ust. 1 pkt 2.

³⁴ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 907 z późn. zm.).

³⁵ Art. 4 pkt 13 Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 907 z późn. zm.) zezwala na udzielanie przez organ władzy publicznej zamówień podmiotom wewnętrznym tego organu oraz wymienia warunki, konieczne do takiego udzielenia.

- w oparciu o bezpośrednio udzielenie zlecenia z pominięciem procedury przetargowej.

Każdy podmiot wewnętrzny powinien³⁶:

- być w 100% podmiotem publicznym,
- pozostawać pod kontrolą „swoich” samorządów,
- wykonywać zadania publiczne w przeważającej części na rzecz „swoich” samorządów,
- być rozliczany i kontrolowany z rekompensaty w oparciu o prawodawstwo europejskie.

Oprócz działań czysto transportowych do zakresu wykonawczego organizowania transportu zbiorowego należą również działania związane z kontrolą biletów. Organizator powierza czynności kontrolne zewnętrznym podmiotom gospodarczym lub bezpośrednio operatorom. Do obowiązków organizatora należy określenie cen biletów oraz wysokości opłaty dodatkowej (Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe) za brak ważnego biletu lub uprawnień do przejazdu.

Przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego odbywa się na podstawie umowy cywilnej zawieranej 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 uchylenia 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 w art. 353¹ 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 publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnika spełniającego warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób³⁷. Organizator przygotowuje, przeprowadza postępowanie mające na celu wyłonienie operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych. Wybór ten może zostać przeprowadzony w trybie:

- ustawy Prawo zamówień publicznych,
- ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- może także zawrzeć umowę bezpośrednio w przypadku, gdy³⁸:
 - usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług przewozowych albo:
 - 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

³⁶ Pkt 18 preambuły oraz art. 5 ust 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady.

³⁷ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 6.

³⁸ Ibidem, art. 22 ust. 1.

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 ustawę Prawo zamówień publicznych i ustawę o koncesji na roboty budowlane lub usługi (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach – 24 miesiące), albo
- umowa dotyczy transportu kolejowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego może dotyczyć linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na okres 10 lat w przypadku transportu drogowego oraz 15 lat w przypadku transportu kolejowego³⁹.

Umowa powinna zawierać⁴⁰:

- opis usług oraz ich warunki jakościowe, m. in. liczbę 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 zdolnościach 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 zakresu⁴¹,
- 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 z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, a jeżeli wpływy te przysługują operatorowi – warunki zmiany tych opłat,
- stronę umowy, która jest zobowiązana do podawania do publicznej wiadomości:
 - rozkłady jazdy,
 - cenniki opłat przejazdowych,
 - regulamin przewozu osób,
- stronę umowy, która zobowiązana 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,

³⁹ Ibidem, art. 25 ust. 2.

⁴⁰ Ibidem, art. 25 ust. 3.

⁴¹ Art. 48 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440) obliuguje operatorów i przewoźników do przekazywania organizatorowi, w terminie do 31 marca, informacji o skargach i reklamacjach składanych przez pasażerów w roku poprzednim oraz informację o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań.

- kary umowne,
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia o świadczenie usług w transporcie publicznym zbiorowym w terminie nie krótszym niż jeden rok lub 6 miesięcy (gdy umowa dotyczy świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 km rocznie). Ogłoszenie powinno zostać upublicznione w Biuletynie Informacji Publicznej, w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej⁴², w siedzibie organizatora oraz na stronie internetowej. W ogłoszeniu powinny być zawarte⁴³:

- nazwa i adres właściwego organizatora przewozów,
- określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia,
- określenie rodzaju transportu, linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy.

Konkretny tryb wyboru operatora zostanie określony zależnie od możliwości finansowych powiatu leżajskiego zgodnie z wytycznymi przedstawionymi w rozdziale 10.

9.3. Przygotowywanie oferty przewozowej

Organizator publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem zobowiązany jest do przygotowania oferty przewozowej. Oferta połączeń powinna składać się z dwóch części:

- 1) zadania przewozowe linii komunikacyjnych na obszarze powiatu,
- 2) zadania przewozowe linii międzypowiatowych (w przypadku zawarcia porozumienia międzypowiatowego).

Oferta przewozowa powinna być przygotowywany w oparciu o:

- obowiązujący „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”,
- ustalony, przyjęty w planie transportowym standard dostępności usług przewozowych,
- zapotrzebowanie na przewozy (w przypadku przewozów międzygminnych zapotrzebowanie zgłaszają przedstawiciele gmin subregionu),
- planowane przez operatorów koszty świadczonych usług,
- prognozowaną wartość przychodów ze sprzedaży biletów,
- wielkości planowanych przez powiaty sąsiednie środków budżetowych przeznaczonych na dopłaty do przewozów realizowanych na ich terenach,
- własne możliwości finansowe.

Oferta przewozowa powinna określać:

- sieć komunikacyjną z przebiegami linii,
- częstotliwości kursowania linii w poszczególne dni tygodnia,
- wielkość pracy przewozowej na tych liniach (np. liczba wozokilometrów),
- wymagany tabor.

⁴² Organizator może zdecydować o odstąpieniu od publikacji ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, jeśli umowa będzie dotyczyć usługi w wymiarze mniejszym niż 50 000 km

⁴³ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 23.

9.4. Zasady projektowania rozkładów jazdy

Rozkład jazdy linii komunikacji zbiorowej jest produktem przeznaczonym dla pasażera – klienta transportu publicznego, dlatego powinien być możliwie prosty i czytelny oraz łatwy do zapamiętania. Rozkład zależy od roli linii w układzie komunikacyjnym, popytu na usługi przewozowe oraz zaprojektowanej przez organizatora transportu atrakcyjności produktu (częstotliwości kursowania). Z uwagi na zmienność popytu na usługi przewozowe, dla każdego z typowych dni tygodnia przygotować należy inny rozkład jazdy, którego godziny odjazdów powinny być umieszczane w odrębnych tabelach.

Standardem powinny być trzy kolumny:

- dla dnia roboczego,
- dla sobót,
- dla niedziel i świąt.

W uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest wprowadzanie dodatkowo:

- rozkładów jazdy dla dni roboczych w okresie letnich wakacji szkolnych,
- specjalnych rozkładów jazdy na święta: Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie i Nowy Rok, Wielkanoc lub na czas trwania różnego rodzaju imprez lub tym podobnych wydarzeń.

Zmiany rozkładu jazdy dopuszczalne są nie częściej niż 3 razy w roku. Dopuszcza się stosowanie całorocznego rozkładu jazdy z odpowiednimi oznaczeniami kursów. Zaleca się stosowanie jednego wzoru rozkładów jazdy zgodnie z wytycznymi określonymi w rozdziale 11.

9.5. 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. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego jest zadaniem ekonomiczno-socjalnym organizatora publicznego transportu zbiorowego, które składa się z określania cen za usługę przewozową sprawiających, że przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego jest ekonomicznie bardziej korzystny w porównaniu z przejazdem transportem indywidualnym, a także w porównaniu z przejazdem środkiem transportu komercyjnego przedsiębiorcy, funkcjonującego poza wspólnym systemem taryfowo – biletowym. Najlepiej, aby w całym regionie komunikacyjnym (powiecie leżajskim) obowiązywałby jednolity zintegrowany system taryfowy. Równocześnie system powinien być zaprojektowany z myślą o przyszłej integracji taryfowo-biletowej na poziomie województwa.

Socjalny charakter publicznego transportu zbiorowego wymusza ustalanie 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).

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

- ekonomicznych: konieczność pokrycia wzrostu kosztów publicznego transportu zbiorowego; wówczas podejmuje się decyzję 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.

Proponowany asortyment oferowanych biletów powinien składać się co najmniej z:

- biletów jednorazowych,
- biletów okresowych (np. miesięczne).

Przewidywane uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:

- wynikające z ustaw⁴⁴,
- wynikające ze stosownej uchwały Rady Powiatu w Leżajsku, o ile zostaną ustanowione.

Kontrola dokumentów przewozowych powinna być prowadzona według zasad określonych w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

Integracja systemów taryfowo-biletowych jest skutecznym narzędziem integracji systemów publicznego transportu zbiorowego, ułatwiającej społeczny do niego dostęp. Atrakcyjność systemów biletowych i łatwość ich zrozumienia, w tym także łatwe metody płatności, sprzyjają zwiększeniu zainteresowania transportem publicznym. Pod pojęciem integracji biletowej należy rozumieć umożliwienie pasażerom korzystania z różnych środków transportu, należących do różnych przewoźników, za pomocą jednego biletu. Pod pojęciem integracji taryfowej należy rozumieć utworzenie jednolitej taryfy biletowej obowiązującej w pojazdach różnych przewoźników.

Zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest zorganizowanie i utrzymanie powszechnie dostępnego systemu dystrybucji biletów. W grupie przewozów koncesyjnych dystrybucja biletów będzie cedowana na operatorów usług przewozowych. Dopuszcza się możliwość wykonywania zadań z zakresu emisji i dystrybucji biletów przez inny powiat, z którym Powiat Leżajski będzie posiadał stosowne porozumienie na organizację linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej.

Bilety przejazdowe będą sprzedawane przez osoby prowadzące pojazdy publicznego transportu zbiorowego. Przewiduje się także opcjonalną możliwość dystrybucji biletów przez stałe punkty sprzedaży, stacjonarne automaty biletowe w zintegrowanych węzłach przesiadkowych, telefony komórkowe oraz Internet.

⁴⁴ Przepisy państwowe, ustalające uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, to:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (teksty jednolity Dz. U. z 2012 r., poz. 1138),
- Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz. U. z 2010 r. Nr 101, poz. 648 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 400),
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2005 r. Nr 164, poz. 1365 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1824 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka (Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280 z późn. zm.).

10. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

10.1. Formy i źródła finansowania usług przewozowych

Podstawowym aktem prawnym określającym formy i źródła finansowania usług (w ramach użyteczności publicznej) w obrębie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (art. 1, ust. 2)⁴⁵. Zgodnie z artykułem 12 ust. 1 pkt 3 ustawy każdy plan transportowy zawierać powinien przewidywane źródła finansowania usług przewozowych, których określenie leżeć powinno w gestii organizatora transportu.⁴⁶

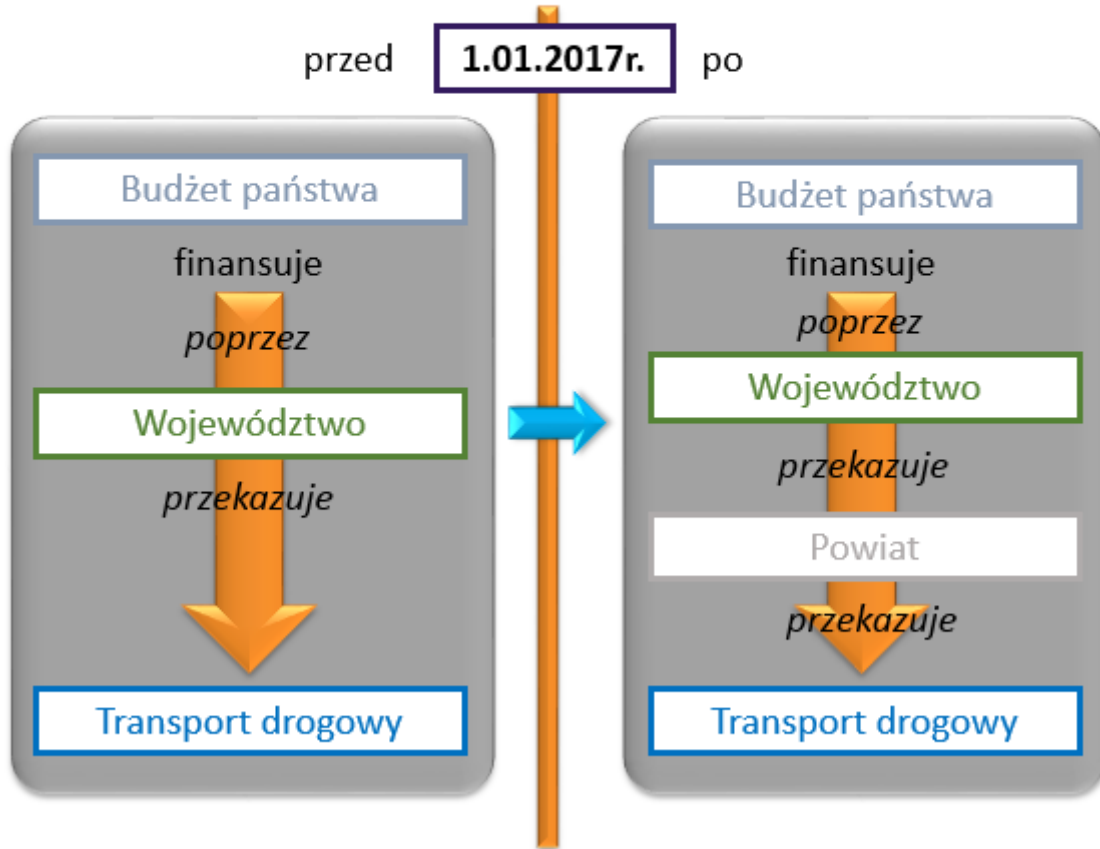
Wśród instrumentów i źródeł finansowania przewozów mających charakter użyteczności publicznej wyróżnić należy:

- przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych (pobierane przez operatora lub organizatora),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (środki z budżetu państwa),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione (środki własne organizatora),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (środki własne organizatora),
- udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

⁴⁵ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 1 ust. 2

⁴⁶ Ibidem, art. 12 ust. 1 pkt 3

Zasady finansowania uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym (w tym drogowym)



Rys. 10.1.1. Zasady finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów.

Źródło: opracowanie własne.

Organizacja przewozów wymusza współpracę pomiędzy organizatorem a operatorem w zakresie dofinansowania działalności operatora. Przysługuje mu bowiem prawo do rekompensaty z tytułu:

- utraconych przychodów, w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym, lub
- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile takowe zostały ustanowione, lub
- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.⁴⁷

Rekompensata przysługuje operatorowi wówczas, gdy podstawą poniesionej przez niego straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody (w związku ze stosowaniem uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych) oraz poniesione koszty (w związku ze

⁴⁷ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 50 ust. 1 pkt 2 lit a)

świadczaniem usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego)⁴⁸. W przypadku rekompensaty związanej ze stosowaniem ulg ustawowych przez operatora, operator zwraca się do organizatora – powiatu leżajskiego z wnioskiem o wypłacenie rekompensaty i poświadczającej to rozszczenie odpowiedniej dokumentacji. Powiat Leżajski, po dokonaniu pozytywnej weryfikacji wniosku, zwraca się do Marszałka Województwa Podkarpackiego o przekazanie środków finansowych z budżetu państwa, będących rekompensatą dla operatora, którą wypłaca. Ten tryb wypłacania rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych, odmienny od obecnego, będzie funkcjonował od dnia 01.01.2017 r. Do końca 2016 roku obowiązuje obecny tryb wypłacania tego rodzaju rekompensaty, który wyklucza jednocześnie otrzymywanie jakichkolwiek rekompensat od właściwego Urzędu Marszałkowskiego i innych jednostek samorządu terytorialnego.

W ramach rekompensaty operatorowi przysługuje tzw. „rozsądny zysk”. Zapis ten nie dotyczy podmiotów:

- wybranych w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- z którymi bezpośrednio zawarto umowę o świadczenie usług przewozowych i przyjęła ona formę koncesji lub usługi,
- będącymi samorządowymi zakładami budżetowymi.⁴⁹

Pod pojęciem „rozsądnego zysku” rozumie się „stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne”.⁵⁰

Tabela zamieszczona poniżej przedstawia zasady dotyczące przewidywanego finansowania powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie leżajskim.

⁴⁸ Kwestię tę reguluje art. 52 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Wynika stąd, że rekompensata jest podstawową formą finansowania przewozów nierentownych.

⁴⁹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440), art. 52 ust. 3

⁵⁰ Załącznik do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, ust. 6.

Tab. 10.1.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.

Zakres rozwiązań	Umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta:	Wskazania odnośnie formy rekompensaty	Źródła finansowania kosztów operatora w związku ze świadczeniem usług w PTZ na terenie powiatu leżajskiego	Wskazania odnośnie przychodów ze sprzedaży biletów	Udostępnianie operatorowi środków transportu
Koncesja	z operatorem wybranym w trybie Ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi na okres do 10 lat	operatorowi będzie przysługiwać rekompensata z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet organizatora) rekompensata za koszty w związku ze świadczeniem usług w publicznym transporcie zbiorowym tylko w przypadku udzielenia pomocy finansowej zainteresowanych gmin	budżet państwa oraz dodatkowo (fakultatywnie) środki własne powiatu leżajskiego oraz dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora	nie jest przewidywane
Bezpośrednie zawarcie umowy	z operatorem wybranym w trybie Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 22 ust. 1), w tym w sytuacjach awaryjnych (art. 22 ust. 1 pkt. 4)	rekompensata w wysokości ustalonej między organizatorem i operatorem	budżet państwa, środki własne powiatu leżajskiego oraz dodatkowo (fakultatywnie) dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora	nie jest przewidywane
Przetarg nieograniczony	z operatorem wybranym w trybie ustawy – Prawo Zamówień Publicznych (przetarg nieograniczony), na okres do 10 lat	rekompensata obliczana jako iloczyn liczby wozokilometrów wykonanych w przyjętym okresie rozliczeniowym i stawki za 1 wozokilometr zaofiarowanej podczas przetargu wylaniającego operatora, z uwzględnieniem rekompensat z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet organizatora)	budżet państwa, środki własne powiatu leżajskiego oraz dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych (np. z UE)

Źródło: opracowanie własne.

Reasumując, powiat leżajski planuje podpisywać umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczące linii komunikacyjnej lub linii komunikacyjnych przedstawionych na Rys. 8.1.1. i w Tab. 8.1.1. zależnie od warunków finansowych na podstawie 3 trybów przedstawionych w Tab. 10.1.1. Dopuszcza się możliwość zawierania kilku umów z różnymi operatorami na obsługę jednej linii komunikacyjnej.

W przypadku wyboru operatora wspomnianych linii komunikacyjnych w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 113), przysługiwać im będzie wyłącznie rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz odpowiednie prawa i obowiązki, przedstawione w Tab. 10.1.1.

Inne tryby wyboru operatorów oraz związane z tym prawa i obowiązki ich dotyczące będą zastosowane tylko w przypadku udzielenia Powiatowi Leżajskiemu pomocy finansowej w postaci dotacji celowej⁵¹ przez zainteresowane gminy (współfinansowanie powiatowych przewozów pasażerskich, przebiegających przez obszar poszczególnych gmin) lub powiaty (w ramach porozumień międzypowiatowych).

Przewozy o charakterze użyteczności publicznej mogą nie zostać uruchomione przez powiat leżajski, jeżeli zostaną wprowadzone przez ustawodawcę zmiany w prawodawstwie krajowym, które uwzględnią finansowanie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów dla wszystkich podmiotów prowadzących regularny przewóz osób, a wykonujących powiatowe przewozy powiatowe.

10.2. Rentowność linii komunikacyjnych

Istotna w określeniu efektywności ekonomicznej realizowanego przewozu osób na konkretnym połączeniu jest rentowność linii komunikacyjnej. Wskaźnik ten oblicza się zgodnie z poniższym wzorem:

$$R_a = \frac{I_a - CE_a}{I_a} [\%]$$

gdzie: I_a – przychód na 1 wozokilometr ze sprzedaży biletów na linii komunikacyjnej a ,

CE_a – koszt 1 wozokilometra zrealizowanego na linii komunikacyjnej a .

W praktyce, w analizach ekonomicznych funkcjonujących systemów transportu publicznego wykorzystywany jest parametr odpłatności, obliczany według poniższego wzoru:

$$P_a = \frac{I_a}{CE_a} [\%]$$

Wskaźnik ten pokazuje, w jakim stopniu koszty prowadzonej działalności pokryte zostały przez przychody ze sprzedaży biletów przejazdowych. Powiat leżajski nie dysponuje danymi, obrazującymi rentowność linii komunikacyjnych uruchamianych przez przewoźników na terenie powiatu.

Pomimo wzrostu mobilności społeczeństwa w Polsce rentowność przewozów w transporcie drogowym jest niska, głównie ze względu na rosnące koszty eksploatacyjne oraz stale zmniejszającą się liczbę pasażerów.

⁵¹ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1515), art. 10 ust. 2.

Tab. 10.2.1. Rentowność przewozu osób w przedsiębiorstwach komunikacji samochodowej (PKS) w latach 2005-2010.

Rok	Rentowność	Uwagi
2005	- 4,73%	w tym rentowność dodatnią posiadało 12,68% przedsiębiorstw
2006	- 4,79%	w tym rentowność dodatnią posiadało 10,55% przedsiębiorstw
2007	- 2,95%	w tym rentowność dodatnią posiadało 24,79% przedsiębiorstw
2009	- 5,82%	w tym rentowność dodatnią posiadało 17,35% przedsiębiorstw
2010	-11,54%	dane za III kwartał roku w tym rentowność dodatnią posiadało 4,35% przedsiębiorstw

Źródło: Informacja o stanie publicznego transportu zbiorowego, Szczerbaciuk Z., PIGTŚIS, 12.2010.

Prognozuje się, iż rentowność linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich w przewozach w grupie połączeń koncesyjnych osiągać będzie poziom ok. 3% (średnio w sieci). Na poziom tego wskaźnika wpływ mieć będą takie zmienne jak: koszty eksploatacyjne (wyższe przy zapewnianiu usług przewozowych o wysokim standardzie jakościowym), jak również przychody ze sprzedaży biletów (ich poziom zależy jest m.in. od elastyczności cenowej popytu).

11. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera

Wprowadzone 10 kwietnia 2012 roku Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie rozkładów jazdy jednoznacznie określa:

- treści rozkładów jazdy;
- tryb zatwierdzania rozkładów jazdy;
- sposób i terminy ogłaszania, aktualizacji rozkładów jazdy oraz warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy, a także podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

Najważniejsze informacje, które powinny być zawarte w rozkładzie jazdy to: nazwa przewoźnika, nazwa linii komunikacyjnej, wszystkie przystanki, na których zatrzymuje się pojazd, dzień wprowadzenia oraz ważności rozkładu, odległości pomiędzy przystankami, dni tygodnia lub okresy kursowania linii (nie dotyczy kursów drogowego transportu zbiorowego wykonywanego codziennie), godziny przyjazdów/odjazdów z przystanków lub częstotliwość kursowania. Każdy przewoźnik powinien przekazać organizatorowi publicznego transportu zbiorowego rozkład jazdy w celu zamieszczenia ich na przystankach, dworcach oraz w systemach informacji pasażerskiej.

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa kluczową rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach, w których mogą tych informacji potrzebować i w efekcie – zwiększanie komfortu podróży. Oprócz rozkładów jazdy na przystankach informacja o kursowaniu powinna być zamieszczona na stronie internetowej przewoźnika. Pozwoli to dotrzeć do niej większej ilości osób oraz da możliwość

zaplanowania trasy przejazdu jeszcze w domu, pracy lub w innym miejscu poza przystankiem. Informacja pasażerska powinna być dostępna w:

- miejscach oczekiwania na pojazd (węzłach przesiadkowych, dworcach, przystankach);
- pojeździe;
- oraz w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.

Tradycyjne sposoby zamieszczania informacji o rozkładach jazdy na przystankach są bardzo pomocne, ale w obecnych czasach nie pozwalają w stu procentach zaspokoić potrzeb pasażera. Oczekuje on rozwiązań wygodniejszych, które dadzą możliwość skutecznego dotarcia do informacji. Wykorzystywane technologie informatyczne i elektroniczne pozwalają, za pomocą obrazu i dźwięku, przedstawić pasażerowi ofertę przewozową w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej.

11.1. Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są rozkłady jazdy wywieszane na przystankach oraz dworcach komunikacyjnych przez organizatora przewozów lub zarządzającego dworcem.

Przyjmuje się rozwiązanie, w którym organizator publicznego transportu zbiorowego jest zobowiązany do umieszczania rozkładów jazdy na infrastrukturze przystankowej, a operatorzy i przewoźnicy do przekazywania organizatorowi rozkładu jazdy w formie elektronicznej w celu wydrukowania tych rozkładów jazdy w formacie ustalonym przez organizatora. Przewoźnicy korzystający z dworców i przystanków, których właścicielami są podmioty prywatne, przekazują rozkład jazdy administratorom przystanków lub dworców, celem umieszczenia go na tablicach informacyjnych.

Zarządca drogi jest zobowiązany do utrzymania w należyтым stanie urządzeń przystankowych (słupów przystankowych, wiat, gablot przeznaczonych do wywieszania rozkładów jazdy oraz do utrzymania czytelności zamieszczonych tam rozkładów jazdy) – w przypadku, gdy jest równocześnie właścicielem lub zarządcą przystanku lub dworca.

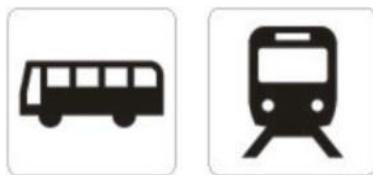
Informacja pasażerska dostępna na przystankach komunikacyjnych powinna być przygotowywana w jednolitej formie graficznej, niezależnie od tego, kto jest jej właścicielem.

Przystanki komunikacyjne należy wyposażyć w tablice z nazwą, numerem przystanku oraz numerami linii komunikacyjnych o wielkości, które umożliwią odczytanie ich z wnętrza pojazdu. Ponadto w miejscu oczekiwania na pojazd powinny znajdować się następujące elementy zintegrowanej informacji dla pasażerów:

- rozkłady jazdy dla wszystkich linii przejeżdżających przez stanowisko, uwzględniające informacje na temat numerów linii i numeru stanowiska, z którego odjeżdża pojazd (na przystankach wielostanowiskowych), tras przejazdów i godzin odjazdów w poszczególne dni tygodnia,
- schemat sieci publicznego transportu zbiorowego,
- aktualne informacje na temat tymczasowych zmian w przejazdach.

W zintegrowanych węzłach przesiadkowych rekomenduje się umieścić tablice informacyjne, pokazujące kierunki dojścia do przystanków różnych linii i różnych środków transportu. Zaleca się również umieszczenie informacji w językach obcych, a także:

- w postaci znormalizowanych symboli na schematach i mapach poglądowych sieci według jednolicie uzgodnionego wzoru;



Rys. 11.1.1. Przykład piktogramów oznaczających środki transportu w węzłach przesiadkowych

Źródło: materiały własne TRAKO

- w rozkładach jazdy należy oznaczać węzły przesiadkowe odpowiednim piktogramem środka transportu;
- dodatkowo, na przystankach i dworcach, stanowiących węzły przesiadkowe konieczne jest stosowanie mapek sytuacyjnych ze wskazaniem, z których peronów, stanowisk oraz przystanków odjeżdżają poszczególne środki transportu.



Rys. 11.1.2. Przykład węzłowego przystanku autobusowego ze słupkami zawierającymi numery linii utrzymane w zgodzie z przyjętą kolorystyką na schematach tras (Zürich, Szwajcaria)

źródło: materiały własne TRAKO

Podstawowe zasady relacji na styku pasażer – przewoźnik regulują przepisy regulaminów przewozu osób, bagażu i zwierząt. Są one zazwyczaj tworzone na podstawie Ustawy z dnia 15 listopada 1984 Prawo przewozowe oraz opracowanych na jej podstawie rozporządzeń (m.in. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 20 stycznia 2005 roku w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej). Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym narzuca obowiązek umieszczenia cennika na dworcach oraz jako wyciąg w pojazdach komunikacji zbiorowej. Należy w tym miejscu umieścić informacje o cenach biletów ulgowych z uwzględnieniem ulg ustawowych i opcjonalnie komunalnych.

11.2. Informacja pasażerska w pojazdach

Elementy planowanego systemu informacji pasażerskiej, funkcjonującego w pojazdach, to:

- tablice zewnętrzne – z przodu i z prawej strony pojazdu prezentujące nazwę linii komunikacyjnej i kierunku jazdy,
- oznaczenie linii komunikacyjnej z tyłu pojazdu,
- informacje na temat taryfy biletowej, regulaminu przewozów z danymi teleadresowymi operatora i zasad porządkowych,
- fakultatywnie: tablice wewnątrz pojazdu prezentujące informacje o kierunku jazdy, przebiegu trasy, aktualnej dacie i godzinie,
- schemat tras wszystkich linii zarządzanych przez organizatora,
- oznaczenia organizatora i operatora.

11.3. Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym powinna także docierać do pasażera potencjalnego (np. za pośrednictwem Internetu), czyli osoby przebywającej aktualnie z dala od sieci komunikacyjnej, zamierzającej jednakże z niej skorzystać. Dlatego też podstawą informacji o ofercie transportu zbiorowego winien być portal internetowy, który przede wszystkim powinien umożliwiać wyszukanie połączeń, zaplanowanie podróży wraz z prezentacją wybranych tras na mapie, uzyskanie wiedzy o kosztach podróży oraz wnoszeniu koniecznych opłat. Zaleca się również stworzenie ogólnodostępnej możliwości sprawdzania rzeczywistej lokalizacji pojazdów. Odnośnik do portalu powinien zostać umieszczony w widocznym miejscu na głównym portalu internetowym Starostwa Powiatowego w Leżajsku.







11.4. Jednolita identyfikacja wizualna

Rozkład jazdy powinien zawierać wszystkie informacje wymagane Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy. Wskazane jest utworzenie jednolitej szaty graficznej dla rozkładów jazdy dla linii organizowanych przez Powiat Oławski. W przypadku utworzenia jednolitego wzoru przez Województwo Dolnośląskie zaleca się dostosowanie szaty graficznej rozkładów jazdy linii powiatowych do tego wzoru.

Wśród informacji zalecanych do umieszczenia na rozkładzie jazdy należy wymienić:

- trasę przejazdu, z wyszczególnieniem wszystkich miejscowości,
- czas przejazdu z danego przystanku,
- wyszczególnienie przystanków dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- wyszczególnienie kursów obsługiwanych przez tabor dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- skomunikowania z innymi liniami / środkami transportu,
- kod QR do internetowego odpowiednika tabliczki przystankowej.

Poniżej przedstawiono przykładowy wzór tabliczki przystankowej utworzony w arkuszu kalkulacyjnym.

Lp.	CZAS PRZEJ.	PRZEBIEG TRASY	PRZYSTANEK																	
1.		Grodzisko Dolne		DĘBNO <small>kierunek</small> LEŻAJSK																
2.		Laszczyny																		
3.		Chodaczów																		
4.		Grodzisko Nowe																		
5.		Chałupki Dębniańskie																		
6.	0:00	Dębno	ROZKŁAD WAŻNY OD 01.01.2017	 POWIAT LEŻAJSKI																
7.	0:04	Wierzawice	DNI ROBOCZE (BEZ ŚWIĄT)																	
8.	0:12	Leżajsk  	<table border="1"> <tr> <td><u>6:10</u></td> <td>7:10</td> <td><u>8:10</u></td> <td>9:10</td> <td>10:10</td> <td>11:10</td> <td><u>12:10</u></td> <td>13:10</td> </tr> <tr> <td><u>14:10</u></td> <td>15:10</td> <td><u>16:10</u></td> <td>17:10</td> <td>18:10</td> <td><u>19:10</u></td> <td>20:10</td> <td>21:10</td> </tr> </table>	<u>6:10</u>	7:10	<u>8:10</u>	9:10	10:10	11:10	<u>12:10</u>	13:10	<u>14:10</u>	15:10	<u>16:10</u>	17:10	18:10	<u>19:10</u>	20:10	21:10	
<u>6:10</u>	7:10	<u>8:10</u>	9:10	10:10	11:10	<u>12:10</u>	13:10													
<u>14:10</u>	15:10	<u>16:10</u>	17:10	18:10	<u>19:10</u>	20:10	21:10													
			SOBOTY (BEZ ŚWIĄT)																	
			<table border="1"> <tr> <td><u>8:10</u></td> <td>9:10</td> <td><u>11:10</u></td> <td>13:10</td> <td>15:10</td> <td>17:10</td> <td><u>19:10</u></td> <td></td> </tr> </table>	<u>8:10</u>	9:10	<u>11:10</u>	13:10	15:10	17:10	<u>19:10</u>										
<u>8:10</u>	9:10	<u>11:10</u>	13:10	15:10	17:10	<u>19:10</u>														
			NIEDZIELE I ŚWIĘTA																	
			<table border="1"> <tr> <td><u>9:10</u></td> <td><u>12:10</u></td> <td><u>15:10</u></td> <td><u>18:10</u></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<u>9:10</u>	<u>12:10</u>	<u>15:10</u>	<u>18:10</u>													
<u>9:10</u>	<u>12:10</u>	<u>15:10</u>	<u>18:10</u>																	
			OZNACZENIA																	
			Podkreślenie pod godziną: <u>08:00</u> - kurs obsługiwany pojazdem dostosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych Podkreślenie pod przystankiem: <u>Leżajsk</u> - przystanek dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych  - dworzec autobusowy  - dworzec kolejowy																	
			ORGANIZATOR	OPERATOR																
			Dane organizatora	Dane operatora																

Rys. 11.4.1. Przykładowy wzór tabliczki przystankowej.

W przypadku pojazdów operatorów zaleca się utworzenie jednolitego wzoru identyfikacji wizualnej zawierającej niezbędne oznaczenia oraz kolorystykę, do zastosowania przez wszystkich operatorów.

12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

12.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego jest strategicznym zadaniem organizatora transportu. Procesy zarządcze muszą opierać się na założeniach planów transportowych, polityki transportowej i ekologicznej, muszą także wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w aspekcie jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy i przewidywać ryzyka, skutkujące utrudnieniami w działalności transportu publicznego.

Do zadań wyznaczających kierunki rozwoju transportu publicznego należy m. in.:

- przygotowywanie strategicznych dokumentów tego rozwoju (w tym Planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego),
- uczestnictwo w pracach związanych z przygotowaniem polityki transportowej powiatu (w zakresie działań zwiększających udział transportu publicznego w przewozach powiatowych)

oraz polityki ekologicznej (w zakresie działań związanych ze zmniejszaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne),

- opiniowanie projektów strategicznych i dokumentacji technicznych mających wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego oraz na przemieszczanie się osób, ocena projektów organizacji ruchu pod kątem zastosowania priorytetów i rozwiązań dla transportu publicznego oraz zgodności z ustaleniami niniejszego planu,
- dążenie i wspieranie do integracji transportu publicznego w powiecie leżajskim, uczestnictwo w pracach nad projektami nowych, zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych,
- wyznaczanie standardu jakościowego transportu publicznego, w tym poziomu bezpieczeństwa pasażerów oraz obsługi pojazdów,
- poszerzanie rozmiaru usług dostępnych dla osób niepełnosprawnych oraz inicjowanie procesów dostosowywania infrastruktury przystankowej do potrzeb niepełnosprawnych.
- wykorzystywanie nowoczesnych narzędzi (informatyka, elektronika), dla tworzenia platformy kontaktów z pasażerami, zapewniającej wszechstronne informacje o komunikacji zbiorowej (przewoźnikach, operatorach, liniach, przystankach, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadek, kursowaniu pojazdów, systemie taryfowo – biletowym, uprawnieniach do ulgowych i bezpłatnych przejazdów itp.).

12.2. Infrastruktura drogowa, priorytety w ruchu

Modernizacja i przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą dają możliwość lepszego wykorzystania infrastruktury drogowej oraz zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Aby osiągnąć ten cel konieczne jest zaprojektowanie i wdrożenie nowoczesnej organizacji ruchu oraz odpowiedniej struktury nadzorczej nad ruchem. Jest to proces wieloletni i kosztogenny, wymagający zaangażowania wielu służb w jednostkach zarządzających drogami z pomocą policji i innych. Regularnie powinna być wykonywana ocena organizacji ruchu drogowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działan tych powinny podjąć się zarządy dróg wszystkich szczebli. W wyniku analizy przeprowadzonych ocen konieczne jest podjęcie działań poprawiających stan bezpieczeństwa w krytycznych punktach.

Ważnym i koniecznym do realizowania zadaniem jest sprawne informowanie użytkowników dróg o bieżącej sytuacji na trasach, o ewentualnych objazdach, o najdogodniejszej trasie przejazdu, a co najważniejsze o najlepszym w danym momencie środku transportu.

Ważne jest, aby we wszystkich działaniach związanych z transportem drogowym brał udział także organizator publicznego transportu zbiorowego. Jego zadaniem będzie weryfikacja przedsięwzięć na etapie projektowania, a także na etapie realizacji, aby inwestycje w układzie komunikacyjnym powiatu leżajskiego były zgodne z przyjętym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zapewniając mu odpowiednio wysoki udział w realizacji podróży w powiecie.

Aby zapewnić mieszkańcom powiatu leżajskiego dogodny dostęp do komunikacji zbiorowej należy już w fazie projektowania uwzględniać takie aspekty jak:

- tworzenie przystanków, dworców i węzłów przesiadkowych z uwzględnieniem wygodnych i bezpiecznych przejść między strefą mieszkalną a przystankami, w miarę możliwości nie wymagających od pasażera przechodzenia przez jezdnię;

- dostosowywanie na przystankach, dworcach i węzłach komunikacyjnych wysokości peronów do wysokości podłogi w pojazdach transportu publicznego;
- wyposażanie przystanków, dworców i węzłów komunikacyjnych w wiaty, w oświetlenie, w podjazdy dla wózków dziecięcych i osób niepełnosprawnych, a także w wygodne i bezpieczne dojścia piesze (uwzględniające standard w aspekcie odległości dojść do przystanku)⁵²;
- w uzasadnionych przypadkach, przy przystankach komunikacji publicznej (szczególnie węzłowych skupiających wiele linii oraz węzłach kolejowych, przy węzłach przesiadkowych i pętłach końcowych) tworzenie miejsc parkingowych w ramach systemów „Park and Ride” i „Bike and Ride”;
- przy dużych węzłach komunikacyjnych zlokalizowanych w centrach miejscowości, o ograniczonej możliwości zatrzymania pojazdu, w celu wysadzenia pasażera udającego się na przystanek, tworzenie miejsc postojowych w ramach systemu „Kiss and Ride”.

Modernizacja i przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą powinna zakładać także priorytety w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego wraz z ograniczeniem swobody korzystania z samochodu w niektórych miejscach, szczególnie w centrach miast. Działania te mogą być realizowane poprzez:

- wydzielenie pasów ruchu dla pojazdów komunikacji zbiorowej;
- zastosowanie sygnalizacji świetlnej zapewniającej priorytet dla pojazdów komunikacji zbiorowej;
- wprowadzenie stref ograniczonego ruchu w centrach miast.

Zastosowanie powyższych rozwiązań pozwoli usprawnić ruch pojazdów komunikacji zbiorowej podnosząc efektywność całego systemu komunikacji zbiorowej. Zmniejszona zostanie także liczba pojazdów samochodowych w miastach poprawiając przy tym komfort życia mieszkańców. Poprawienie niezawodności komunikacji zbiorowej przyczyni się do zwiększenia jej popularności wśród mieszkańców.

12.3. Kształtowanie węzłów przesiadkowych

Węzły komunikacyjne umożliwiają odbywanie sprawnych przesiadek oraz zapewniają możliwie krótki czas pomiędzy pozostawieniem samochodu/osobowego/roweru, a wejściem do pojazdu komunikacji zbiorowej. Tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych łączących regionalny transport kolejowy, lokalny i regionalny transport autobusowy oraz komunikację miejską stanowi szansę na rozwój poszczególnych gałęzi transportu publicznego. Zaleca się tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych przy stacjach i przystankach kolejowych. Dodatkowymi elementami wspomagającymi pracę węzłów mogą być miejsca do krótkiego postoju wyłącznie w celu dowiezienia osoby (system „Kiss and Ride”) oraz postój taksówek. Budowa/modernizacja przystanków poprawi ich estetykę oraz funkcjonalność. Budowa nowych przystanków poprawi także ich dostępność dla pasażerów.

Przy wszystkich planowanych zintegrowanych węzłach przesiadkowych powinny być zastosowane elementy infrastruktury takie jak:

- „Park and Ride” – (P+R) parkingi dla korzystających z samochodów osobowych, w celu dalszej kontynuacji podróży środkami publicznego transportu zbiorowego;

⁵² Budowa, przebudowa i remont przystanków komunikacyjnych oraz dworców, wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg, stanowią, w aspekcie art. 18 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zadania własne gminy

- „Kiss and Ride” – (K+R „pocałuj i jedź”) miejsca postojowe umożliwiające postój nie dłuższy niż 5 min, dla kierowców samochodów odwożących pasażerów na pociąg bądź autobus,
- „Bike and Ride” – (B+R) system stojaków umożliwiający pozostawienie roweru w niedalekiej odległości od dworca lub przystanku (w obrębie węzła przesiadkowego), w celu kontynuacji dalszej podróży środkami transportu zbiorowego. Niezbędnym jest, by zaprojektowane były w sposób uniemożliwiający kradzież. Dodatkowym zaś atutem jest zadaszenie stojaków.

Pod względem umiejscowienia parkingi te powinny znajdować się na węzłach i przystankach w wybranych lokalizacjach o największym ruchu pasażerskim oraz zapotrzebowaniu na takie rozwiązanie. Konieczne jest też określenie optymalnej wielkości parkingu, zależnie od lokalizacji. Sugeruje się, aby parkingi P+R zlokalizowane były w odległości do 150 m od węzła przesiadkowego, a stojaki w systemie B+R zlokalizowane były nie dalej niż 50 m od węzła. W miejscach o dużym zapotrzebowaniu na miejsca parkingowe (centra miast, okolice dużych osiedli mieszkalnych) na parkingach P+R i K+R sugeruje się zastosowanie systemu opłat dla osób korzystających z parkingu w innym celu niż przesiadka na transport zbiorowy. Stworzone parkingi powinny być utwardzone i monitorowane przez system kamer, w celu zapewnienia komfortu pasażerom pozostawiającym na nich swoje pojazdy. Ważne jest także zamontowanie, przy głównych szlakach komunikacyjnych, tablic informacyjnych, gdzie znajduje się parking (opcjonalnie wraz z informacją o liczbie wolnych miejsc parkingowych).

Poniższe zdjęcia przedstawiają przykłady dobrych praktyk w zakresie organizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Europie.



Rys. 12.3.1. Perony autobusowe przed dworcem kolejowym w miejscowości Landeck (Austria).
Zaprojektowanie peronów w taki sposób ułatwia ich opuszczenie przez autobus.

źródło: materiały własne TRAKO.



Rys. 12.3.2. Zdjęcie po lewej przedstawia stojaki rowerowe w systemie „bike and ride” przed dworcem kolejowym Hradec Králové hlavní nádraží w Czechach; na zdjęciu po prawej zaprezentowano stojaki rowerowe zamontowane bezpośrednio przy peronie kolejowym na dworcu w Landeck w Austrii.

Dodatkowym atutem jest zadaszenie stojaków na całej długości.

Źródło: materiały własne TRAKO.

Należy zadbać o przygotowanie odpowiedniej liczby stanowisk przyjazdowych i odjazdowych komunikacji autobusowej, miejsc parkingowych dla użytkowników rowerów oraz dla użytkowników samochodowych (np. w systemie Park and Ride). Dodatkowo powinny zostać przygotowane stanowiska postojowe dla autobusów oczekujących na podjęcie kolejnych kursów. Węzeł powinien być tak zaprojektowany, aby przejazd autobusów przez centrum przesiadkowe zajmował jak najmniej czasu. Równocześnie korzystanie z węzła przesiadkowego powinno być komfortowe dla pasażerów (ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych). Zaleca się budowę zadaszenia szerokiego i szczelnego, zakrywającego autobusy w strefie drzwi, tak by pasażerowie byli osłonięci przed działaniem warunków atmosferycznych. Każdy przystanek należy wyposażyć w ławkę, pojemnik na odpadki oraz tablicę informacyjną z rozkładem, schematem linii i informacjami taryfowymi.

Budowane i remontowane węzły przesiadkowe powinny być dostosowane do rzeczywistych potrzeb, z uwzględnieniem ich potencjału ruchowego. Ważne jest, aby system był zintegrowany i stanowił realne poprawienie jakości transportu publicznego w powiecie leżajskim.

12.4. Integracja taryfowa i organizacyjna transportu publicznego

Na sprawny system transportu zbiorowego (zrównoważony, dostępny i przyjazny dla wszystkich grup pasażerów) składają się: atrakcyjne rozkłady jazdy i trasy pojazdów, wysoki standard taboru, rozbudowany system informacji pasażerskiej, wysoki poziom obsługi pasażerskiej, ale także dobra integracja taryfowa całego transportu publicznego. Integracja ta polega na łączeniu różnych systemów transportu publicznego (powiatowego, gminnego, wojewódzkiego i międzywojewódzkiego) w jeden zintegrowany system funkcjonalny. Integracja ta podnosi atrakcyjność transportu publicznego oraz jego konkurencyjność w stosunku do transportu indywidualnego. Integracja systemów transportowych może odbywać się na poziomie:

- a) taryfowym – poprzez wprowadzenie jednolitego systemu taryfowego na możliwie szerokim obszarze (powiatu, województwa);
- b) rozkładów jazdy – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych;
- c) infrastrukturalnym – poprzez koncentrację przystanków i peronów w ramach funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Wprowadzanie jednolitych systemów transportu publicznego ma długą tradycję w krajach niemieckojęzycznych, Beneluksie, Skandynawii oraz innych krajach Europy Środkowej. W ostatnich latach wprowadzono zintegrowane systemy taryfowe na obszarze całej Republiki Czeskiej.

Powszechna dostępność nowych technologii, w tym biletów elektronicznych znacząco ułatwia rozliczenia finansowe pomiędzy różnymi operatorami, przewoźnikami i organizatorami, na których obszarze obowiązuje jednolity system taryfowy.

12.5. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Zintegrowane węzły komunikacyjne oraz przystanki powinny być dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej poprzez likwidację barier architektonicznych (podjazdy, windy, obniżenia/podwyższenia krawężników) oraz wyposażone w prowadnice dla osób niewidomych. Działania te umożliwią osobom niepełnosprawnym / o ograniczonej mobilności samodzielne funkcjonowanie w społeczeństwie oraz przeciwdziałają wykluczeniu osób niepełnosprawnych z życia w społeczeństwie. Jest to jedno z najważniejszych działań w procesie modernizacji przestrzeni miejskiej oraz systemów transportowych, do którego zobowiązane są władze samorządowe wszystkich szczebli. Zagadnienia te opisano szczegółowo w rozdziałach nr 8.6.

Dostosowanie wysokości poziomu podłogi autobusów i taboru kolejowego do wysokości krawędzi przystanków i peronów ułatwia korzystanie z komunikacji zbiorowej osobom niepełnosprawnym oraz przyspiesza wymianę pasażerów. Powierzchnia przystanku powinna być równa, bez barier architektonicznych – krawężników (odgródzenie od jezdni można uzyskać za pomocą metalowych słupków, nieutrudniających poruszania się).

Zasady te należy przyjąć w ramach standardu komunikacyjnego, jako niezbędne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej oraz w ramach dodatkowych inwestycji modernizacji kluczowych przystanków komunikacji zbiorowej.

Akty prawne przytoczone w opracowaniu

1. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 915)
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 460 z późn. zm.)
3. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. Nr 45, poz. 236 z późn. zm.)
4. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zm.)
5. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 611)
6. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1458)
7. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013, poz. 1414 z późn. zm.)
8. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594 z późn. zm.)
9. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440)
10. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1138 z późn. zm.)
11. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 z późn. zm.)
12. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 907 z późn. zm.)
13. Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 113)
14. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny
(tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 121 z późn. zm.)
15. Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 584 z późn. zm.)
16. Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 758 z późn. zm.)
17. Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 840)
18. Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego
(tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 1206)
19. Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty
(tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.)
20. Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 572)
21. Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach

- przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych
(Dz. U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1824 z późn. zm.)
22. Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka
(tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 1187z późn. zm.)
 23. Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 1201 z późn. zm.)
 24. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1515)
 25. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.
(Dz. U. z 1997 r., Nr 78, poz. 483 z późn. zm.)
 26. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
(Dz. U. z 2011 r., Nr 117, poz. 684)
 27. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy
(Dz. U. z 25.04.2012 r., poz. 451)
 28. Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego
(Dz. Urz. L-55/1 z 28.02.2011)
 29. Projekt z dnia 18 stycznia 2013 r. Rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie sposobu określenia wysokości rozsądnego zysku przysługującego operatorowi publicznego transportu zbiorowego
 30. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 roku sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym
(Dz. U. z dnia 23.10.2012, poz. 1151)
 31. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 20 stycznia 2005 roku w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej
(Dz. U. z 2005 r., Nr 14, poz. 117)
 32. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
(tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326)
 33. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku
(tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 112)
 34. Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)

Dokumenty źródłowe

1. Narodowy Spis Powszechny Ludności 2014
2. Roczna ocena jakości powietrza w województwie podkarpackim za rok 2014, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Rzeszowie
3. Strategia Rozwoju Województwa - Podkarpackie 2020.
4. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego
5. Sprawozdania roczne z wykonania budżetów powiatu leżajskiego za lata 2011-2014
6. Instrukcja PKP PLK S.A. Id-12 – Wykaz linii kolejowych
7. Bank Danych Lokalnych, GUS
8. Baza Danych Ogólnogeograficznych
9. Generalny pomiar ruchu – 2010 r.
10. Rozkłady jazdy przewoźników w transporcie drogowym
11. Rozkład jazdy połączeń kolejowych (PKP Polskie Linie Kolejowe SA)

Spis tabel

Tab. 1.3.1. Elementy planu zostały przedstawione według poniższej kolejności.	10
Tab. 3.2.1. Wskaźniki demograficzne powiatu leżajskiego na tle województwa podkarpackiego.	12
Tab. 3.2.2. Zmiany demograficzne w powiecie leżajskim.	13
Tab. 3.2.3. Prognoza liczby ludności powiatu leżajskiego do roku 2035.....	13
Tab. 3.3.1. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON na terenie powiatu leżajskiego w latach 2011 – 2014.	14
Tab. 3.3.2. Struktura zatrudnienia w powiecie leżajskim w roku 2014.....	14
Tab. 3.3.3. Podstawowe dane budżetowe powiatu leżajskiego oraz dane dotyczące publicznego transportu zbiorowego.....	15
Tab. 3.3.4. Wartość całkowita oraz dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej projektów realizowanych w ramach NSRO 2007-2013 na terenie powiatu leżajskiego do końca 2013 r.	15
Tab. 3.4.1. Edukacja w powiecie leżajskim w roku szkolnym 2014/2015.	16
Tab. 3.5.1. Informacje o gminach wchodzących w skład powiatu leżajskiego w 2014 roku.....	17
Tab. 4.1.1 Prędkości szlakowe dla pociągów osobowych na linii kolejowej numer 68.	18
Tab. 4.1.2. Stacje i przystanki kolejowe położone na terenie powiatu leżajskiego.	18
Tab. 5.1.1. Pokrycie terenu miasta Leżajsk.	25
Tab. 5.3.1. Liczba zarejestrowanych samochodów na 1000 osób w powiecie leżajskim w latach 2010 - 2014.....	29
Tab. 5.5.1. Wyniki klasyfikacji strefy podkarpackiej dla wybranych substancji.	31
Tab. 5.5.2. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO.....	32
Tab. 5.5.3. Wielkości stawek opłat za korzystanie ze środowiska przez autobusy.	33
Tab. 5.5.4. Dopuszczalny poziom hałasu.....	35
Tab. 5.5.5. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO.	37
Tab. 6.1.1. Oszacowana macierz potoków ruchu pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu leżajskiego.	38
Tab. 7.3.1. Liczba osób niepełnosprawnych powiatu leżajskiego na tle województwa podkarpackiego..	43
Tab. 8.1.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.	46

Tab. 8.4.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.....	51
Tab. 10.1.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej. .	67
Tab. 10.2.1. Rentowność przewozu osób w przedsiębiorstwach komunikacji samochodowej (PKS) w latach 2005-2010.	69

Spis rysunków

Rys. 4.2.1. Liczba linii w powiatowych przewozach pasażerskich z podziałem na przewoźników.	19
Rys. 4.2.2. Liczba kursów w powiatowych przewozach pasażerskich dla poszczególnych rodzajów dni. ..	20
Rys. 4.2.3. Liczba kursów w powiatowych przewozach pasażerskich z podziałem na rodzaj dnia i przewoźników.	20
Rys. 4.2.4. Liczba kursów w powiatowych przewozach pasażerskich z podziałem na obsługiwane gminy Powiatu Leżajskiego z uwzględnieniem rodzaju dnia.	21
Rys. 4.2.5. Liczba linii wojewódzkich i międzywojewódzkich z podziałem na przewoźników.	22
Rys. 4.2.6. Liczba kursów w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich dla poszczególnych rodzajów dni.	22
Rys. 4.2.7. Liczba kursów w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich z podziałem na obsługiwane gminy Powiatu Leżajskiego z uwzględnieniem rodzaju dnia.	23
Rys. 4.2.8. Liczba kursów wszystkich rodzajów przewozach pasażerskich dla poszczególnych rodzajów dni.	24
Rys. 5.2.1. Mapa przeglądowa powiatu leżajskiego wraz z układem drogowym i kolejowym.	28
Rys. 6.1.1. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu leżajskiego.	39
Rys. 6.2.1. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze powiatu leżajskiego.	40
Rys. 8.1.1. Zasady przydzielania numerów liniom komunikacyjnym.	45
Rys. 8.1.2. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej – CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU.	49
Rys. 8.6.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej.	53
Rys. 8.6.2. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu.	53
Rys. 10.1.1. Zasady finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów.	65
Rys. 11.1.1. Przykład piktogramów oznaczających środki transportu w węzłach przesiadkowych.	71
Rys. 11.1.2. Przykład węzłowego przystanku autobusowego ze słupkami zawierającymi numery linii utrzymane w zgodzie z przyjętą kolorystyką na schematach tras (Zürich, Szwajcaria)	71
Rys. 11.4.1. Przykładowy wzór tabliczki przystankowej.	73
Rys. 12.3.1. Perony autobusowe przed dworcem kolejowym w miejscowości Landeck (Austria). Zaprojektowanie peronów w taki sposób ułatwia ich opuszczenie przez autobus.	76
Rys. 12.3.2. Zdjęcie po lewej przedstawia stojaki rowerowe w systemie „bike and ride” przed dworcem kolejowym Hradec Králové hlavní nádraží w Czechach; na zdjęciu po prawej zaprezentowano stojaki rowerowe zamontowane bezpośrednio przy peronie kolejowym na dworcu w Landeck w Austrii. Dodatkowym atutem jest zadaszenie stojaków na całej długości.	77

Załącznik 1 – Wykaz istniejących linii komunikacyjnych w transporcie drogowym

Zezwolenia wydane przez Starostę Leżajskiego

Starosta Leżajski wydaje zezwolenia na regularny przewóz osób w powiatowym transporcie drogowym. Poniższa tabela przedstawia wykaz wszystkich kursów z podziałem na dzień roboczy szkolny, wakacyjny oraz na soboty i niedziele. Trasy tych linii przebiegają przez obszar powiatu leżajskiego.

Lp.	Przewoźnik	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega	Organ wydający zezwolenie
				Dzień roboczy		Sobota	Niedziela			
				szkolny	wakacyjny					
1	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132597	Laszczyny - Grodzisko Dolne - Grodzisko Górne - Giedlarowa - Leżajsk	0	1	0	0		M. Leżajsk, gm. Grodzisko Dolne, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
1	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132597	Grodzisko Nowe - Chodaczów - Laszczyny - Grodzisko Dolne - Grodzisko Górne - Giedlarowa - Leżajsk	3	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Grodzisko Dolne, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
1	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132597	Leżajsk - Giedlarowa - Grodzisko Górne - Grodzisko Dolne - Grodzisko Nowe - Chodaczów - Laszczyny - Grodzisko Dolne - Grodzisko Górne - Giedlarowa - Leżajsk	2	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Grodzisko Dolne, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
2	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132771	Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Kulno - Wólka Łamana - Brzyska Wola	0	1	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
2	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132771	Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Kulno - Wólka Łamana - Brzyska Wola - Jastrzębiec	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
3	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132797	Leżajsk - Maleniska - Hucisko	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
3	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132797	Leżajsk - Maleniska - Hucisko - Wola Zarczycka - Wólka Łętowska - Łętownia	3	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
3	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132797	Leżajsk - Maleniska - Hucisko - Wola Zarczycka - Wólka Łętowska - Łętownia - Łętownia (Majdan) - Nowa Sarzyna	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
3	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132797	Leżajsk - Maleniska - Hucisko - Wola Zarczycka	2	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku

Lp.	Przewoźnik	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega	Organ wydający zezwolenie
				Dzień roboczy		Sobota	Niedziela			
				szkolny	wakacyjny					
3	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132797	Leżajsk - Maleniska - Hucisko - Wola Zarczycka - Wólka Łętowska - Łętownia	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
3	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132797	Leżajsk - Maleniska - Hucisko - Wola Zarczycka - Wólka Łętowska - Łętownia - Łętownia (Majdan)	2	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
4	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132794	Leżajsk - Brzoza Królewska - Hucisko	2	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
4	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132794	Leżajsk - Brzoza Królewska - Hucisko - Wola Zarzycka	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
5	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132833	Leżajsk - Maleniska - Hucisko - Wola Zarczycka - Wólka Łętowska - Łętownia - Łętownia (Gościńiec) - Łętownia - Łętownia (Majdan)	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
5	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132833	Leżajsk - Maleniska - Hucisko - Wola Zarczycka - Wólka Łętowska - Łętownia - Łętownia (Gościńiec) - Łętownia	0	1	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
6	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132604	Leżajsk - Przychojec	8	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
7	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132835	Leżajsk - Maleniska	3	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
7	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132835	Leżajsk - Maleniska - Brzoza Królewska - Leżajsk	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
7	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132835	Leżajsk - Maleniska - Brzoza Królewska	4	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
8	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132841	Leżajsk - Jelna - Nowa Sarzyna - Łętownia (Majdan) - Łętownia - Łętownia (Gościńiec) - Łętownia - Wólka Łętowska	3	2	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
9	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132844	Leżajsk - Maleniska - Hucisko - Wola Zarczycka - Wola Zarczycka (Smycze) - Nowa Sarzyna - Jelna - Leżajsk	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku

Lp.	Przewoźnik	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega	Organ wydający zezwolenie
				Dzień roboczy		Sobota	Niedziela			
				szkolny	wakacyjny					
9	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132844	Leżajsk - Maleniska - Hucisko - Wola Zarczycka - Wola Zarczycka (Smycze) - Nowa Sarzyna	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
10	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132814	Leżajsk - Jelna - Nowa Sarzyna - Sarzyna - Tarnogóra	4	3	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
10	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132814	Leżajsk - Jelna - Nowa Sarzyna	3	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
10	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132814	Leżajsk - Jelna - Nowa Sarzyna - Sarzyna	5	3	2	2		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
10	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132814	Leżajsk - Jelna - Nowa Sarzyna - Sarzyna - Nowa Sarzyna - Wola Zarczycka (Smycze)	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
11	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132648	Leżajsk - Giedlarowa - Grodzisko Górne - Grodzisko Dolne - Opaleniska - Zmysłówka - Wólka Grodziska - Grodzisko Górne - Giedlarowa - Leżajsk	2	2	0	0		M. Leżajsk, gm. Grodzisko Dolne, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
11	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132648	Leżajsk - Giedlarowa - Grodzisko Górne - Grodzisko Dolne - Opaleniska - Zmysłówka	2	1	0	0		M. Leżajsk, gm. Grodzisko Dolne, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
11	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132648	Opaleniska - Zmysłówka - Wólka Grodziska - Grodzisko Górne - Giedlarowa - Leżajsk	1	1	0	0		M. Leżajsk, gm. Grodzisko Dolne, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
12	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132773	Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Kulno - Wólka Łamana - Brzyska Wola - Dąbrowica - Ożanna - Ożanna Mała - Tarnawiec - Kuryłówka - Stare Miasto - Leżajsk	1	1	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
12	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132773	Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Kulno - Wólka Łamana - Brzyska Wola	2	1	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
12	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132773	Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Kulno - Wólka Łamana - Brzyska Wola - Kuryłówka	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
12	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132773	Kulno - Wólka Łamana - Brzyska Wola - Dąbrowica - Ożanna - Ożanna Mała - Tarnawiec - Kuryłówka - Stare Miasto - Leżajsk	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku

Lp.	Przewoźnik	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega	Organ wydający zezwolenie
				Dzień roboczy		Sobota	Niedziela			
				szkolny	wakacyjny					
13	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132759	Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Brzyska Wola - Słoboda - Jastrzębiec	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
13	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132759	Jastrzębiec - Słoboda - Brzyska Wola - Dąbrowica - Ożanna - Ożanna Mała - Tarnawiec - Kuryłówka - Stare Miasto - Leżajsk	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
13	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132759	Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Brzyska Wola - Jastrzębiec	2	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
13	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132759	Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Brzyska Wola - Jastrzębiec - Brzyska Wola - Dąbrowica - Ożanna - Ożanna Mała - Tarnawiec - Kuryłówka - Stare Miasto - Leżajsk	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
13	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132759	Brzyska Wola - Dąbrowica - Ożanna - Ożanna Mała - Tarnawiec - Kuryłówka - Stare Miasto - Leżajsk	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
14	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132798	Leżajsk - Jelna - Nowa Sarzyna - Wola Zarczycka - Wólka Łętowska - Łętownia	0	2	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
14	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132798	Leżajsk - Jelna - Nowa Sarzyna	2	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
15	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132846	Leżajsk - Jelna - Nowa Sarzyna - Wola Zarczycka - Wólka Łętowska - Łętownia - Łętownia (Majdan)	1	1	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
15	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132846	Leżajsk - Jelna - Nowa Sarzyna - Wola Zarczycka - Wólka Łętowska - Łętownia - Łętownia (Gościńcic) - Łętownia - Łętownia (Majdan)	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
15	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132846	Leżajsk - Jelna - Nowa Sarzyna - Wola Zarczycka	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
16	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132836	Brzoza Królewska - Hucisko - Maleniska - Leżajsk	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
17	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	3	Leżajsk - Jelna - Nowa Sarzyna - Majdan - Łętownia - Wólka Łętowska - Łętownia (Gościńcic) - Łętownia - Łętownia (Majdan)	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku

Lp.	Przewoźnik	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega	Organ wydający zezwolenie
				Dzień roboczy		Sobota	Niedziela			
				szkolny	wakacyjny					
17	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	3	Leżajsk - Jelna - Nowa Sarzyna - Łętownia (Majdan) - Łętownia - Wólka Łętowska	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
18	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132632	Leżajsk - Giedlarowa - Biedaczów	4	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
18	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132632	Leżajsk - Giedlarowa - Giedlarowa - Wólka Grodziska - Wólka Grodziska (Zagrody) - Zmysłówka - Opaleniska	2	2	0	0		M. Leżajsk, gm. Grodzisko Dolne, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
18	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132632	Leżajsk - Giedlarowa	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
18	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132632	Leżajsk - Giedlarowa - Giedlarowa - Wólka Grodziska - Wólka Grodziska (Zagrody) - Zmysłówka	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Grodzisko Dolne, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
19	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132665	Leżajsk - Wierzawice - Dębno	1	2	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
19	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132665	Leżajsk - Wierzawice - Dębno - Chałupki Dębniańskie - Grodzisko Nowe	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Grodzisko Dolne, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
19	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132665	Leżajsk - Wierzawice - Dębno - Chałupki Dębniańskie - Grodzisko Nowe - Chodaczów - Laszczyny - Grodzisko Dolne	1	1	0	0		M. Leżajsk, gm. Grodzisko Dolne, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
20	Prywatny Przewóz Osób Maria Dyrda Bikówka	135803	Brzoza Królewska - Malenisko - Leżajsk - Stare Miasto	6	6	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
20	Prywatny Przewóz Osób Maria Dyrda Bikówka	135803	Brzoza Królewska - Malenisko - Leżajsk	10	10	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
21	Grzesiek Bus Transport Audyty Termowizja Piotr Śliż	51	Leżajsk - Giedlarowa - Grodzisko Górne - Grodzisko Dolne - Chałupki Dębniańskie - Grodzisko Nowe - Chodaczów - Laszczyny - Grodzisko Dolne - Giedlarowa - Leżajsk	8	8	0	0		M. Leżajsk, gm. Grodzisko Dolne, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
22	Grzesiek Bus Transport Audyty Termowizja Piotr Śliż	53	Leżajsk - Jelna - Nowa Sarzyna	8	8	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku

Lp.	Przewoźnik	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega	Organ wydający zezwolenie
				Dzień roboczy		Sobota	Niedziela			
				szkolny	wakacyjny					
22	Grzesiek Bus Transport Audyty Termowizja Piotr Śliż	53	Leżajsk - Jelna - Nowa Sarzyna - Jelna (Judaszówka)	12	12	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
23	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	132700	Leżajsk - Wierzawice - Leżajsk	5	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,	Starostwo Powiatowe w Leżajsku
24	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Wierzawice - Dębno	1	1	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,	b.d.
25	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Brzyska Wola - Jastrzębiec	2	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,	b.d.
26	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Grodzisko Dolne - Laszczyny - Chodaczów - Grodzisko Nowe - Chatupki Dębnińskie - Dębno - Wierzawice - Leżajsk	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Grodzisko Dolne, gm. Leżajsk,	b.d.

Źródło: TRAKO na podstawie danych otrzymanych ze Starostwa Powiatowego w Leżajsku.

Zezwolenia wydane przez inne jednostki samorządu terytorialnego

Marszałkowie poszczególnych województw wydają zezwolenia na regularny przewóz osób w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie drogowym. Poniższa tabela przedstawia wykaz wszystkich kursów zawartych w wspomnianych zezwoleniach, z podziałem na dzień roboczy szkolny, wakacyjny oraz na soboty i niedziele. Trasy tych linii przebiegają przez powiat leżajskiego.

Lp.	Przewoźnik	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat leżajski do powiatu:
				Dzień roboczy		Sobota	Niedziela				
				szkolny	wakacyjny						
1	PKS Biłgoraj Sp. z o.o.	b.d.	Rzeszów - Krasne - Kraczkowa - Łańcut - Wola Dalsza - Dąbrówki - Rakszawa - Potok - Żołyńca < - Biedaczów - Gwizdów - Giedlarowa - Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Kulno - > Naklik - Szyszaków - Zagródki - Dąbrówka - Wola Kulońska - Bukowina Kolonia - Bukowina - Tarnogród - Płusy - Księżpol - Markowicze - Majdan Nowy - Korczów - Okrągłe - Biłgoraj	2	2	2	4	1 para niedzielna nie kursuje w okresie szkolnych przerw	M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,		łańcucki, LUBE_biłgorajski,
2	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Rzeszów - Łańcut - Wola Dalsza - Dąbrówki - Rakszawa - Potok - Żołyńca < - Biedaczów - Gwizdów - Giedlarowa - Giedlarowa - Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Kulno - > Naklik - Szyszaków - Zagródki - Potok Górny - Lipiny Dolne-Kolonia - Lipiny Górne-Lewki - Lipiny Dolne - Harasiuki - Derylaki - Rogóźnia - Banachy - Sól - Biłgoraj	2	2	2	2		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,		łańcucki, LUBE_biłgorajski,
3	PKS Biłgoraj Sp. z o.o.	b.d.	Rzeszów - Trzebowniko - Nowa Wieś - Jasionka - Nienadówka - Trzebuska - Sokołów Małopolski - Wólka Sokołowska - Wólka Niedźwiedzka < - Brzoza Królewska - Maleniska - Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Kulno - > Naklik - Szyszaków - Zagródki - Dąbrówka - Wola Kulońska - Bukowina Kolonia - Bukowina - Tarnogród - Płusy - Księżpol - Markowicze - Majdan Nowy - Korczów - Okrągłe - Biłgoraj	2	0	0	0	nie kursuje w okresie szkolnych przerw, kursuje tylko w piątki	M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,		rzeszowski, LUBE_biłgorajski,
4	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Lipiny Dolne - Lipiny Górne-Lewki - Lipiny Dolne-Kolonia - Potok Górny - Zagródki - Szyszaków - Naklik < - Kulno - Kuryłówka - Stare Miasto - Leżajsk - Giedlarowa - Gwizdów - Biedaczów - > Żołyńca - Rakszawa - Dąbrówki - Wola Dalsza - Łańcut - Rzeszów	1	1	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,		łańcucki, LUBE_biłgorajski,
5	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Rzeszów - Krasne - Kraczkowa - Łańcut - Wola Dalsza - Dąbrówki - Rakszawa - Potok - Żołyńca < - Biedaczów - Gwizdów - Giedlarowa - Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Kulno - Wólka Łamana - Brzyska Wola > Luchów Dolny - Luchów Górny - Tarnogród	2	1	0	0	w relacji R>T kursuje tylko w szkolne piątki	M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,		łańcucki, LUBE_biłgorajski,
6	POLTRANS	b.d.	Leżajsk - Nowa Sarzyna - > Rudnik n/Sanem - Nisko - Stalowa Wola - Gorzyce - Sandomierz - Ożarów - Ćmielów - Ostrowiec Świętokrzyski - Iłża - Radom - Warszawa	9	9	8	10	1 kurs w relacji Warszawa>Leżajsk odbywa się tylko w piątki	M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna,		niżański,

Lp.	Przewoźnik	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat leżajski do powiatu:
				Dzień roboczy		Sobota	Niedziela				
				szkolny	wakacyjny						
7	PKS Tarnobrzeg Sp. z o.o.	b.d.	Przemysł - Orły - Zadąbrowiec - Radymno - Jarosław - Przeworsk - Gniewczyna Łańcucka - Tryńczyca < - Dębno - Leżajsk - Nowa Sarzyna - Tarnogóra - > Kopki - Rudnik n/Sanem - Nisko - Stalowa Wola - Grębów - Jeziórko - Stale - Tarnobrzeg - Wielowieś - Sandomierz	2	2	2	2		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna,		przeworski, niżański,
8	PKS Płock S.A. (Grupa Mobilis)	b.d.	Przemysł - Jarosław < - Leżajsk - > Stalowa Wola - Sandomierz - Kielce - Piotrków Trybunalski - Łódź - Kutno - Gostynin - Płock - Włocławek - Ciechocinek - Toruń - Bydgoszcz - Tczew - Gdańsk - Sopot - Gdynia - Władysławowo	0	2	2	2	kursuje tylko w okresie ferii letnich	M. Leżajsk,		
9	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Kulno - Wólka Łamana - Brzyska Wola - > Luchów Dolny - Luchów Górny - Tarnogród	1	1	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,		LUBE_biłgorajski,
10	PKS Biłgoraj Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Kulno - > Naklik - Szyszków - Potok Górny - Jedlinki - Gózd Lipiński - Wólka Biska - Biszczka - Księżpol - Markowice - Majdan Nowy - Korczów - Okrągłe - Biłgoraj	2	2	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,		LUBE_biłgorajski,
11	PKS Biłgoraj Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Tarnawiec - Ożanna - Ożanna Mała - Dąbrowica - Brzyska Wola - > Luchów Dolny - Luchów Górny - Tarnogród - Płusy - Księżpol - Markowice - Majdan Nowy - Korczów - Okrągłe - Biłgoraj	2	2	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,		LUBE_biłgorajski,
12	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Kulno - > Naklik - Szyszków - Zagródki - Potok Górny - Lipiny Dolne-Kolonia - Lipiny Górne-Lewki - Lipiny Dolne	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,		LUBE_biłgorajski,
13	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Kulno - Wólka Łamana - Brzyska Wola - > Szyszków - Lipiny Górne-Lewki - Lipiny Dolne	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,		LUBE_biłgorajski,
14	Usługi Przewozowe Pola Artur Bar	b.d.	Rzeszów - Krasne - Kraczkowa - Łańcut - Wola Dalsza - Dąbrówki - Rakszawa - Potok - Żołynia - < Biedaczów - Gwizdów - Giedlarowa - Leżajsk	20	20	6	6		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,		łańcucki,
15	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Wierzawice - Dębno - > Tryńczyca - Wólka Ogryzkowa - Gorzyce - Wola Buchowska - Wólka Pełkińska - Pełkinie - Jarosław	1	1	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,		przeworski,
15	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Wierzawice - Dębno - > Tryńczyca - Wólka Ogryzkowa - Gorzyce - Wola Buchowska - Wólka Pełkińska - Pełkinie - Jarosław	1	1	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,		przeworski,

Lp.	Przewoźnik	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat leżajski do powiatu:
				Dzień roboczy		Sobota	Niedziela				
				szkolny	wakacyjny						
16	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Giedlarowa - Giedlarowa - Gwizdów - Biedaczów - > Żołyńia - Potok - Rakszawa - Dąbrówki - Wola Dalsza - Łańcut - Kraczkowa - Krasne - Rzeszów	15	14	8	8		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,		łańcucki,
17	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Jelna - Nowa Sarzyna - Wola Zarczycka - > Wólka Niedźwiedzka - Wólka Sokołowska - Kąty Trzebuskie - Sokołów Małopolski - Trzebuska - Nienadówka - Stobierna - Jasionka - Nowa Wieś - Trzebowniko - Rzeszów	2	2	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna,		rzeszowski,
18	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Maleniska - Brzózka Królewska - Łoiny - > Wólka Niedźwiedzka - Wólka Sokołowska - Kąty Trzebuskie - Sokołów Małopolski - Trzebuska - Nienadówka - Stobierna - Jasionka - Nowa Wieś - Trzebowniko - Rzeszów	2	0	0	0	w relacji L>R kursuje tylko w szkolne piątki	M. Leżajsk, gm. Leżajsk,		rzeszowski,
19	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Giedlarowa - Gwizdów - Biedaczów - > Żołyńia - Potok - Rakszawa - Dąbrówki - Wola Dalsza - Łańcut - Rzeszów - Boguchwała - Babica - Chudec - Zaborów - Glinik Charzewski - Żarnowa - Strzyżów - Dobrzeczków - Kożuchów - Wiśniowa - Cieszyna - Frysztak - Przybówka - Wojaszkówka - Bajdy - Ustrobnia - Krosno - Miejsce Piastowskie - Iwonicz - Iwonicz-Zdrój	2	2	2	2		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,		łańcucki,
20	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Krzeszów - Koziarnia - Kopki < - Tarnogóra - Sarzyna - Nowa Sarzyna - Jelna - Leżajsk - Giedlarowa - Gwizdów - Biedaczów - > Żołyńia - Potok - Rakszawa - Dąbrówki - Wola Dalsza - Łańcut - Kraczkowa - Krasne - Rzeszów	1	1	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna, gm. Leżajsk,		łańcucki, niżański,
21	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Sieniawa - Wylewa - Pigany - Paluchy < Piskorowice - Rzuchów - Wierzawice - Leżajsk - Giedlarowa - Gwizdów - Biedaczów - > Żołyńia - Potok - Rakszawa - Dąbrówki - Wola Dalsza - Łańcut - Kraczkowa - Krasne - Rzeszów	1	1	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,		przeworski, łańcucki,
22	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Sarzyna - Nowa Sarzyna - Jelna - Leżajsk - Giedlarowa - Gwizdów - Biedaczów - > Żołyńia - Potok - Rakszawa - Dąbrówki - Wola Dalsza - Łańcut - Kraczkowa - Krasne - Rzeszów	3	3	2	2		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna, gm. Leżajsk,		łańcucki,
23	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Sarzyna - Nowa Sarzyna - Jelna - Leżajsk - Maleniska - Brzózka Królewska - Wola Zarczycka - > Wólka Niedźwiedzka - Wólka Sokołowska - Kąty Trzebuskie - Sokołów Małopolski - Trzebuska - Nienadówka - Stobierna - Jasionka - Nowa Wieś - Trzebowniko - Rzeszów	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna, gm. Leżajsk,		rzeszowski,
24	PKS Rzeszów S.A.	b.d.	Nowa Sarzyna - Jelna - Leżajsk - Maleniska - Brzózka Królewska - Wola Zarczycka - > Wólka Niedźwiedzka - Wólka Sokołowska - Kąty Trzebuskie - Sokołów Małopolski - Trzebuska - Nienadówka - Stobierna - Jasionka - Nowa Wieś - Trzebowniko - Rzeszów	8	8	4	4		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna, gm. Leżajsk,		rzeszowski,
25	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Jelna - Nowa Sarzyna - Sarzyna - Tarnogóra - > Kopki - Chałupki - Rudnik n/Sanem - Wolina - Raclawice - Nisko - Stalowa Wola	2	2	2	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna,		niżański,

Lp.	Przewoźnik	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat leżajski do powiatu:
				Dzień roboczy		Sobota	Niedziela				
				szkolny	wakacyjny						
26	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Przeworsk - Gorliczyna - Gniewczyna Tryniecka - Wólka Małkowa - Tryńcza - < Dębno - Wierzawice - Leżajsk - Jelna - Nowa Sarzyna - Sarzyna - Tarnogóra - > Kopki - Chałupki - Rudnik n/Sanem - Wolina - Raclawice - Nisko - Stalowa Wola	2	2	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna, gm. Leżajsk,		przeworski, nizański,
27	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Wierzawice - Dębno - > Tryńcza - Wólka Małkowa - Gniewczyna Tryniecka - Gorliczyna - Przeworsk	1	1	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,		przeworski,
27	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Wierzawice - Dębno - > Tryńcza - Wólka Małkowa - Gniewczyna Tryniecka - Gorliczyna - Przeworsk	1	1	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,		przeworski,
28	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Wierzawice - Dębno - > Tryńcza	3	1	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,		przeworski,
28	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Wierzawice - Dębno - > Tryńcza	2	1	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,		przeworski,
29	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Wierzawice - Rzuchów - Piskorowice - > Paluchy - Pigany - Wylewa - Sieniawa	12	3	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,		przeworski,
30	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Tarnawiec - Ożanna Mała - Ożanna - Dąbrowica - Kolonia Polska - > Cieplice	8	3	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,		przeworski,
31	Usługi Przewozowe Pola Artur Bar	b.d.	Łańcut - Wola Dalsza - Dąbrówki - Rakszawa - Potok - Żołyń - < Biedaczów - Gwizdów - Giedlarowa - Leżajsk	11	11	3	3		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,		łańcucki,
31	Usługi Przewozowe Pola Artur Bar	b.d.	Żołyń - < Biedaczów - Gwizdów - Giedlarowa - Leżajsk	11	11	3	3		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,		łańcucki,
32	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Giedlarowa - Grodzisko Górne - Grodzisko Dolne - Opaleniska - Zmysłówka - > Żołyń (Kopanie Żołyńskie) - Żołyń	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Grodzisko Dolne, gm. Leżajsk,		łańcucki,
32	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Giedlarowa - Grodzisko Górne - Grodzisko Dolne - Opaleniska - Zmysłówka - > Żołyń	1	0	0	0	kursuje tylko w piątki	M. Leżajsk, gm. Grodzisko Dolne, gm. Leżajsk,		łańcucki,
33	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Wierzawice - Dębno - > Tryńcza - Wólka Małkowa - Gniewczyna Tryniecka	2	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,		przeworski,

Lp.	Przewoźnik	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia	Organ wydający zezwolenie	Linia wybiega poza powiat leżajski do powiatu:
				Dzień roboczy		Sobota	Niedziela				
				szkolny	wakacyjny						
34	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Jelna - Nowa Sarzyna - Sarzyna - Tarnogóra - > Koziarnia - Krzeszów	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna,		nizański,
34	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Jelna - Nowa Sarzyna - Sarzyna - Tarnogóra - > Kopki - Koziarnia - Krzeszów	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna,		nizański,
35	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Kulno - > Łazów - Sigielki - Bystre - Kustrawa - Krzeszów Dolny - Krzeszów	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,		nizański,
36	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Giedlarowa - Gwizdów - Biedaczów - > Żołynia - Potok - Rakszawa - Dąbrówki - Wola Dalsza - Łańcut	1	1	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,		łańcucki,
37	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Giedlarowa - Gwizdów - Biedaczów - > Żołynia - Brzoza Stadnicka	2	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Leżajsk,		łańcucki,
38	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Giedlarowa - Grodzisko Górne - Grodzisko Dolne - Opaleniska - Zmysłówka - > Żołynia	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Grodzisko Dolne, gm. Leżajsk,		łańcucki,
39	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Jelna - Nowa Sarzyna - Sarzyna - Tarnogóra - > Kopki - Koziarnia - Krzeszów - Krzeszów Dolny - Kustrawa - Bystre - Sigielki - Łazów	2	2	0	0		M. Leżajsk, gm. Nowa Sarzyna,		nizański,
40	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Kulno - > Łazów - Sigielki - Bystre - Kustrawa	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,		nizański,
41	PKS Leżajsk Sp. z o.o.	b.d.	Leżajsk - Stare Miasto - Kuryłówka - Kulno - Wólka Łamana - Brzyska Wola - > Szyszków	1	0	0	0		M. Leżajsk, gm. Kuryłówka, gm. Leżajsk,		LUBE_białgorajski,
42	PKS Stalowa Wola		Stalowa Wola - Nisko - Nowosielec - Kończyce - Jeżowe - Kamień - Łowisko - Wola Zarczycka	2	2	0	0		gm. Nowa Sarzyna		nizański, rzeszowski
43	PKS Stalowa Wola		Stalowa Wola - Nisko - Nowosielec - Kończyce - Jeżowe - Krzywdy - Groble - Krzywdy - Jeżowe - Wólka Łętowska - Łętownia - Wola Zarczycka - Łowisko - Górno	2	2	0	0		gm. Nowa Sarzyna		nizański, rzeszowski
44	PKS Stalowa Wola		Stalowa Wola - Nisko - Nowosielec - Kończyce - (...) - Krzywdy - Jeżowe - Wólka Łętowska - Łętownia - Wola Zarczycka - Łowisko	3	2	6	6		gm. Nowa Sarzyna		nizański, rzeszowski

Źródło: Dane z rozkładów poszczególnych przewoźników.