



**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY SANOK**

- PROJEKT DO KONSULTACJI SPOŁECZNYCH -



Sanok, październik 2015

Opracowanie zostało wykonane na zlecenie gminy Sanok.

Autorami niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Sanok są członkowie zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.



REFUNDA Sp. z o.o.
pl. Solny 16
50-062 Wrocław

www.refunda.pl
www.planytransportowe.pl

Spis treści

1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Sanok ..5
1.1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Sanok6
1.2	Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Sanok.....6
1.3	Konsultacje społeczne6
2	Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Sanok.....7
2.1	Informacje ogólne8
2.1.1	Gmina Sanok8
2.2	Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru9
2.2.1	Liczba ludności i gęstość zaludnienia9
2.2.2	Struktura funkcjonalna ludności 10
2.2.3	Bezrobocie 11
2.2.4	Prognozy liczby ludności 11
2.3	Układ drogowy i torowy..... 12
2.3.1	Drogi..... 12
2.3.2	Kolej..... 12
3	Sieć komunikacyjna 13
3.1	Obecna sieć komunikacyjna..... 14
3.1.1	Transport drogowy 14
3.1.2	Transport kolejowy 15
3.2	Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej 15
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców gminy Sanok 17
4.1	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej - placówki oświatowe..... 18
4.1.1	Placówki oświatowe 18
4.1.2	Duże zakłady pracy 19
4.2	Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców gminy Sanok w zależności od czasu ich występowania..... 19
4.2.1	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia..... 19
4.2.1	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia..... 20
4.3	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego 20
4.4	Podsumowanie..... 21
5	Przewidywane finansowanie usług przewozowych 22

5.1	Źródła i formy finansowania	23
5.2	Rentowność linii komunikacyjnych.....	23
6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	25
6.1	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej.....	26
7	Zasady organizacji rynku przewozów.....	28
7.1	Gmina Sanok jako organizator publicznego transportu zbiorowego	29
7.2	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	29
7.3	Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina Sanok	30
7.4	Przygotowanie oferty przewozowej	30
8	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	32
8.1	Informacje ogólne	33
8.2	Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną.....	34
8.2.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego	34
8.2.2	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	35
8.2.3	Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.....	35
8.3	Pożądany standard infrastruktury przystankowej	36
8.3.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej	36
8.3.2	Docelowy standard przystanków komunikacyjnych.....	36
9	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	38
9.1	Planowany system informacji pasażerskiej	39
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze gminy Sanok.....	41
10.1	Koncepcja rozwoju sieci komunikacyjnej.....	42
10.2	Modernizacja i budowa nowych przystanków	43
11	Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Sanok.....	45
12	Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Sanok.....	47
13	Spisy map, tabel i wykresów	49
13.1	Spis map.....	50
13.2	Spis tabel.....	50



1

**Cel planu zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
dla gminy Sanok**

1.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Sanok

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Sanok (dalej jako plan transportowy dla gminy Sanok) jest zaplanowanie oferty publicznego transportu zbiorowego tak, aby spełniała ona oczekiwania mieszkańców gminy Sanok przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości oraz wydajności systemu transportowego. Zamierzenie to zostanie osiągnięte poprzez określenie w niniejszym planie transportowym przez organizatora publicznego transportu zbiorowego zestawu standardów obowiązujących w gminnych przewozach pasażerskich oraz określenie sieci komunikacyjnej, na której realizowane będą usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej.

Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględnić będzie potrzeby osób o ograniczonej mobilności (zarówno niepełnosprawnych i z dysfunkcjami ruchowymi jak i osób zagrożonych wykluczeniem społecznym) oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

1.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Sanok

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

Przy opracowywaniu niniejszego planu transportowego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Urzędu Gminy w Sanoku i Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również informacje branżowe pochodzące ze stron internetowych oraz ogólnodostępnych wydawnictw o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

1.3 Konsultacje społeczne

Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Sanok, jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem będzie poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom gminy Sanok możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie niniejszego planu transportowego dla gminy Sanok zostanie ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego dla gminy Sanok oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.



2 Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Sanok

2.1 Informacje ogólne

2.1.1 Gmina Sanok



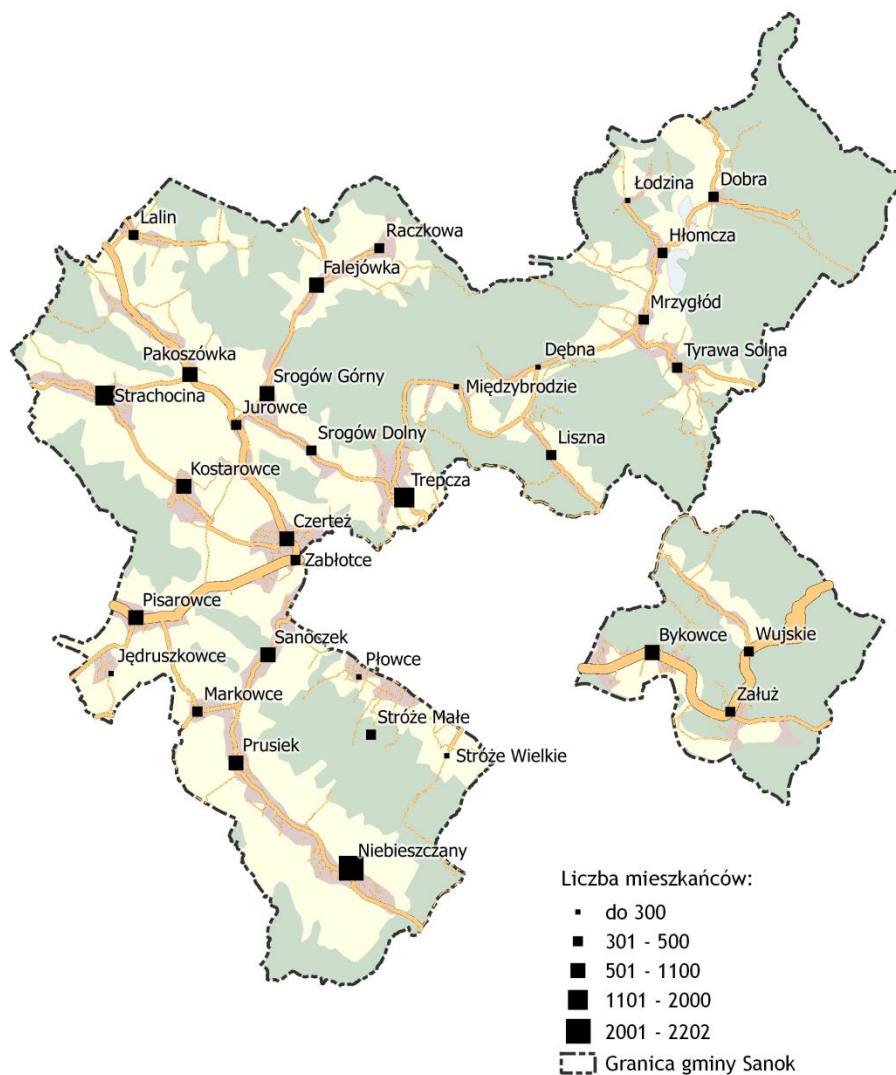
Gmina Sanok znajduje się w województwie podkarpackim, w północnej części powiatu sanockiego.

Gmina Sanok graniczy z 9 innymi gminami: Dydnia, Bircza, Tyrawa Wołoska, Lesko, Zagórz, Bukowsko, Zarszyn, Brzozów oraz z miastem Sanok.

Powierzchnia gminy to 232 km². Gmina liczy 17 948 mieszkańców (dane na dzień 30.06.2015 r.).

W skład gminy wchodzi 31 sołectw: Bykowce, Czerteż, Dębna, Dobra, Falejówka, Hłomcza, Jędruszkowce, Jurówce, Kostarowce, Lalin, Liszna, Łodzina, Markowce, Międzybrodzie, Mrzygłód, Niebieszczany, Pakoszkówka, Pisarowce, Płowce, Prusiek, Raczkowa, Sanoczek, Srogów Dolny, Srogów Górny, Strachocina, Stróże Małe, Trepcza, Tyrawa Solna, Wujskie, Zabłotce, Załuż.

Poniższa mapa przedstawia obszar gminy Sanok.



Mapa 1. Obszar gminy Sanok

Źródło: opracowanie własne

2.2 Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru

2.2.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia

W poniższej tabeli zaprezentowano liczbę ludności w poszczególnych miejscowościach w gminie Sanok (dane na dzień 30.06.2015 r.).

Tabela 1. Liczba ludności w miejscowościach gminy Sanok

Lp.	Miejscowość	Liczba mieszkańców
1.	Bykowce	846
2.	Czerteż	654
3.	Dębna	265
4.	Dobra	311
5.	Falejówka	644
6.	Hłomcza	359
7.	Jędruszkowce	234
8.	Jurowce	423
9.	Kostarowce	797
10.	Lalin	352
11.	Liszna	369
12.	Łodzina	275
13.	Markowce	370
14.	Międybrodzie	152
15.	Mrzygód	418
16.	Niebieszczany	2 202
17.	Pakoszkówka	960
18.	Pisarowce	824
19.	Płowce	293
20.	Prusiek	846
21.	Raczkowa	345
22.	Sanoczek	818
23.	Srogów Dolny	343
24.	Srogów Górny	568
25.	Strachocina	1 157
26.	Stróże Małe	335
27.	Stróże Wielkie	72
28.	Trepcza	1 109
29.	Tyrawa Solna	386
30.	Wujskie	407
31.	Zabłotce	466
32.	Załuż	348
Razem		17 948

Źródło: opracowanie własne

Pod względem liczby ludności największe miejscowości to: Niebieszczany, Strachocina oraz Trepcza. Najmniej zaludniona miejscowość to Stróże Wielkie, gdzie mieszkają 72 osoby.

Tabela 2. Zmiany liczby ludności w gminie Sanok w latach 2005, 2010 oraz 2014

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach		
	2005	2010	2014
gmina Sanok	16 754	17 435	17 686

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W ciągu ostatnich lat liczba ludności w gminie Sanok rośnie. W latach 2005 - 2014 liczba ta wzrosła o 932 osoby.

W poniższej tabeli zaprezentowano wartości gęstości zaludnienia w gminie Sanok (dane na rok 2005, 2010 oraz 2014).

Tabela 3. Gęstość zaludnienia w gminie Sanok w latach 2005, 2010 oraz 2014

Jednostka terytorialna	Gęstość zaludnienia w latach		
	2005	2010	2014
gmina Sanok	72	75	76

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wzrost liczby ludności przy braku zmian terytorialnych wiąże się ze wzrostem gęstości zaludnienia. W ciągu 10 lat gęstość zaludnienia wzrosła z 72 os./km² do 76 os./km².

Liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie gminy są ważnymi informacjami z punktu widzenia planowania komunikacji gminnej o charakterze użyteczności publicznej. Innymi istotnymi parametrami są struktura funkcjonalna ludności (ludność według ekonomicznych grup wieku) oraz stopa bezrobocia mieszkańców gminy opisane w kolejnych rozdziałach.

2.2.2 Struktura funkcjonalna ludności

Strukturę funkcjonalną charakteryzuje się poprzez podział ludności na trzy grupy ekonomiczne:

- w wieku przedprodukcyjnym - przedział wiekowy do 17 lat,
- w wieku produkcyjnym - przedziały wiekowe 18-59 lat (kobiety) oraz 18-64 lat (mężczyźni),
- w wieku poprodukcyjnym - 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni).

Poniższa tabela przedstawia mieszkańców gminy Sanok według ekonomicznych grup wieku (stan na dzień 22.09.2015 r.).

Tabela 4. Mieszkańcy gminy Sanok według ekonomicznych grup wieku

Ludność:	Mężczyźni	Kobiety	Ogółem	Udział poszczególnych grup wieku w ludności ogółem
w wieku przedprodukcyjnym	1845	1807	3652	20,31%
w wieku produkcyjnym	6144	5281	11425	63,54%
w wieku poprodukcyjnym	997	1906	2903	16,15%
SUMA	8986	8994	17980	100,00%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według danych Urzędu Gminy Sanok co piąty mieszkaniec gminy jest w wieku przedprodukcyjnym. Osoby w wieku produkcyjnym stanowią ok 64% ogółu, natomiast osoby starsze to ok. 16% mieszkańców, przy czym w tej ostatniej grupie kobiet jest niemal dwa razy więcej niż mężczyzn.

W Polsce oraz w Europie obserwuje się obecnie zjawisko starzenia się społeczeństwa, polegającego na zmniejszaniu się udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym na rzecz ludności w wieku poprodukcyjnym. Zjawisko to charakteryzuje również mieszkańców gminy Sanok. To istotna informacja dla sporządzenia planu transportowego ponieważ przewiduje się, że zmniejszy się liczba podróży obowiązkowych (do szkół, a w późniejszych latach również do pracy), a zwiększy się liczba podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych - do placówek służby zdrowia czy na zakupy). Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim.

2.2.3 Bezrobocie

Stopa bezrobocia rejestrowanego jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie sanockim regularnie spada. Statystyki Powiatowego Urzędu Pracy w Sanoku pokazują, że w lipcu 2015 r. wartość ta spadła poniżej 10% i nadal maleje. Według stanu na dzień 30.09.2015 r. w gminie Sanok są 763 osoby bezrobotne.

Wahania stopy bezrobocia występujące w ostatnich latach w gminie Sanok nie mają znaczącego i bezpośredniego wpływu na zmiany w strukturze wykonywanych podróży publicznym transportem zbiorowym na obszarze gminy.

2.2.4 Prognozy liczby ludności

Celem prawidłowego zaplanowania sieci komunikacyjnej należy wziąć pod uwagę prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar. Na ich podstawie można wnioskować jakie zmiany mogą być konieczne w przyszłości w sferze transportu.

Dane Głównego Urzędu Statystycznego pokazują, że w najbliższych latach liczba ludności powiatu sanockiego będzie regularnie spadać.

Natomiast w gminie Sanok dotychczas notowano wzrost liczby ludności. Wiąże się to przede wszystkim ze zjawiskiem suburbanizacji, czyli odpływem ludności z miast na obszary podmiejskie.

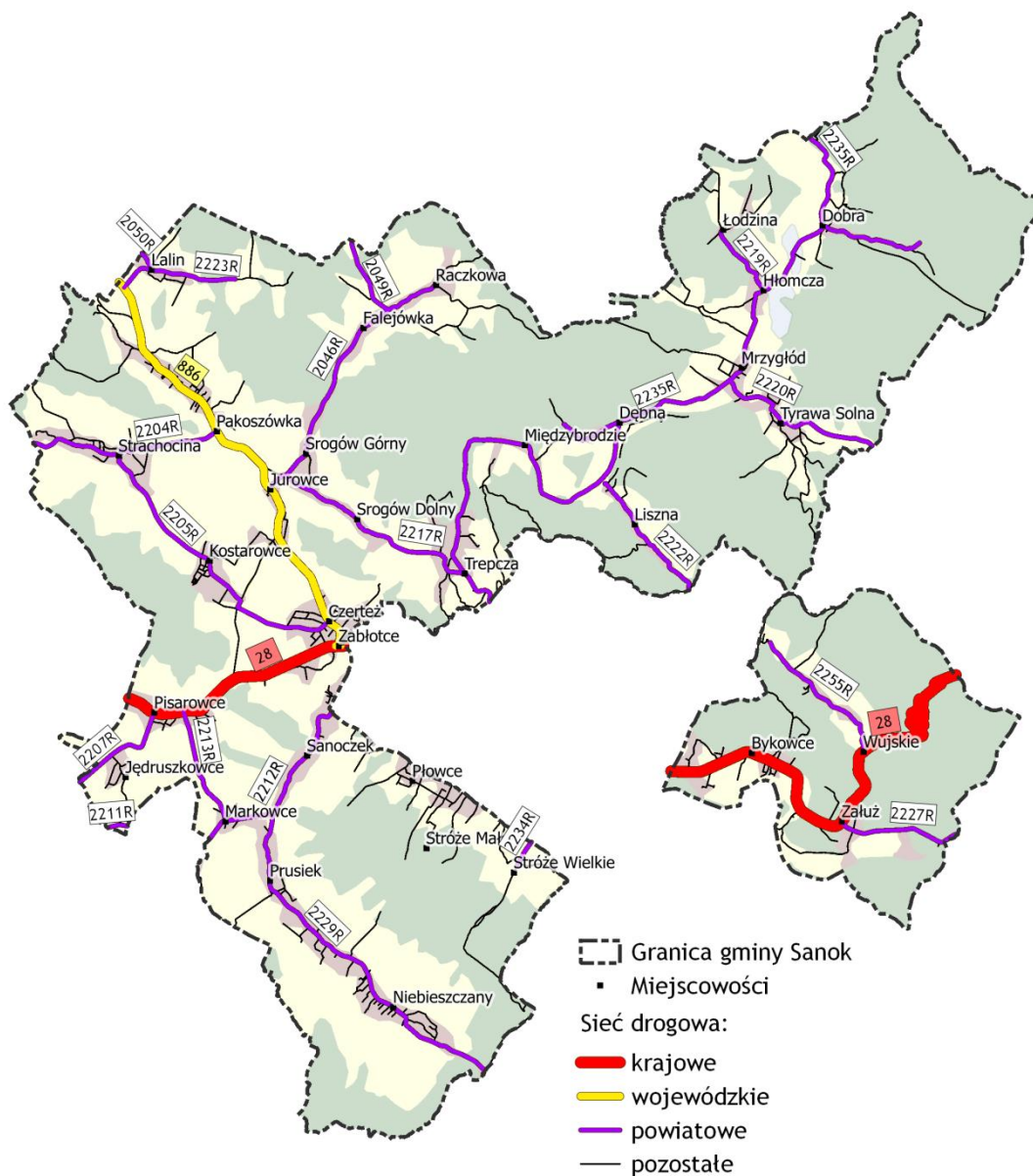
Wnioskując można stwierdzić, że w najbliższych latach w gminie Sanok liczba ludności może nie ulegać znacznym zmianom, ponieważ ujemny przyrost naturalny, zjawiska migracyjne i suburbanizacja będą się równoważyć.

Zmiany mogą jednak być zauważalne w strukturze ludności - według trendów krajowych maleje liczba osób w wieku przedprodukcyjnym na rzecz pozostałych grup wieku. Będzie się zatem zmniejszać liczba uczniów, jednak nie zmieni to rzeczywistego zapotrzebowania na podróże dom - szkoła - dom.

2.3 Układ drogowy i torowy

2.3.1 Drogi

Układ drogowy tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne. Sieć drogową gminy Sanok przedstawia poniższa mapa.



Mapa 2. Sieć drogową gminy Sanok

Źródło: opracowanie własne

2.3.2 Kolej

Przez obszar gminy Sanok przebiega jedna linia kolejowa nr 108. Linia łączy stacje Stróże i Krościenko. Jest jednotorowa i nieelektryfikowana, zaś jej zarządcą jest PKP PLK S.A. Na terenie gminy znajduje się jeden przystanek osobowy w miejscowości Załuż.



3 Sieć komunikacyjna

3.1 Obecna sieć komunikacyjna

3.1.1 Transport drogowy

Gminne przewozy pasażerskie

W gminie Sanok na podstawie zezwoleń wydanych przez Wójta Gminy Sanok funkcjonuje obecnie 5 linii regularnych. Wykaz tych linii znajduje się w poniższej tabeli.

Tabela 5. Linie regularne w gminie Sanok, na które zezwolenia wydał Wójt Gminy Sanok

Lp.	Przewoźnik	Nazwa linii	Przebieg
1	ARRIVA Spółka z o.o.	Jędruszkowce - Strachocina	Jędruszkowce - Pisarowce - Zabłotce - Czerteż - Kostarowce - Strachocina
2	Przedsiębiorstwo Transportowe „ZGODA” s.c.	Raczkowa - Kostarowce	Raczkowa - Falejówka - Srogów Górny - Srogów Dolny - Pakoszkówka - Strachocina - Kostarowce
3	Przedsiębiorstwo Transportowe „ZGODA” s.c.	Strachocina - Pisarowce	Strachocina - Kostarowce - Czerteż - Zabłotce - Pisarowce
4	ARRIVA Spółka z o.o.	Strachocina - Raczkowa	Strachocina - Pakoszkówka - Srogów Dolny - Srogów Górny - Falejówka - Raczkowa
5	VEOLIA Transport Spółka z o.o.	Tyrawa Solna - Dobra	Tyrawa Solna - Mrzygłód - Podlas - Mrzygłód - Hłomcza - Łodzina - Hłomcza - Dobra

Źródło: opracowanie własne

Linie MKS Sanok

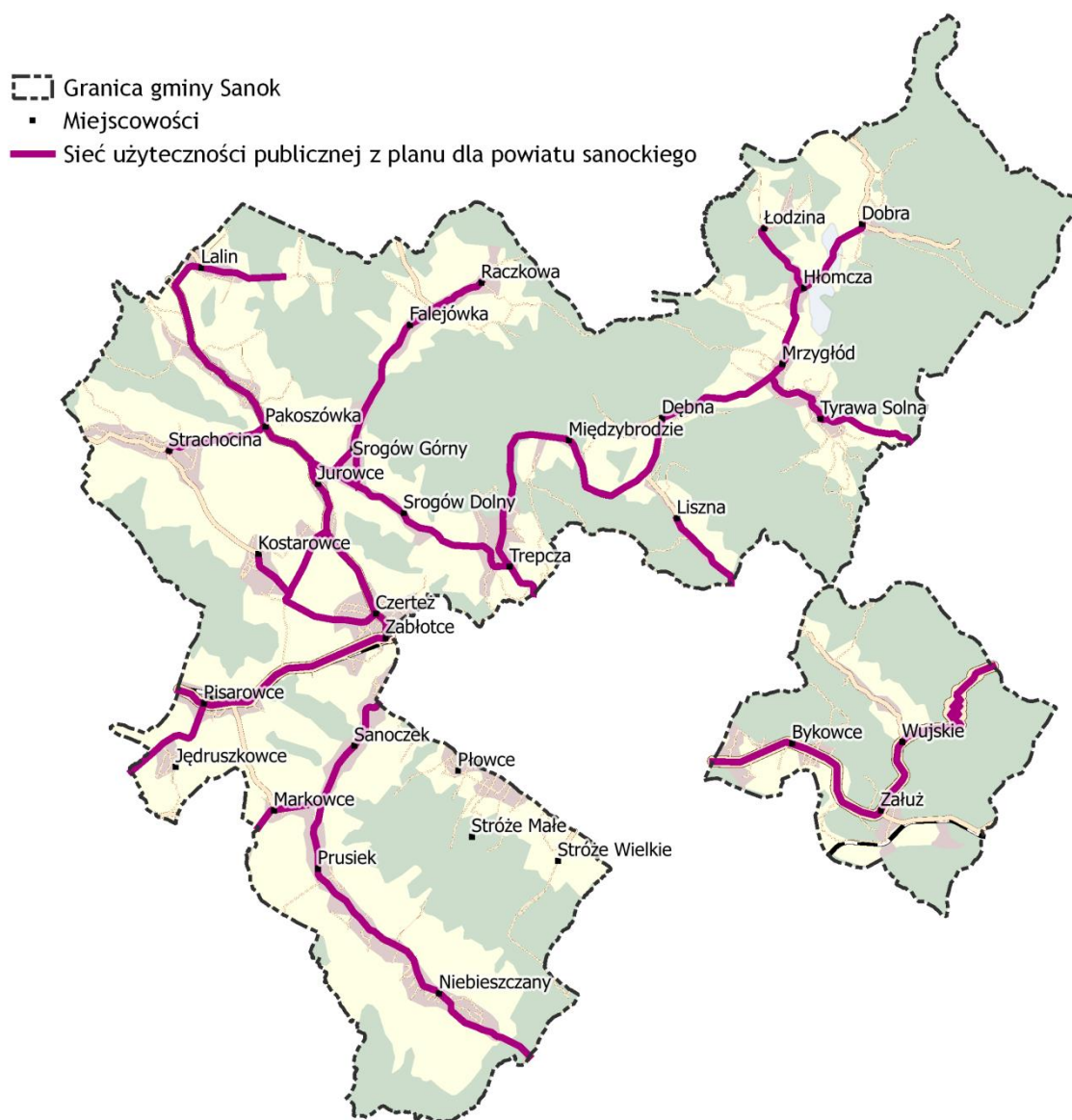
Na podstawie porozumienia z dnia 12 maja 2011 r. pomiędzy Gminą Miasta Sanoka a Gminą Sanok na terenie gminy Sanok funkcjonują połączenia organizowane przez MKS Sanok. Pojazdy MKS Sanok dojeżdżają z Sanoka do następujących miejscowości:

- Sanoczek,
- Zabłotce,
- Czerteż,
- Wujskie, przez Bykowce i Załuż.

Powiatowe przewozy pasażerskie

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu sanockiego zakłada funkcjonowanie linii o charakterze użyteczności publicznej również na terenie gminy Sanok.

Przebieg tych linii przedstawiony jest na poniższej mapie.



Mapa 3. Sieć użyteczności publicznej uchwalona w planie transportowym dla powiatu sanockiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Sanockiego”

3.1.2 Transport kolejowy

Przez obszar gminy Sanok kursuje 1 para połączeń Przewozów Regionalnych relacji Stróże - Zagórz oraz TLK Karpaty relacji Rzeszów Główny - Zagórz, jednak na terenie gminy nie ma żadnych stacji ani przystanków, na których pociągi te by się zatrzymywały. Po odcinku sieci biegnącym przez Załuż nie kursują obecnie żadne pociągi.

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

Gmina Sanok planuje dążyć do zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców gminy oraz po rozpoczęciu organizowania i (ewentualnego) finansowania transportu zbiorowego do

optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi. Gmina Sanok jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywać ofertę przewozową do zmieniających się zachowań transportowo-komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi z punktu widzenia przewozów gminnych generatorami ruchu. Czynniki wpływającymi na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

- zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- zmiany społeczno-gospodarcze,
- rozwój przestrzenny gminy Sanok.

Celem organizacji sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczenie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców gminy ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego (np. uczniów) oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

Poniżej znajduje się tabela zawierająca szczegóły dotyczące planowanych linii komunikacyjnych w gminie Sanok.

Tabela 6. Planowane linie komunikacyjne w gminie Sanok

Numer linii	Przebieg	Całkowita długość linii [km]	Liczba kursów w dzień nauki szkolnej
G1	Jędruszkowce - Pisarowce - Zabłotce - Czerteż - Kostarowce - Strachocina	15	12
G2	Raczkowa - Falejówka - Srogów Górny - Srogów Dolny - Pakoszówka - Strachocina - Kostarowce	20	5
G3	Strachocina - Kostarowce - Czerteż - Zabłotce - Pisarowce	10	3
G4	Strachocina - Pakoszówka - Srogów Dolny - Srogów Górny - Falejówka - Raczkowa	16	4
G5	Tyrawa Solna - Mrzygłód - Podlas - Mrzygłód - Hłomcza - Łodzina - Hłomcza - Dobra	24	20

Źródło: opracowanie własne

Mapa planowanej sieci komunikacyjnej (część graficzna planu transportowego) znajduje się w rozdziale 12.



4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców gminy Sanok

4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej - placówki oświatowe

4.1.1 Placówki oświatowe

Istotnymi generatorami ruchu na poziomie gminnym są szkoły podstawowe i gimnazja. Wykaz tych obiektów znajduje się w tabeli poniżej.

Tabela 7. Wykaz placówek oświatowych w gminie Sanok

Lp.	Nazwa placówki	Adres
1	Zespół Szkół w Trepczy: - Szkoła Podstawowa w Trepczy - Gimnazjum w Trepczy	ul. Sanocka 16, 38-500 Sanok
2	Zespół Szkół w Strachocinie: - Szkoła Podstawowa im. Ignacego Łukasiewicza w Strachocinie - Gimnazjum im. Ignacego Łukasiewicza w Strachocinie	Strachocina 341, 38-500 Sanok
3	Zespół Szkół w Dobrej: - Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Dobrej - Gimnazjum im. Jana Pawła II w Dobrej	Dobra 48, 38-500 Sanok
4	Szkoła Podstawowa w Falejówce	Falejówka 173, 35-500 Sanok
5	Szkoła Podstawowa im. Św. Andrzeja Boboli w Kostarowcach	Kostarowce 79, 38-500 Sanok
6	Szkoła Podstawowa im. Św. Andrzeja Boboli w Kostarowcach - Filialna Szkoła Podstawowa w Czerteżu	Czerteż 133, 38-500 Sanok
7	Szkoła Podstawowa w Mrzygłodzie im. Króla Władysława Jagiełły	Mrzygłód 170, 38-500 Sanok
8	Szkoła Podstawowa w Mrzygłodzie im. Króla Władysława Jagiełły - Filialna Szkoła Podstawowa w Tyrawie Solnej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego	Tyrawa Solna 11, 38-500 Sanok
9	Szkoła Podstawowa w Niebieszczanach	Niebieszczany 492, 38-500 Sanok
10	Szkoła Podstawowa w Pakoszówce im. Ignacego Łukasiewicza	Pakoszówka 222, 38-500 Sanok
11	Szkoła Podstawowa im. Marii Konopnickiej w Pisarowcach	Pisarowce 92, 38-530 Zarszyn
12	Szkoła Podstawowa w Prusieku	Prusiek 157, 38-500 Sanok
13	Szkoła Podstawowa w Prusieku - Filialna Szkoła Podstawowa w Sanoczku	Sanoczek 206, 38-500 Sanok
14	Szkoła Podstawowa w Srogowie Górnym	Srogów Górny 137, 38-500 Sanok
15	Szkoła Podstawowa w Załużu	Wujskie 1, 38-500 Sanok
16	Gimnazjum w Niebieszczanach im. Błogostawionego ks. Bronisława Markiewicza	Niebieszczany 492, 38-500 Sanok

Źródło: opracowanie własne

4.1.2 Duże zakłady pracy

Większość zakładów pracy istotnych z punktu widzenia generowania ruchu pasażerskiego znajduje się w mieście Sanok.

W poniższej tabeli przedstawiono większe zakłady pracy znajdujące się w gminie Sanok.

Tabela 8. Zakłady pracy w gminie Sanok

L.p.	Nazwa	Adres
1	Techno - Drew Sp. z o.o.	Stróże Wielkie 8, 38 - 500 Sanok
2	Zakład Produkcji Drzewnej „EXTRANS”	Trepcza, ul. Sanocka 61, 38 - 500 Sanok
3	Przedsiębiorstwo Handlowo Usługowe „Transprzet”	Zabłotce 51, 38 - 500 Sanok

Źródło: opracowanie własne

4.2 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców gminy Sanok w zależności od czasu ich występowania

Zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w gminie Sanok jest zróżnicowane ze względu na występowanie czynników i prawidłowości wpływających znacznie na popyt. Poza gęstością zaludnienia, strukturą społeczeństwa, wskaźnikami ekonomicznymi czy lokalizacją generatorów ruchu, na zmiany potrzeb przewozowych wpływ mają przede wszystkim: pora dnia odbywania podróży i rodzaj dnia.

4.2.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

Największe zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich odnotowuje się w dni robocze, kiedy odbywanie podróży zdeterminowane jest w przeważającej części nauką lub pracą. Miejsca pracy oraz szkoły są generatorami ruchu obligatoryjnego, charakteryzującego się odpowiednią częstotliwością i regularnością. Nie oznacza to jednak, że między poniedziałkiem a piątkiem nie występują podróże fakultatywne. Istnieje zatem prawidłowość wiążąca intensywność wykorzystywania komunikacji zbiorowej w procesie polegającym na przemieszczaniu się z występowaniem zjawiska tzw. migracji wahadłowych.

Mniejsze jest zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w weekendy, wakacje, ferie zimowe i święta. Inny jest także charakter podróży odbywanych w dni wolne od pracy czy nauki. Przewozów o charakterze obligatoryjnym jest zdecydowanie mniej - niemal nie występuje konieczność dojeżdżania do szkół i innych miejsc nauki, a to właśnie uczniowie stanowią znaczną część pasażerów, jak również coraz mniej zakładów pracy funkcjonuje w systemie całotygodniowym. Realizowane podróże cechują się głównie fakultatywnością, incydentalnością, sporadycznością i nieregularnością i spowodowane są zaspokojeniem innych potrzeb, np. towarzyskich czy kulturalnych. Ponadto w dni wolne prawie nie występują potrzeby przewozowe związane z koniecznością załatwiania spraw administracyjno-urzędowych.

Szacuje się, że liczba pasażerów w przewozach gminnych w dni wolne od pracy i nauki jest nawet cztero-pięciokrotnie mniejsza od liczby pasażerów korzystających z usług transportu zbiorowego w dni robocze.

4.2.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

Liczba pasażerów korzystających z oferty przewozowej na liniach gminnych zmienia się w zależności od pory dnia.

Największe przewozy pasażerskie odnotowuje się w szczytach komunikacyjnych: porannym i popołudniowym, z tym, że przepływ pasażerów w szczyte porannym, kiedy w transporcie zbiorowym przeważa funkcja dowozowa do szkół średnich i miejsc pracy - głównych generatorów ruchu w przewozach gminnych, jest bardziej zintensyfikowany (zmiany w zakładach pracy zaczynają się zazwyczaj między godziną 6 a 8, a lekcje w szkołach - między 8 a 9). Dzieje się tak przede wszystkim za sprawą różnych godzin zakończenia nauki w szkołach, zazwyczaj między godz. 12 a godz. 16, zatem szczyt popołudniowy jest bardziej rozciągnięty w czasie.

Mniejsze przewozy odnotowuje się w tzw. międzyszczytce, gdy realizowane są głównie podróże o charakterze incydentalnym, związane z koniecznością załatwiania spraw urzędowych, a także podróże obowiązkowe o stosunkowo nietypowej porze występowania (np. rozpoczynanie zajęć lekcyjnych od trzeciej czy czwartej godziny lekcyjnej).

Po szczyte popołudniowym, w okresie wieczornym, występuje wyraźnie zmniejszony popyt na usługi przewozowe.

4.3 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Jedną z ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, a więc tym, którzy nie mają możliwości samodzielnego przemieszczania się środkami transportu indywidualnego.

Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się postulaty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny brane są pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej.

Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planuje się:

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego),
- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z lokalizacją ciągów pieszych,
- eliminowanie barier poruszania się poprzez:
 - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
 - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
 - dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,

- umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
- optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie”.

W rozdziale 8 niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Sanok uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną gminnych przewozach pasażerskich, infrastruktury przystankowej oraz w dziedzinie informacji pasażerskiej.

4.4 Podsumowanie

Najistotniejszymi generatorami ruchu pasażerskiego w gminie Sanok są szkoły podstawowe i gimnazja zlokalizowane na terenie gminy. Obiekty te są wiodącym elementem determinującym potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Sanok, które są największe w godzinach szczytu od poniedziałku do piątku.



5 Przewidywane finansowanie usług przewozowych

5.1 Źródła i formy finansowania

Obecnie gmina Sanok jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane przez przedsiębiorców prywatnych, działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosownych zezwoleń. Refundacja biletów ulgowych sprzedawanych przez tych przewoźników odbywa się ze środków marszałkowskich.

Gmina Sanok będzie finansował własne usługi przewozowe w przypadku, gdy rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać na:

- pobieraniu przez operatora, któremu gmina Sanok powierzy (w sposób określony w pkt. 7 niniejszego planu transportowego) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez samą gminę Sanok opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów,
- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) 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 gminy Sanok, o ile zostały ustanowione, lub
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez gminę Sanok środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

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

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku gminy Sanok,
- środki z budżetu państwa,
- środki przekazane przez inne jednostki samorządu terytorialnego w ramach pomocy finansowej.

5.2 Rentowność linii komunikacyjnych

Gmina Sanok nie posiada w swoich zasobach wyników finansowych prywatnych przedsiębiorców realizujących usługi przewozowe na obszarze gminy. Szacuje się jednak, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych w gminnych przewozach pasażerskich jest dodatnia. Przewoźnicy ci, realizując usługi przewozowe, kierują się głównie aspektami ekonomicznymi prowadzonej działalności celem osiągnięcia dodatnich wyników swojej aktywności.

Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie szczytów komunikacyjnych (porannego i popołudniowego), ponieważ wtedy występują największe napelnienia pojazdów i tym samym pojawia się największa sprzedaż biletów. Mieszkańcy gminy Sanok dojeżdżają wtedy do szkół i do pracy.

Połączenia realizowane w trakcie trwania międzyszczytu cechują się niższym popytem w porównaniu z okresem szczytu komunikacyjnego, a kursy przewidziane do realizacji w tej porze dnia są na granicy rentowności. Przewoźnicy obsługują te połączenia także ze względów społecznych oraz aby móc korzystać z tzw. efektu skali występującego przy obsłudze sieci komunikacyjnej umożliwiającej realizację podróży w wielu kierunkach i w różnych porach dnia.

Zyski netto w branży przewozów komercyjnych pojawiają się w długofalowej perspektywie (nierzadko 10-letniej). Najczęściej są to zyski netto mieszczące się w przedziale od 3% do 6%, kalkulowane w zależności od poczynionych nakładów początkowych, jak i kosztów bieżącej działalności przewozowej. Należy zaznaczyć, że koszty prowadzonej działalności w branży transportu zbiorowego są znaczące, a składa się na nie przede wszystkim koszt zakupu paliwa, wynagrodzenia kierowców i pracowników administracyjnych oraz utrzymanie (naprawy, remonty i modernizacje) taboru, a także inne koszty, takie jak np. obsługa finansowa zaciągniętych zobowiązań (kredyt, leasing, in.), ogólne koszty zarządu czy amortyzacja.

Mając na uwadze powyższe planuje się, iż rozkłady jazdy publicznej komunikacji zbiorowej będą ułożone w taki sposób, że planowane linie o charakterze użyteczności publicznej będą pozwalały uzyskać zysk operatorom.



6 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne to tylko niektóre z negatywnych efektów rosnącej presji motoryzacyjnej, wpływającej na pogarszanie się jakości życia na terenach zurbanizowanych.

Celem polityki transportowej jest zrównoważony rozwój, czyli dążenie do zachowania optymalnego podziału pomiędzy transportem zbiorowym a zindywidualizowanym oraz do zmniejszenia obciążenia ruchem sieci drogowej. Obciążenie to jest zależne m.in. od częstotliwości użytkowania aut oraz stopnia napętnienia.

6.1 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej

Potrzeby transportowe mieszkańców gminy Sanok są zaspokajane przez transport zbiorowy i indywidualny. Na komunikację zbiorową składa się komunikacja autobusowa o charakterze gminnym, powiatowym i ponadpowiatowym. W podróżach gminnych transport zbiorowy wykorzystywany jest głównie przez dzieci w wieku szkolnym oraz osoby niemogące z racji wieku, stanu zdrowia lub sytuacji materialnej samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego.

Ranking postulatów przewozowych oraz stopień ich spełnienia to zestaw determinant wskazujących na kierunki kształtowania podziału zadań przewozowych w transporcie zbiorowym z punktu widzenia pasażera.

Podział zadań przewozowych jest mierzony udziałem poszczególnych środków transportu w przewozach i obliczany jako stosunek liczby podróży realizowanych danym środkiem transportu do ogólnej liczby wykonywanych podróży.

Standard świadczonych usług komunikacyjnych w gminie Sanok gmina planuje rozpatrywać przy pomocy następujących postulatów przewozowych:

- bezpośredniość - możliwość dotarcia do celu bez przesiadek,
- częstotliwość - podstawowe standardy częstotliwości kursowania linii w dniu powszednim w godzinach porannych szczytów (6-9), popołudniowych szczytów (14-19) oraz w soboty w południe i niedziele po południu,
- dostępność - odległość do przystanku wyrażona w minutach i metrach, udział niskowejściowego taboru, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanku,
- informacja - wszystkie dostępne źródła informacji o transporcie publicznym,
- niezawodność - udział niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych,
- niski koszt - taryfa biletowa (ceny podstawowych biletów jednorazowych i okresowych),
- prędkość - poziom prędkości komunikacyjnej autobusów,
- punktualność - udział kursów zrealizowanych z określonym odchyleniem rozkładu jazdy,
- wygoda - udział pojazdów klimatyzowanych, niskowejściowych, zapewnienie miejsc siedzących.

Poziom zadowolenia pasażerów z funkcjonowania komunikacji gminnej można badać bezpośrednio np. metodą PAPI poprzez przeprowadzenie bezpośrednich wywiadów z mieszkańcami odpowiadającymi na pytania, jak użytkownicy oceniają całość funkcjonowania komunikacji zbiorowej oraz rankingujących ważność postulatów transportowych.

Różne systemy transportowe funkcjonujące w granicach jednej gminy powodują utrudnienia dla ich użytkowników z powodu braku integracji taryf oraz rozkładów jazdy. W miarę posiadanych

możliwości należy dążyć do integracji wszystkich systemów transportowych funkcjonujących na jego terenie, tak aby w przyszłości stworzyły jeden spójny system ze zintegrowaną taryfą oraz zapewnionymi skomunikowaniami.



7 Zasady organizacji rynku przewozów

7.1 Gmina Sanok jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Przepisy prawa zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Na obszarze gminy Sanok organizatorem jest gmina, a wynikające z tego zadania wykonuje wójt. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi niewykraczającymi poza granice gminy.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

- planowania rozwoju transportu,
- organizowania publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Funkcja organizatora może zostać przekazana związkowi międzygminnemu. Wówczas obszarem działań staje się obszar tych gmin, dla których organizowana jest wspólna sieć komunikacyjna.

7.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego jest to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

W przypadku, gdy gmina Sanok rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.),
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie,
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące

taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi gminy.

Mając na uwadze powyższe oraz przy uwzględnieniu planowanej sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, iż preferowanym trybem będzie tryb koncesyjny, niezależnie od formy zawarcia umowy, tj.:

- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w przypadku, gdy operatora będzie wybierany w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, umowa także będzie mieć charakter umowy koncesji.

Powyższe pozwoli w optymalny sposób wykorzystać zasoby finansowe organizatora uwzględniając rentowność poszczególnych linii lub całej sieci określonej w pkt. 3.2 niniejszego planu.

7.3 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina Sanok

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury.

Zgodnie z art. 2 ust. 13 ustawy prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Ważnym elementem zarządzania i organizowania publicznego transportu zbiorowego na terenie gminy Sanok jest prowadzenie wspólnej i spójnej polityki zarządzania przystankami. Obecnie przystanki na obszarze gminy są zarządzane przez gminę Sanok oraz powiat sanocki, taki system prawny nie pozwala na wypracowanie jednego modelu standardu przystanków oraz utrudnia integrację różnych szczebli transportu zbiorowego.

7.4 Przygotowanie oferty przewozowej

W przypadku planowego organizowania komunikacji zbiorowej przez gminę Sanok, organizator w każdym roku budżetowym planuje przygotować „Plan zadań przewozowych” na rok następný.

Plan ten powinien składać z:

- 1) planu zadań przewozowych transportu publicznego w gminie Sanok,

2) planu zadań przewozowych linii międzygminnych (w przypadku podpisania porozumienia gminnego).

Plan ten powinien uwzględniać i być zgodny z:

- obowiązującym „Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”,
- ustalonymi, i przyjętymi w planie transportowym standardami usług,
- faktycznym zapotrzebowaniem na przewozy,
- możliwościami finansowymi organizatora.

Roczny „Plan zadań przewozowych” powinien określać:

- sieć komunikacyjną ze szczegółowymi przebiegami linii,
- częstotliwości kursowania linii w poszczególne dni tygodnia,
- wielkość pracy przewozowej na tych liniach (liczbę wozokilometrów i wozogodzin),
- przewidywane koszty realizacji pracy przewozowej na terenie gminy.



8 Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

8.1 Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej musi odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie - użytkownicy transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 9. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z /do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów gminnej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie; tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków; likwidacja progów na drodze dojścia do przystanków.
niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wystużonych pojazdów na nowsze.
koszt	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organizatora
prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

Źródło: opracowanie własne

Planując ciągle podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w gminnych przewozach pasażerskich na terenie gminy należy pamiętać i uwzględniać również:

- ochronę środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

8.2 Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną

8.2.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NOX),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO.

Innymi niż zaostrożenie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych.

W przypadku obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej przez tabor używany, dopuszcza się pojazdy nie spełniające najwyższych norm spalin, jednak do roku 2018 powinny one spełniać co najmniej normę Euro 3. Przy wykorzystaniu do obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej pojazdów fabrycznie nowych wymaga się aby spełniały one normę Euro 6.

8.2.2 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego,
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia dla pasażerów,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następnny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje,
- wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróże osobom niedostępnym.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną - dlatego będą wybierać komunikację zbiorową.

Gmina, w miarę posiadanych możliwości finansowych, będzie dążyć, aby przedstawione powyżej rozwiązania były stosowane u operatora publicznego transportu zbiorowego w gminie Sanok.

8.2.3 Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Poniżej w tabeli zostały określone podstawowe standardy pojazdów wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym

Tabela 10. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe, używane
herb lub logo gminy (operatora) jednoznacznie identyfikujące pojazdy kursujące na liniach organizowanych przez gminę	X	X
aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez gminę	X	X
regulamin przewozów	X	X
taryfa przewozowa	X	X

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe, używane
przednia tablica kierunkowa - elektroniczny wyświetlacz ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	
przednia tablica kierunkowa z kierunkiem jazdy (inna niż elektroniczna)		X
boczna tablica kierunkowa - z prawej strony - ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	X
miejsce na wózek inwalidzki	X	
niskie wejście	X	
norma spalin Euro 6	X	
przycisk sygnalizujący zamiar opuszczenia pojazdu przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim	X	
rampa dla wózków	X	
wyposażenie w system informacji wizualnej i dźwiękowej ułatwiający podróż osobom niedostyszącym i ociemniałym	X	

Źródło: opracowanie własne

8.3 Pożądany standard infrastruktury przystankowej

8.3.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (np. domu) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym, a także od jakości drogi pieszej i różnicy wysokości. W przewozach gminnych można zwiększyć oddziaływanie przystanków poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu Bike&Ride.

W każdej miejscowości objętej gminną siecią komunikacyjną na obszarze gminy Sanok planuje się zatrzymanie pojazdu na minimum jednym przystanku. Większa liczba przystanków w miejscowościach będzie uwarunkowana faktycznymi potrzebami transportowymi oraz możliwościami technicznymi utworzenia przystanku.

8.3.2 Docelowy standard przystanków komunikacyjnych

Gmina Sanok, w miarę posiadanych środków finansowych, dążyć będzie do zapewnienia możliwie najwyższego standardu przystanków komunikacyjnych, odpowiadającego potrzebom gminnych przewozów pasażerskich.

W trakcie przebudowy dróg gminnych oraz - w uzasadnionych przypadkach i w miarę posiadanych funduszy - niezależnie od procesu inwestycyjnego na sieci dróg gminnych - gmina Sanok będzie dążyła do ujednolicenia standardu przystanków komunikacyjnych, uwzględniając przy tym:

- pełnioną funkcję dominującą (przystanek głównie dla wsiadających/wysiadających),
- liczbę pasażerów korzystających z przystanku,
- dostosowanie przystanku do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- natężenie ruchu na drodze wzdłuż której zlokalizowany jest przystanek.

Celem zwiększenia przestrzeni dostępnej dla pasażerów, uspokojenia ruchu, przyspieszenia pojazdów komunikacji zbiorowej i ograniczenia kosztów planuje się rezygnację z budowania zatok autobusowych.



9 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

System informacji pasażerskiej ma na celu integrowanie i podwyższanie jakości usług transportu zbiorowego. Przygotowany nieodpowiednio sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany, niedostępny, nieprzystępny oraz nieprzystosowany do potrzeb pasażerów. Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów jest przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd też ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i łatwo dostępne informacje dla podróżnych.

9.1 Planowany system informacji pasażerskiej

Informacja dla pasażerów dostępna będzie:

- w momencie wystąpienia potrzeby przewozowej,
- w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej,
- w czasie odbywania podróży środkami transportu zbiorowego.

Aby informacja pasażerska była dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się, treści istotne z punktu widzenia podróżnego należy publikować:

- w pojazdach komunikacji gminnej,
- na przystankach,
- w Internecie,
- poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom.

Sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji zestawiono w poniższej tabeli.

Tabela 11. Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Miejsce publikacji	Zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	<ul style="list-style-type: none"> • Numer linii lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi ważniejszymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu). • Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). • Regulamin przewozów. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Przystanki komunikacyjne	<ul style="list-style-type: none"> • Nazwa przystanku i numer słupka. • Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie). • Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku i informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy. • Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim. • Rozkład jazdy: <ul style="list-style-type: none"> ○ zalaminowany i umieszczony w ramce lub wydrukowany na folii i przyklejony do tabliczki, ○ zawierający numer linii komunikacyjnej i kierunek jazdy autobusów, ○ wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy, ○ godziny odjazdów autobusów, ○ nazwa operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację linii,

Miejsce publikacji	Zakres informacji
	<ul style="list-style-type: none"> ○ okres obowiązywania rozkładu jazdy, ○ legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
<p>Internet i aplikacje mobilne</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). • Informacje o zarządcy przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nim. • Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Źródło: opracowanie własne



10

Kierunki rozwoju publicznego
transportu zbiorowego na obszarze
gminy Sanok

Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie gminy Sanok powinna być dalsza integracja na różnych szczeblach organizatorów. Z jednej strony chodzi o integrację ze szczeblem powiatowym, a z drugiej - z siecią miasta Sanok. Aspektami integracji powinny być rozkłady jazdy koordynowane w węzłach przesiadkowych, ujednolicane standardy wyposażenia i oznakowania pojazdów, a w przyszłości także taryfy i bilety.

Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne czy kongestję. Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny.

Do osiągnięcia powyższych celów konieczny jest racjonalny podział zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Na terenach o niskiej gęstości zaludnienia niemożliwe jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty gminnego transportu publicznego, dlatego tam dominującą rolę będzie pełnić transport indywidualny, głównie samochodowy, a transport zbiorowy będzie pełnił jedynie funkcję uzupełniającą. Osoby niemające możliwości skorzystania z transportu indywidualnego (ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn) muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej. Obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu.

W celu zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców gminy Sanok możliwe jest zawieranie przez gminę Sanok porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

10.1 Koncepcja rozwoju sieci komunikacyjnej

Planowana sieć komunikacyjna w gminie Sanok zakłada uruchomienie pięciu linii, które zostały scharakteryzowane w rozdziale 3.2. Sieć ta przewidziana jest do realizacji w pierwszej kolejności, jednak w miarę możliwości finansowych gminy mogą zostać uruchomione połączenia uzupełniające, poprawiające dostępność komunikacyjną w ramach gminy Sanok. Połączenia te, określone jako wariant rozwojowy, przedstawia poniższa tabela oraz mapa.

Tabela 12. Linie komunikacyjne w wariantcie rozwojowym sieci w gminie Sanok

Numer linii	Przebieg linii	Całkowita długość linii [km]	Liczba kursów w dzień nauki szkolnej
G2a	Srogów Dolny - Trepcza	4	3
G3a	Pisarowce - Markowce - Sanoczek - Prusiek - Niebieszczany	14	5
G5a	Podlas - Dębna - Międzybrodzie - Trepcza	9	5

Źródło: opracowanie własne

Linie planowanej sieci komunikacyjnej:

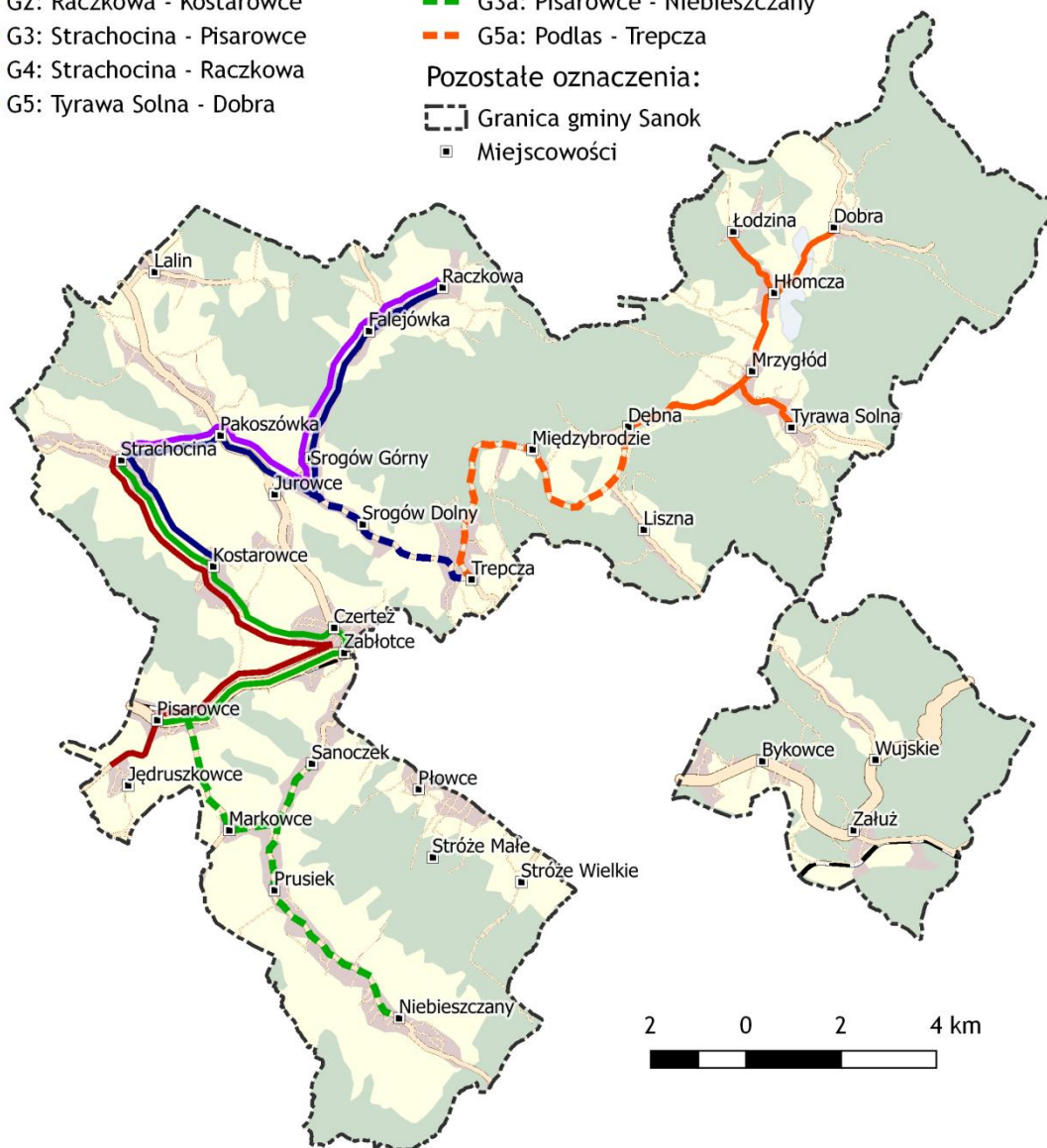
- G1: Jędruszkowce - Strachocina
- G2: Raczkowa - Kostarowce
- G3: Strachocina - Pisarowce
- G4: Strachocina - Raczkowa
- G5: Tyrawa Solna - Dobra

Linie wariantu rozwojowego:

- - G2a: Srogów Dolny - Trecza
- - G3a: Pisarowce - Niebieszczyany
- - G5a: Podlas - Trecza

Pozostałe oznaczenia:

- Granica gminy Sanok
- Miejscowości



Mapa 4. Wariant rozwojowy sieci komunikacyjnej w gminie Sanok

Źródło: opracowanie własne

Docelowo proponowane linie mogą zostać włączone do istniejących tras lub mogą funkcjonować jako oddzielne linie.

10.2 Modernizacja i budowa nowych przystanków

Jednym z czynników mających wpływ na rozwój publicznego transportu zbiorowego jest modernizacja już istniejących i budowa nowych przystanków.

Przystanek komunikacyjny jest punktem styku przestrzeni ogólnodostępnej z siecią transportu zbiorowego.

Pierwszym elementem jest dojście do przystanku. Przystanek powinien się jawić jako łatwo dostępny, czyli pomijając kwestię odległości, droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych a pokonanie jezdni powinno być wyznaczone i bezpieczne.

Dotarcie do przystanku może się odbyć również w inny sposób, np. rowerem. Dlatego też główne nowo budowane jak i modernizowane powinny być wyposażane w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride.

Wszystkie przystanki, z których będzie w przyszłości korzystał wybrany operator będą posiadać widoczną nazwę. Nazwa ta powinna być zawarta na rozkładzie jazdy (daje to pewność, że to prawidłowy rozkład) oraz w sposób widoczny dla pasażerów wysiadających - na słupku bądź na wiacie.

Modernizowane i nowo budowane przystanki powinny zostać wyposażone w miejsca siedzące oraz chroniącą przed warunkami atmosferycznymi wiatę. Wiata powinna mieć trzy pełne ściany, dach i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne dni. Zaleca się aby obie boczne ściany były przezroczyste, wolne od reklam i plakatów, aby oczekujący mógł zauważyć zbliżający się pojazd.

Wiata powinna zostać wyposażona w miejsca siedzące oraz miejsce dla osoby na wózku inwalidzkim bądź na postawienie wózka z dzieckiem. W pobliżu przystanku powinna znajdować się latarnia uliczna. Na każdym przystanku obowiązkowo powinien znajdować się śmietnik.

Wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza. W przypadku zróżnicowanego taboru tak dedykowane rozwiązanie jest niemożliwe, należy więc przyjąć najodpowiedniejszą, nie stwarzającą zagrożenia wysokość peronu. Przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barierek, drzew, śmietników itp.). Warto poprzez inny rodzaj nawierzchni, rowki i wypustki wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatą.



11

**Weryfikacja i aktualizacja planu
zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
dla gminy Sanok**

Artykuł 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Sanok.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Gminy Sanok.



12



Część graficzna planu
zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
dla gminy Sanok

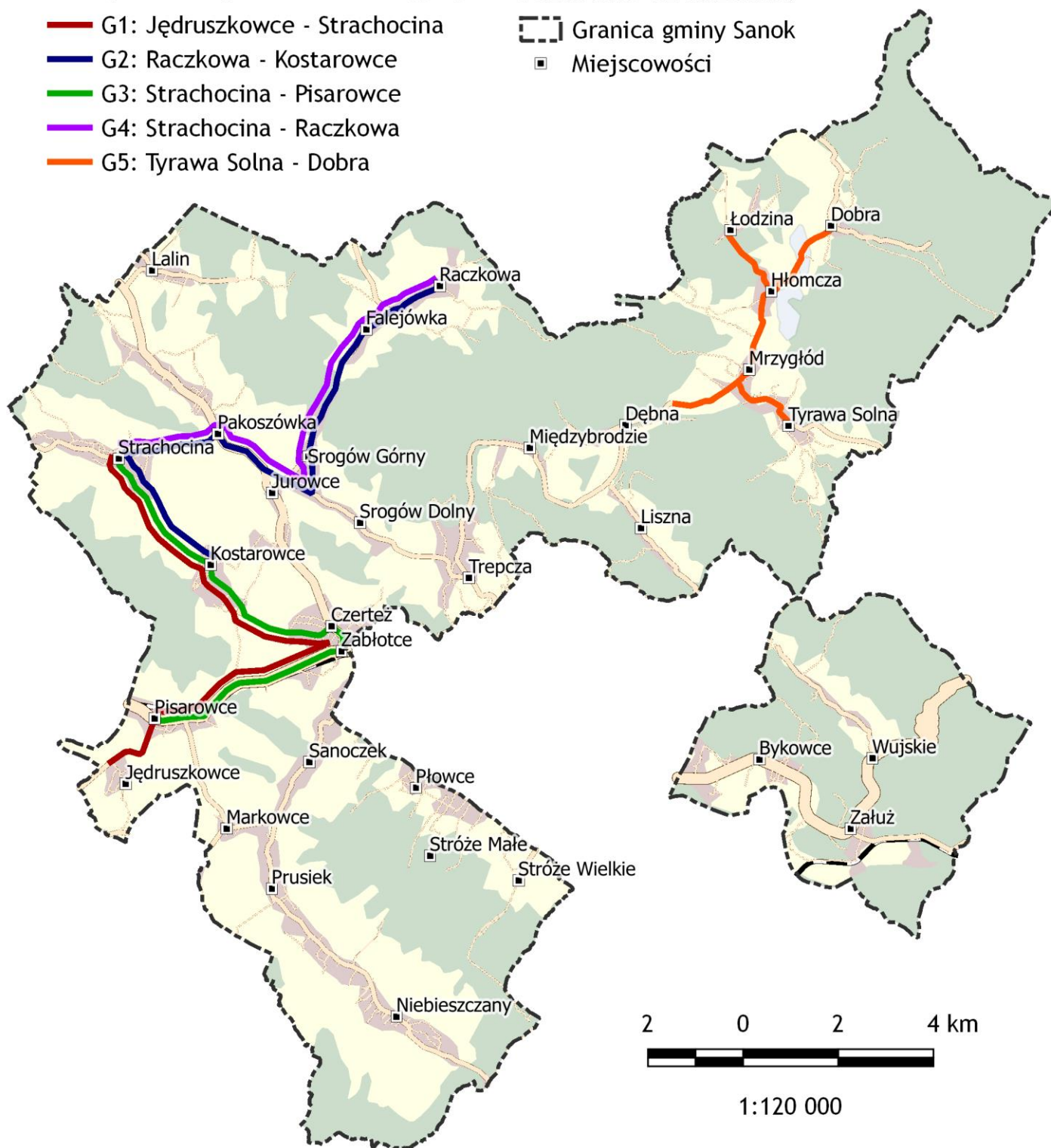
Planowana sieć komunikacyjna gmina Sanok

Linie planowanej sieci komunikacyjnej:

- G1: Jędruszkowce - Strachocina
- G2: Raczkowa - Kostarowce
- G3: Strachocina - Pisarowce
- G4: Strachocina - Raczkowa
- G5: Tyrawa Solna - Dobra

Pozostałe oznaczenia:

-  Granica gminy Sanok
-  Miejscowości





13

Spisy map, tabel i wykresów

13.1 Spis map

Mapa 1. Obszar gminy Sanok	8
Mapa 2. Sieć drogowa gminy Sanok.....	12
Mapa 3. Sieć użyteczności publicznej uchwalona w planie transportowym dla powiatu sanockiego.....	15
Mapa 4. Wariant rozwojowy sieci komunikacyjnej w gminie Sanok.....	43

13.2 Spis tabel

Tabela 1. Liczba ludności w miejscowościach gminy Sanok.....	9
Tabela 2. Zmiany liczby ludności w gminie Sanok w latach 2005, 2010 oraz 2014	10
Tabela 3. Gęstość zaludnienia w gminie Sanok w latach 2005, 2010 oraz 2014.....	10
Tabela 4. Mieszkańcy gminy Sanok według ekonomicznych grup wieku.....	10
Tabela 5. Linie regularne w gminie Sanok, na które zezwolenia wydał Wójt Gminy Sanok.....	14
Tabela 6. Planowane linie komunikacyjne w gminie Sanok	16
Tabela 7. Wykaz placówek oświatowych w gminie Sanok	18
Tabela 8. Zakłady pracy w gminie Sanok.....	19
Tabela 9. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.....	33
Tabela 10. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym	35
Tabela 11. Organizacja systemu informacji pasażerskiej.....	39
Tabela 12. Linie komunikacyjne w wariantach rozwojowych sieci w gminie Sanok	42