

**UCHWAŁA NR XXI/175/2016
RADY GMINY BARANÓW**

z dnia 25 listopada 2016 r.

w sprawie przyjęcia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Baranów"

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt. 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2016 r. poz. 446) oraz art. 9 ust. 2 i ust. 3, art. 12 ust. 1 i 2, art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440, ze zm.) uchwała się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Baranów” stanowiący załącznik do uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Baranów.

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

Przewodniczący Rady Gminy
Baranów

Jan Franciszek Nowak

Załącznik
do uchwały Nr XXI/175/2016
Rady Gminy Baranów
z dnia 25 listopada 2016 r.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Baranów



Baranów 2016

W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Baranów uwzględniona jest:

- Charakterystyka Gminy Baranów
- Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej
- Ocena i prognoza potrzeb przewozowych
- Przewidywane finansowanie usług przewozowych
- Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu
- Zasady organizacji rynku przewozów
- Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej
- Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera
- Stan zagospodarowania przestrzennego
- Ustalenia:
 - koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju,
 - planu zagospodarowania przestrzennego województwa,
 - studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,
 - miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
- Sytuacja społeczno-gospodarcza Gminy Baranów
- Wpływ transportu na środowisko
- Potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych
- Potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich
- Rentowność linii komunikacyjnych

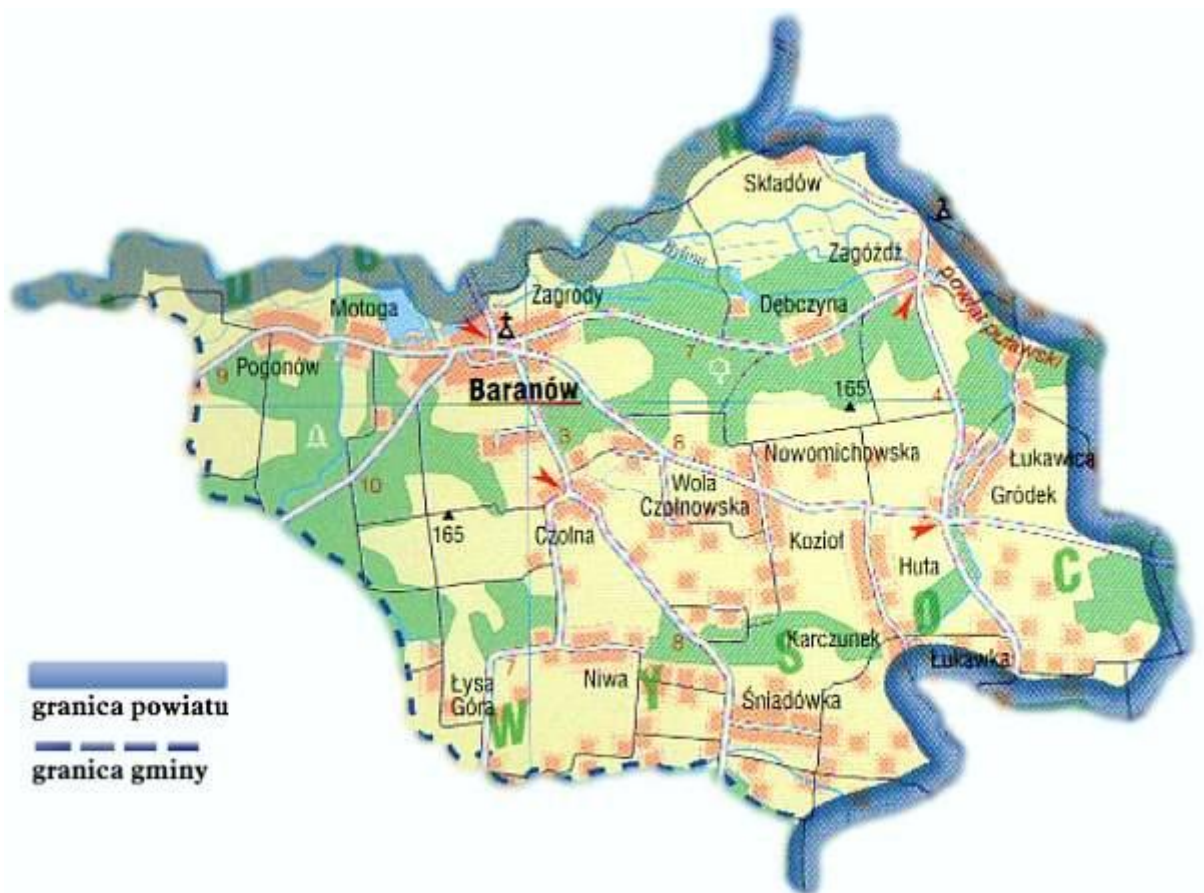
Gmina Baranów o powierzchni 8 503 ha leży w północno-wschodniej części powiatu puławskiego i sąsiaduje z trzema gminami powiatu lubartowskiego, jedną powiatu puławskiego oraz jedną powiatu ryckiego. Gmina jest położona na lewym brzegu dolnego Wieprza, w obrębie Równiny (Wysoczyzny) Lubartowskiej oraz Pradoliny Wieprza, stanowiących mezoregiony Niziny Południowo-Podlaskiej.

W skład gminy wchodzi 19 miejscowości zamieszkałych przez 4330 osób. Zaludnienie gminy zmniejsza się z powodu migracji i starzenia się społeczeństwa.

Podstawowym źródłem dochodu mieszkańców gminy jest praca w indywidualnych gospodarstwach rolnych.

Praca poza granicami gminy, przede wszystkim w Zakładach Azotowych w Puławach, jest dodatkowym lub głównym zajęciem części mieszkańców.

Gmina leży na glebach średniej i słabej jakości. Grunty orne stanowią około połowy obszaru gminy. Znaczny areal zajmują łąki i pastwiska, co wynika z położenia gminy w pradolinie dolnego Wieprza. Lesistość wynosi 24,19% i jest zbliżona do średniej krajowej (28,1%) i wojewódzkiej (22,5%).



Rysunek 1. Mapa Gminy Baranów

W skład gminy wchodzi 19 miejscowości zamieszkałych przez 4062 osoby. (rok 2016).

I.p.	miejscowość	sołectwo	liczba mieszkańców	% ogółu
1	Baranów	Baranów	1654	40,7
2	Czołna	Czołna	230	5,7
3	Dębczyna	Dębczyna	69	1,7
4	Gródek	Gródek	64	1,6
5	Huta	Huta	102	2,5
6	Karczunek	Karczunek	42	1,0
7	Klin	Klin	26	0,6
8	Kozioł	Kozioł	215	5,3
9	Łukawica	Łukawica	110	2,7
10	Łukawka	Łukawka	187	4,6
11	Łysa Góra	Łysa Góra	70	1,7
12	Motoga	Pogonów	38	0,9
13	Niwa	Niwa	114	2,8
14	Nowomichowska	Nowomichowska	26	0,6
15	Pogonów	Pogonów	225	5,5
16	Składów	Składów	77	1,9
17	Śniadówka	Śniadówka	304	7,5
18	Wola Czołnowska	Wola Czołnowska	347	8,5
19	Zagózdź	Zagózdź	162	4,0
		razem:	4062	100

O specyfice krajobrazu gminy decyduje jej położenie nad pradoliną Wieprza, ukształtowaną podczas zlodowacenia środkowopolskiego, gdy odprowadzała potężne masy wód na zachód. Dolina Wieprza stanowi obniżenie szerokie na kilka kilometrów. Jest to najatrakcyjniejsza krajobrazowo część gminy. Wieprz ma tutaj liczne zakola i rozlewiska. Mokradła tworzą piękną mozaikę z lasami i łąkami.

Południowa część gminy znajduje się w obrębie Wysoczyzny Lubartowskiej, leżącej między Pradolina Wieprza a lessową krawędzią Wyżyny Lubelskiej. Jest to zdenudowana równina morenowa ze żwirowymi ostańcami form lodowcowych.

Duże obszary lasów iglastych, liściastych i mieszanych oraz łąk i pastwisk są jednym z najważniejszych atutów krajobrazowych gminy, zwłaszcza w połączeniu z czystym powietrzem, rozległymi polami uprawnymi i obecnością dużej rzeki.

Krajobraz kulturowy gminy również ma swoje charakterystyczne cechy. W Baranowie typowy układ budownictwa wiejskiego stanowią stodoły ulokowane wzdłuż drogi, z domami mieszkalnymi na dalszym planie. Pod względem zajmowanej powierzchni w gminie przeważają sztuczne zbiorowiska roślinne, jakimi są użytki rolne.

Lasy zajmują 24,19% powierzchni, w tym lasy prywatne 1445 ha a państwowe zaledwie 345 ha. Przeważają w nich drzewostany sosnowe, brzoźowe i olchowe.

W gminie spotyka się różne typy drzewostanów: bory sosnowe, bory mieszane.

Nad Wieprzem i jego rozlewiskami oraz nad stawami występują olsy oraz zbiorowiska roślinności wodnej i szuwarowej. W pradolinie Wieprza są także murawy kserotermiczne.

Status lasu ochronnego został nadany fragmentowi o powierzchni zaledwie 6,84 ha. Zbiorowiska łąk i pastwisk występują w przede wszystkim w pradolinie Wieprza. Rolniczy charakter gminy powoduje, że w szacie roślinnej duży udział mają gatunki uprawiane przez człowieka, zwłaszcza zbiorowiska segetalne, towarzyszące uprawom zbóż i roślin okopowych. Uprawom rolniczym zwykle towarzyszą zbiorowiska roślinności zielnej.

Północna część gminy Baranów znajduje się w Obszarze Chronionego Krajobrazu „**Pradolina Wieprza**”, liczącego łącznie 33 159 ha. W granicach gminy znajduje się jego środkowa część o powierzchni 3 100 ha, co stanowi 36,5% obszaru gminy. Celem jego utworzenia była ochrona walorów krajobrazowych mozaiki lasów, łąk i torfowisk oraz zachowanie powiązań w ekosystemie. W OChK „Pradolina Wieprza” występują w dużej ilości rzadkie gatunki roślin i zwierząt, toteż jest możliwe przekształcenie go w park krajobrazowy. Dolina Wieprza jest korytarzem ekologicznym o znaczeniu krajowym, łączącym Parki Narodowe Roztoczański i Poleski z doliną Wisły.

Gmina leży na glebach średniej i słabej jakości. Grunty orne stanowią około połowy obszaru gminy. Znaczny areal zajmują łąki i pastwiska, co wynika z położenia gminy w pradolinie Wieprza. Lesistość jest zbliżona do średniej krajowej (28,1%) i wojewódzkiej (22,5%).

Średnia powierzchnia gospodarstwa rolnego wynosi 5,7 ha.

Głównymi elementami środowiska przyrodniczego, które decydują o rozwoju rolnictwa, są: klimat, warunki wodne, rzeźba terenu i gleby

Na terenie Gminy Baranów działa Zespół Szkolno - Przedszkolny w skład którego wchodzi:

- Gminne Przedszkole w Baranowie,
- Szkoła Podstawowa im. Powstańców Styczniowych w Baranowie,
- Gimnazjum im. Kard. Stefana Wyszyńskiego w Baranowie

Opiekę medyczną w Gminie Baranów zapewnia Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Baranowie.

W Gminie działa Gminne Centrum Kultury w Baranowie oraz Gminna Biblioteka Publiczna.

Podstawowym źródłem dochodu mieszkańców gminy jest praca w indywidualnych gospodarstwach rolnych. Praca poza granicami gminy, przede wszystkim w Zakładach Azotowych w Puławach, jest dodatkowym a dla niektórych mieszkańców głównym zajęciem.

Baranów jest gminą rolniczą, działają dwie przetwórcze owocowo – warzywne, kilkadziesiąt niewielkich zakładów przemysłowych i placówek usługowych, przede wszystkim w dziedzinie usług niematerialnych.

Z terenu Gminy Baranów na koniec 2015 roku na zarejestrowane były 162 osoby bezrobotne, w tym 88 kobiet, 33 osoby do 25 roku życia. Dziesięć osób zarejestrowanych jako bezrobotne miało przyznane prawo do zasiłku. Natomiast w całym Powiecie Puławskim na koniec 2015 roku zarejestrowanych było 4410 osób bezrobotnych, a poziom bezrobocia dla powiatu na koniec 2015 roku wynosił 9,8%. W tym względzie należy mieć na uwadze wciąż istniejący problem bezrobocia tzw. „ukrytego”, które nie ma odzwierciedlenia w oficjalnych statystykach

Dla gminy Baranów nie był opracowywany plan rozwoju transportu publicznego. Transport zbiorowy na obszarze gminy jest realizowany przez podmiot zewnętrzny – firmę Rago Sp. z o.o. z siedzibą w Jeziorzanach, która na podstawie posiadanych zezwoleń w oparciu o przepisy ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym realizuje przewozy pasażerskie na czterech liniach komunikacyjnych w granicach gminy.

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest zapewnienie usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze gminy Baranów.

Główne znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze gminy Baranów poprzez:

- dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych;
- zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
- koordynację planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z miejscowymi planami rozwoju przestrzennego;
- redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko; efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Cele szczegółowe planu – zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – obejmują:

- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej;

- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych;
- określenie zasad finansowania usług przewozowych;
- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu;
- ustalenie zasad organizacji rynku przewozów;
- określenie standardów usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- organizację systemu informacji dla pasażerów.

Plan transportowy poddano konsultacjom społecznym. Został przedstawiony do publicznego wglądu na stronie internetowej Urzędu Gminy Baranów, w BIP UG Baranów a informacja o przygotowywaniu planu została ogłoszona w prasie lokalnej – zgodnie z art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

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.

W gminie nie ma dróg krajowych ani wojewódzkich. Drogi powiatowe są na ogół utwardzone i obsadzone pasami zieleni. Drogi gminne mają różne rodzaje nawierzchni i nie są zadrzewione. Gmina Baranów położona jest w odległości 9 km od drogi krajowej nr 17 Warszawa - Lublin - Zamość - granica państwa. Zewnętrzne powiązania komunikacyjne gminy realizowane są poprzez drogi powiatowe a droga wojewódzka nr 823 Żyrzyn - Puławy realizuje powiązanie z ośrodkiem powiatowym w Puławach oddalonym o 20 km. Drogi powiatowe mają łączną długość 57,838 km, z czego 48,763 km ma twardą nawierzchnię, zaś 9,075 km gruntową. W miejscach szczególnie uczęszczanych przez pieszych zostało zbudowane 10,966 m² chodników. Drogi gminne mają łączną długość 45,150 km, i różne rodzaje nawierzchni: bitumiczną - 7,410 km, betonową - 0,540 km, kostkę - 1,470 km, utwardzoną nawierzchnię gruntową - 10,850 km, naturalną nawierzchnię gruntową - 24,880 km. Przez gminę nie przechodzą żadne linie kolejowe.

Do najważniejszych dróg na obszarze gminy Baranów należą drogi powiatowe:

- 1516L - Żyrzyn – Baranów – Michów – dr. woj. 809;
- 2500L Niebrzegów – Parafianka – Cezaryn – Baranów;
- 1518L Markuszów – Wolica – Zagózdź – Blizocin;
- 1434L dr. kraj. 48 – Ułęż – Baranów;
- 2515L Baranów – Kotliny – dr. pow. 1514L;
- 2511L dr. kraj. 17 – Żerdź – Łysa Góra – Niwa – Śniadówka;
- 1515L Michów – Miastkówka – Łukawica;
- 2514L Zagrody – Łysa Góra – dr. pow. 2511L

Ich obecność skutkuje emitowaniem przez środki transportu zanieczyszczeń komunikacyjnych, które mają duży wpływ na jakość powietrza atmosferycznego.

Transport dotyczy emisji związanych ze zużyciem paliw silnikowych w pojazdach poruszających się po terenie gminy.

Długość dróg na terenie gminy

Rodzaj drogi	Długość (w km)	Rodzaj nawierzchni	Rodzaj poboczy	Zadrzewienia
powiatowe	48,8	trwała	gruntowe, chodniki: 10.966 m ²	liniowe
	9,1	gruntowa	gruntowe	brak
	Razem: 57,9			
gminne	7,5	bitumiczna	gruntowe	brak
	0,5	betonowa	gruntowe	brak
	1,5	kostka	gruntowe, kostka	brak
	10,9	utwardzona gruntowa	brak	brak
	24,9	naturalna gruntowa	brak	brak
	Razem: 45,3			
RAZEM	103,2			

Uwzględniono jedynie ruch lokalny ze względu na brak dróg wojewódzkich i krajowych. Zgodnie z ogólnokrajowym trendem wzrasta ilość samochodów oraz intensywność ich użytkowania, co przekłada się na wzrost emisji z transportu. Jednocześnie średnia wieku pojazdów w Polsce ulega zmianie (jest coraz większy udział samochodów nieprzekraczających 10 lat), zatem zmniejsza się średnie zużycie paliw. Źródłami emisji w tej grupie są procesy spalania benzyn, oleju napędowego oraz LPG, przy czym udział benzyn zmniejsza się na korzyść oleju napędowego i LPG. Dla obliczenia emisji z poszczególnych źródeł, zastosowano następujące wskaźniki:

samochody osobowe	155 gCO ₂ /km
motocykle	155 gCO ₂ /km
samochody dostawcze	200 gCO ₂ /km

samochody ciężarowe	450 gCO ₂ /km
samochody ciężarowe z przyczepą	900 gCO ₂ /km
autobusy	450 gCO ₂ /km

Inwentaryzacja emisji ze zużycia paliw w transporcie lokalnym oparta jest na danych o pojazdach zarejestrowanych na terenie gminy oraz statystycznym kilometrażu pokonywanym przez określone kategorie pojazdów oszacowanym przez Instytut Transportu Samochodowego. Wyniki inwentaryzacji przedstawiono w tabeli zamieszczonej poniżej.

	Emisja w roku 2006	Emisja w roku 2020
Transport lokalny	4237,80 Mg CO₂	4237,80 * Mg CO₂

*Można przyjąć, że w roku 2020 pomimo szacowanego zwiększenia ilości pojazdów nie nastąpi wzrost emisji. Jest to wynikiem wymiany pojazdów użytkowanych na terenie gminy Baranów na nowsze i bardziej ekonomiczne (nowsze samochody zużywają mniej paliwa), co jednak jest rekompensowane zwiększonym wykorzystaniem pojazdów (większy przebieg roczny).

W segmencie osób korzystających z istniejącej komunikacji pasażerskiej w transporcie drogowym na liniach regularnych na terenie Gminy Baranów kształtuje się na poziomie ok. 250 pasażerów, w tym zdecydowana większość ponad 200 osób stanowią uczniowie dojeżdżający do Zespołu Szkolno – Przedszkolnego w Baranowie z miejscowości położonych na terenie gminy.

W dniu powszednim największy popyt na usługi przewozowe na liniach gminnych w gminie Baranów wystąpił w porach porannych i wczesnopopołudniowych, przypadających na godziny 7-8 i 12-14. Determinantem popytu na w/w usługi przewozowe jest dojazd uczniów do Zespołu Szkolno Przedszkolnego w Baranowie oraz innych osób dojeżdżających do ośrodka gminnego.

Obydwa rodzaje tych podróży mają charakter obligatoryjny. Są to przejazdy związane z wizytą w urzędzie, w trakcie wykonywania pracy zawodowej, ochrony zdrowia, w sprawach finansowych.

W dni wolne od pracy popyt na usługi przewozowe na terenie samej gminy Baranów jest znikomy, wiąże się przede wszystkim z dojazdem do miejsc kultu religijnego.

**WYKAZ ZEZWOLEŃ
NA WYKONYWANIE REGULARNYCH PRZEWOZÓW OSÓB
PRZEBIEGAJĄCYCH PRZEZ GMINĘ BARANÓW**

Lp	Nr zezwolenia	Organ wydający zezwolenie	Przebieg linii regularnej	Data wydania zezwolenia	Data ważności zezwolenia	Nazwa/numer linii komunikacyjnej
1	1/2014	Wójt Gminy Baranów	Baranów- Składów -Zagóźdź- Dębczyna - Baranów-Wola Czołnowska- Baranów	27.06.2014	31.12.2016	Baranów – Dębczyna - Baranów
2	3/2014	Wójt Gminy Baranów	Baranów- Łukawka- Karczunek- Huta- Kozioł- Baranów- Pogonów – Motoga-Baranów- Baranów ul. Szkolna	27.06.2014	31.12.2016	Baranów – Pogonów - Baranów
3	4/2014	Wójt Gminy Baranów	Baranów – Dębczyna- Zagóźdź- Składów- Gródek- Łukawka- Karczunek- Huta- Kozioł- Wola Czołnowska- Baranów	27.06.2016	31.12.2016	Baranów – Składów- Baranów
4	2/2014	Wójt Gminy Baranów	Baranów- Śniadówka- Klin- Niwa- Czołna- Łysa Góra- Śniadówka- Klin- Niwa	27.06.2016	31.12.2016	Baranów- Śniadówka- Baranów
5	1/2015	Wójt Gminy Baranów	Gródek- Łukawica- Nowomichowska- Baranów	08.06.2015	31.12.2016	Gródek- Łukawica- Baranów
6	004/2015	Starosta Puławski	Składów- Dębczyna- Baranów- Czołna- Klin- Śniadówka- Niwa- Łysa Góra- Zagrody- Żyrzyn- Osiny- Wronów- Puławy	09.01.2015	31.12.2016	Składów- Baranów- Puławy

7	5/2015	Starosta Puławski	Baranów- Motoga- Pogonów- Wilczanka- Skrudki- Borysów- Bałtów- Osiny- Wronów- Puławy	12.01.2015	31.12.2016	Baranów- Żyrzyn- Puławy
8	DT- I.8070.436 . 9.2014.łw	Marszałek Województwa Lubelskiego	Michów-Gródek- Huta- Kozioł-Wola Czołnowska- Baranów- Żerdź- Żyrzyn- Bałtów- Osiny- Wronów- Puławy	30.12.2014	31.12.2016	Michów- Baranów- Puławy

Średnia miesięczna liczba kursów:

- poniedziałek – piątek - **920**
- sobota – niedziela - **160**

Średnia miesięczna liczba pasażerów:

- poniedziałek – piątek – **4540**
- sobota – niedziela - **460**

Przez teren gminy przebiega także linia regularna Lubartów – Warszawa obsługiwana przez firmę Usługi Transportowe Krajowe i Międzynarodowe Sławomir Siwek na podstawie zezwolenia Marszałka Województwa Lubelskiego Nr DT I.8070.309.1.2014.MNJ, przebiegająca przez: Lubartów – Kamionka – Michów – Baranów – Warszawa z ważnością do 31.12.2016.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030:

- wskazuje kierunki i możliwości polityki przestrzennej kraju, jednocześnie pozostawiając otwartą drogę co do wyboru konkretnych rozwiązań infrastrukturalnych, a za główne cele przyjmuje:
 - podwyższanie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności,
 - poprawę spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej,
 - poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych, poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej.
- wskazuje na potrzebę wzrostu mobilności przestrzennej wynikającej z dokonujących się zmian demograficznych w połączeniu z aktywizowaniem zasobów pracy,

- podkreśla istotę ekologii w transporcie zbiorowym – alternatywne źródła napędu, silniki konwencjonalne spełniające najwyższe normy emisji spalin, a także nacisk na wykorzystanie potencjału transportu szynowego,
- podkreśla szczególne znaczenie działań służących poprawie dostępności transportowej w ramach integracji obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich, co wpłynie na rozszerzenie zasięgu potencjalnego rynku pracy,
- zaznacza konieczność zapewnienia dostępności obszarom o najniższym dostępie do usług, przede wszystkim w aspekcie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich poprzez zapewnioną m.in. dostępność do transportu zbiorowego i rozwój infrastruktury transportowej,
- wskazuje znaczącą rolę poprawy dostępności do obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych miast, przez organizację transportu zbiorowego, zapewniającego dobre połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi,
- rekomenduje zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu za pomocą działań organizacyjnych i inwestycyjnych poprzez uwzględnianie w średniookresowych strategiach i planach inwestycyjnych alternatywnych środków transportu w stosunku do transportu drogowego i związanej z nim infrastruktury; w obszarze inwestycji bezpośrednio temu celowi służyć ma modernizacja sieci kolejowej prowadzona pod kątem zapewnienia wysokiego jej standardu i skrócenia czasów przejazdu.

Głównym celem zagospodarowania przestrzennego obszaru województwa lubelskiego, według wskazań Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego (PZPWL) w zakresie infrastruktury transportowej, jest osiągnięcie zrównoważonego systemu transportowego pod względem technicznym, przestrzennym, gospodarczym, społecznym i środowiskowym. PZPWL wskazuje także na równorzędność procesów budowy optymalnego modelu sieci transportowej wewnątrz regionu i procesu integracji systemu regionalnego z innymi regionami kraju, Unią Europejską oraz krajami Europy Wschodniej.

Dla osiągnięcia powyższego konieczna jest modernizacja i rozbudowa sieci transportowych, tj. sieci drogowej, sieci kolejowej i lotniczej oraz infrastruktury przejść granicznych.

PZPWL za priorytety w sferze infrastruktury transportowej wskazuje:

- integrację przewozów i infrastruktury komunikacyjnej,
- stworzenie multimodalnych korytarzy komunikacyjnych o parametrach zgodnych ze standardami Unii Europejskiej,
- osiągnięcie standardów europejskich w kompleksowej obsłudze osobowego i towarowego ruchu granicznego,
- polepszenie połączeń sieci transportowych województwa z sieciami państw i województw sąsiednich,

- zapewnienie warunków do szybkich połączeń lotniczych międzynarodowych i krajowych,
- zapewnienie zgodności rozwoju komunikacji z wymaganiami ochrony środowiska.

Zadania niezbędne do osiągnięcia powyższych priorytetów w aspekcie transportu publicznego według PZPWL to przede wszystkim:

- budowa autostrady A-2,
- dostosowanie do standardów europejskich najważniejszych dla województwa dróg w paneuropejskich korytarzach transportowych,
- dostosowanie innych ważnych połączeń międzyregionalnych do standardów europejskich,
- polepszenie połączeń sieci transportowej o znaczeniu regionalnym,
- poprawa stopnia otwartości regionu przez zwiększenie ilości przepraw mostowych przez Wisłę i Bug,
- zmniejszenie uciążliwości ruchu tranzytowego głównych tras przez realizację obwodnic obszarów zurbanizowanych,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- przystosowanie układu komunikacyjnego do potrzeb przyszłej aglomeracji lubelskiej,
- dostosowanie najważniejszych dróg dojazdowych do drogowych przejść granicznych do potrzeb wzrastającego transgranicznego ruchu drogowego,
- zapewnienie warunków (kompleksowa modernizacja) do szybkich połączeń kolejowych objętych umowami AGC i AGTC,
- zapewnienie warunków do szybkich połączeń kolejowych innymi ważnymi liniami o znaczeniu międzynarodowym i międzyregionalnym,
- zapewnienie warunków do sprawnej obsługi ruchu granicznego drogowego i kolejowego,
- stworzenie warunków do szybkich połączeń lotniczych.

Zgodnie z uchwałą Nr XLIX/399/2010 Rady Gminy Baranów z dnia 31 sierpnia 2010 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Baranów – II etap na terenie gminy ustalono zasady ochrony i kształtowania środowiska mające wpływ na sytuowanie infrastruktury drogowej i komunikacyjnej oraz organizację przewozów pasażerskich, w tym:

- Obowiązuje ochrona istniejących lasów, z wyjątkiem tych, które wskazano w planie na inne zagospodarowanie i które uzyskały zgodę właściwych organów na zmianę przeznaczenia gruntów leśnych na cele nieleśne;
- Obowiązuje zasada maksymalnej ochrony istniejącej zieleni w tym zadrzewień cennych pod względem przyrodniczym i krajobrazowym,

- Obowiązuje zakaz naruszania naturalnego charakteru cieków i zbiorników wodnych, rowów melioracyjnych z wyjątkiem zmian podyktowanych koniecznością: ochrony przeciwpowodziowej i pożarowej, wzrostu retencji wodnej, budowy układu komunikacyjnego i urządzeń inżynierii gminnej;
- Przebudowa istniejących cieków i rowów, a także realizacja przepustów i mostków możliwa jest po uzgodnieniu z zarządcą sieci;
- W zakresie ochrony powietrza ustalono obowiązek stosowania przy realizacji zabudowy wysokosprawnych niskoemisyjnych systemów grzewczych;
- Ustalono minimalny wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej zgodnie z ustaleniami szczegółowymi dla poszczególnych terenów;

Strefa oddziaływania hałasu od dróg klasy „G” głównych i „Z” zbiorczych – 25 m od krawędzi jezdni – w w/w strefie obowiązuje zakaz wznoszenia nowych budynków ochrony zdrowia i oświaty, ponadto wprowadza się obowiązek informowania właścicieli i inwestorów o możliwościach wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.

Zgodnie z Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim potencjalny organizator publicznego transportu zbiorowego dla Puław i okolic może wykonywać zadania związane z organizacją i zarządzaniem publicznego transportu zbiorowego dla następujących jednostek: miasto Puławy, gmina Puławy, gmina Janowiec, gmina Kazimierz Dolny, gmina Końskowola, oraz gmina Żyrzyn.

Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym w województwie lubelskim przebiegające przez teren Gminy Baranów:

Linia Nr 558 Lubartów – Kamionka – Michów – Baranów – Żyrzyn – Puławy - przy czym jak zaznaczono w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim jest możliwa organizacja tej linii komunikacyjnej przez Województwo Lubelskie w przypadku posiadania odpowiednich środków finansowych oraz istnienia uzasadnionych uwarunkowań demograficznych i społecznych.

Zgodnie z Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Puławskiego Etap I + II potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu puławskiego najlepiej zaspokajane są w Gminie Markuszów, gdzie w dni robocze wskaźnik liczby połączeń w transporcie drogowym na 1000 mieszkańców jest najwyższy. Wskaźnik ten najniższą wartość przyjmuje w Gminie Baranów. W dni wolne od pracy, tj. w soboty i niedziele liczba połączeń gwałtownie maleje, co przekłada się na niedostateczną obsługę transportem publicznym w całym powiecie, przede wszystkim w Gminie Baranów.

W przypadku powiatu puławskiego większa część jego gmin (Puławy, Kazimierz Dolny, Janowiec, Końskowola, Żyrzyn, Kurów) zdecydowała się zawrzeć porozumienie międzygminne z Miastem Puławy, w sprawie realizacji wspólnej komunikacji miejskiej, co oznaczało scedowanie na tę gminę organizacji całości lokalnego transportu zbiorowego na swoim obszarze (z wyjątkiem gminy Kurów, która w porozumieniu wskazała konkretne miejscowości, a nie obszar całej gminy). **To oznacza, że większość obszaru powiatu puławskiego jest objęta komunikacją miejską organizowaną przez Miasto Puławy. Z tego względu Miasto Puławy jest najważniejszym organizatorem publicznego transportu zbiorowego w powiecie puławskim.** W takim przypadku powiat puławski nie może wkraczać w kompetencje innego organizatora i odrębnie organizować przewozy wewnątrz obszaru wyznaczonego granicami gmin współpracujących z Miastem Puławy. **Zatem Powiat Puławski może być organizatorem tylko dla linii komunikacyjnych łączących jakąkolwiek gminę powiatu puławskiego (w większości przypadków Miasto Puławy) z gminami, które nie zdecydowały się na powierzenie organizacji lokalnego transportu zbiorowego innym gminom, tj. gminami: Nałęczów, Wąwolnica, Markuszów i Baranów.**

Powiat Puławski planuje organizację 33 linii komunikacyjnych w transporcie drogowym na terenie powiatu puławskiego, w tym 19 linii do wybiegających do sąsiednich powiatów. Nie przewiduje się organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym.

Planowana sieć komunikacyjna ma na celu utrzymanie obecnie istniejącej sieci połączeń zapewnianej przez przewoźników, dzięki czemu możliwe będzie rekompensowanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Zaplanowany model sieci połączeń zapewni wszystkim obecnym pasażerom dalszy dostęp do usług przewozowych, gdyż przewidziano organizację linii komunikacyjnych na wszystkich istniejących liniach komunikacyjnych.

Podstawowym założeniem przy projektowaniu niniejszej siatki połączeń było przyjęcie zasady, że powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez Powiat Puławski uzupełniają siatkę połączeń puławskiej komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Puławy. Z tego względu nie rozpatrywano konkretnych linii komunikacyjnych łączących Puławy z tymi siedzibami gmin, które podpisały z Miastem Puławy porozumienie międzygminne na wspólną organizację komunikacji miejskiej (Janowiec, Żyrzyn, Końskowola, Kurów, Kazimierz Dolny), gdyż organizatorem takich linii jest Miasto Puławy. Tym samym, powiatowe przewozy pasażerskie planowane do organizacji przez Powiat Puławski koncentrują się na obsłudze pozostałych gmin (Nałęczów, Wąwolnica, Markuszów, Baranów), a także tej części gminy Kurów pozbawionej wspomnianej komunikacji miejskiej.

Zaplanowano funkcjonowanie następujących linii komunikacyjnych:

- z Puław do gmin: Baranów, Nałęczów, Wąwolnica i Markuszów,
- z Puław do północnej części gminy Kurów,

- pomiędzy gminami Nałęczów i Wąwolnica,
- oraz opcjonalnie – 19 dodatkowych linii komunikacyjnych do innych powiatów pod warunkiem zawarcia stosownych porozumień, tj. do Lublina oraz miejscowości w powiatach: lubelskim, lubartowski, ryckim, opolskim, zwoleńskim i kozienickim, w szczególności łączących:
 - Puławy z Kozienicami, Łaguszowem, Lucimią, Rykami (przez Żyrzyn i Strzyżowice lub Żyrzyn i Baranów), Michowem (przez Baranów), Zwoleniem (przez Janowiec), Opolem Lubelskim i innymi miejscowościami powiatu opolskiego (przez Kazimierz Dolny i Wilków), Poniatową (przez Kazimierz Dolny),
 - Lublin z Puławami przez Nałęczów i Kazimierz Dolny, ale trasą alternatywną wobec linii wojewódzkiej nr 508,
 - Nałęczów i Wąwolnicę z Opolem Lubelskim, Niezabitowem,
 - Nałęczów z Wojciechowem, Ożarowem,
 - Baranów z Rykami, Dęblinem, Lendo Wielkim,
 - Lublin z Michowem przez obszar powiatu puławskiego (gmina Kurów),
 - Lublin z Poniatową, Opolem Lubelskim przez obszar powiatu puławskiego (gminy Nałęczów i Wąwolnica).

Zgodnie z Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Puławskiego Etap I + II w przyszłości możliwe jest zaprojektowanie następujących linii regularnych przebiegających przez teren Gminy Baranów

Nr linii komunikacyjnej	Przebieg linii komunikacyjnej
805	Puławy – Wronów – Osiny – Żyrzyn – Żerdź – Parafianka – Skrudki – Wilczanka – Pogonów – Motoga – Baranów
815	Puławy – Wronów – Osiny – Żyrzyn – Żerdź – Baranów – /powiat rycki/ – (Ryki) <i>Konieczne jest zawarcie porozumienia z Powiatem Ryckim</i>
825	Puławy – Wronów – Osiny – Żyrzyn – Żerdź – Baranów – Wola Czołnowska – Kozioł – Huta – Karczunek – Łukawka – Gródek – Łukawica
855	Puławy – Wronów – Osiny – Żyrzyn – Żerdź – Baranów – Wola Czołnowska – Kozioł – /powiat lubartowski/ – (Michów)
835	Puławy – Wronów – Osiny – Żyrzyn – Zagrody – Łysa Góra – Niwa – Śniadówka – Klin – Czołna – Baranów – Dębczynna – Zagóźdź – Składów
816	Baranów – /powiat rycki/ – (Ryki/Dęblin) <i>Konieczne jest zawarcie porozumienia z Powiatem Ryckim</i>

Przyjmuje się, że przewozy gminne w Gminie Baranów o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie minimalnej dostępności komunikacyjnej. Dojazd do gminy powinien zapewniać zintegrowanie gminnych przewozów pasażerskich z istniejącymi oraz planowanymi powiatowymi i wojewódzkimi przewozami pasażerskimi. Trasy linii komunikacyjnych powinny być zatem prowadzone tak, aby zapewnić minimalną dostępność transportową dla wszystkich miejscowości – sołectwami a ośrodkiem gminnym jakim jest miejscowość Baranów.

Potrzeba uruchomienia gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej determinowana jest:

- brakiem wojewódzkich linii autobusowych organizowanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego (są dopiero planowane);
- rosnącym ryzykiem likwidacji linii lokalnych o niewielkiej liczbie pasażerów i ujemnej rentowości dla przewoźników;
- ryzykiem całkowitego zaniechania realizacji przewozów na lokalnych liniach po utracie prawa przewoźników do występowania o rekompensatę strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych;
- występującej koncentracji przewozów komercyjnych wyłącznie na trasach o znacznych potokach pasażerskich.

Gminne przewozy pasażerskie organizowane przez Wójta – jako zadanie własne gminy – powinny obejmować taki zakres, aby zapewnić minimalną dostępność transportową mieszkańcom gminy do ośrodka gminnego oraz uczniom do Zespołu Szkolno – Przedszkolnego w Baranowie.

Ważnym jest odpowiednie dostosowanie zakresu czasowego przewozów – w sposób umożliwiający codzienne dojazdy do miejsc pracy i nauki oraz w sprawach wymagających kontaktu z urzędem gminy.

Popyt na przewozy komunikacją zbiorową w gminie Baranów będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury mieszkańców poszczególnych miejscowości objętych obsługą komunikacyjną;
- liczby samochodów osobowych;
- mobilności mieszkańców;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego, zwłaszcza godzin kursowania;
- wielkości oferty przewozowej, przede wszystkim w zakresie liczby połączeń;

Z uwagi na stale rosnące wykorzystanie w podróżach samochodów osobowych, oddziaływanie na popyt wymaga podjęcia przez organizatorów transportu publicznego odpowiednich działań. Podejmowane działania w zakresie kształtowania oferty przewozowej powinny obejmować dostosowanie do potrzeb mieszkańców.

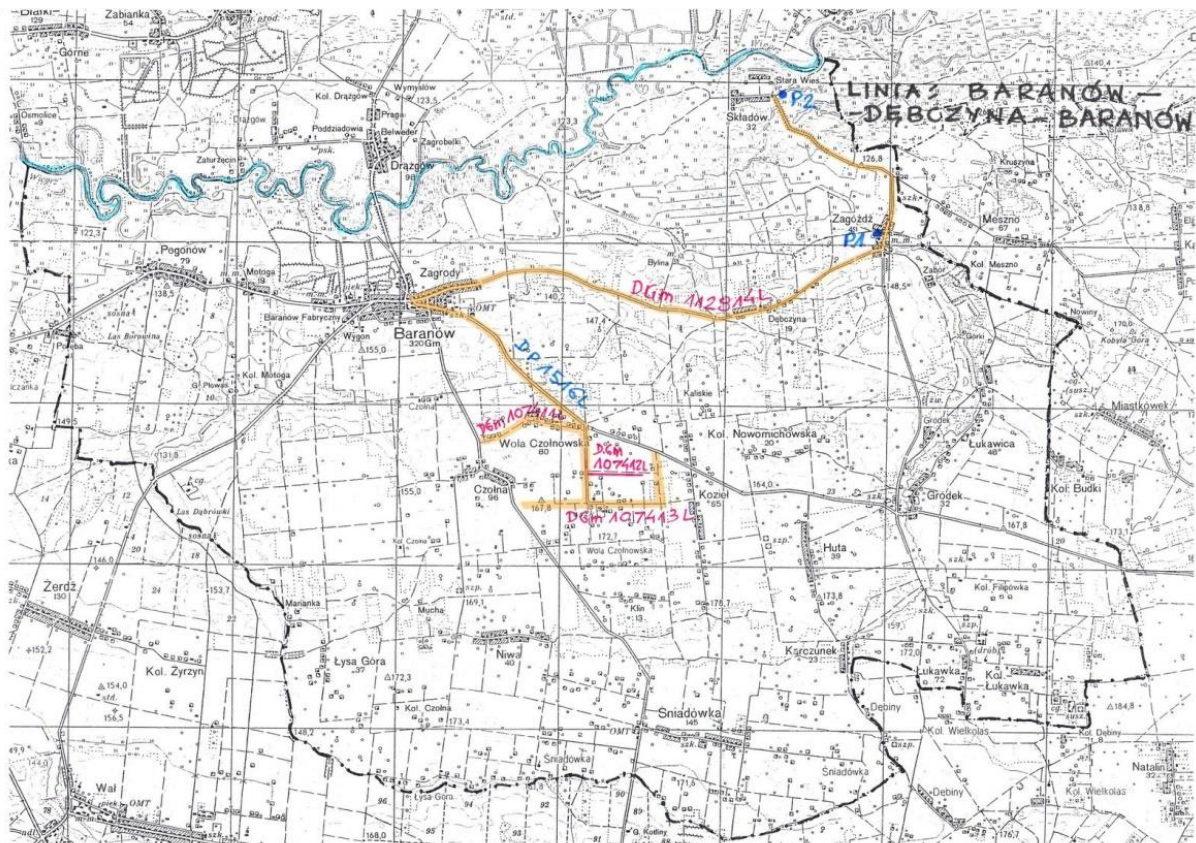
Analizując przewidywany wpływ czynników zewnętrznych na popyt na usługi komunikacji zbiorowej w gminie Baranów, należy wziąć pod uwagę tendencję demograficzną, zakładającą – zmniejszanie się liczby mieszkańców gminy oraz przede wszystkim liczbę uczniów korzystających z linii regularnych w trakcie dojazdu do i ze szkoły.

W gminie podróże komunikacją publiczną odbywać się będą autobusową komunikacją komercyjną organizowaną przez Wójta Gminy Baranów.

Planowana dla 2017 roku i na lata 2018-2030 sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej na terenie Gminy Baranów z możliwością aktualizacji i powiększenia oferty komunikacyjnej:

Linia komunikacyjna I	Przystanki/Przebieg linii komunikacyjnej
Baranów – Dębczyna – Baranów	Baranów ul. Rynek Baranów ul. Szkolna Składow Składow P2 Zagózdź P1 Dębczyna Baranów ul. Szkolna Wola Czołnowska dr. gm. 107411L Wola Czołnowska dr. gm. 107412L Wola Czołnowska dr. gm. 107413L –Baranów ul. Szkolna Baranów ul. Rynek

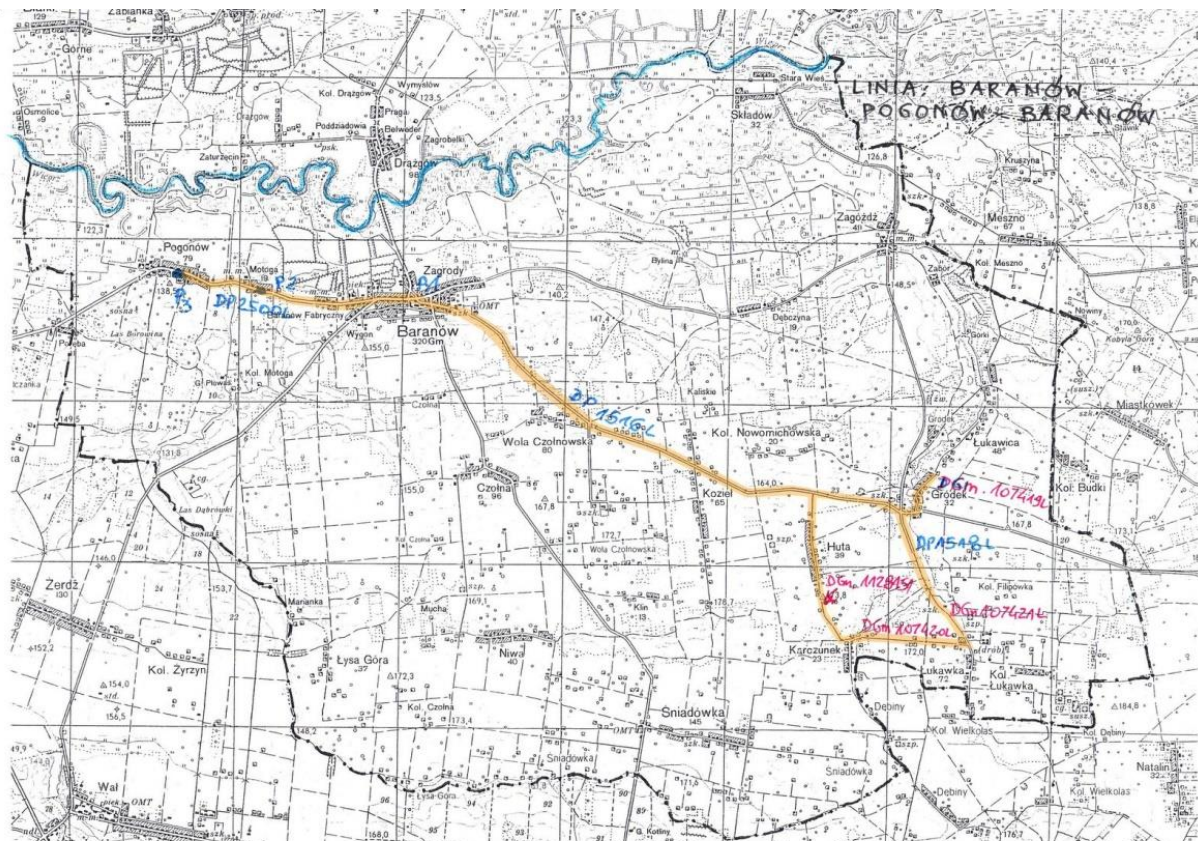
Mapa:



Rysunek 2. Linia komunikacyjna Baranów - Dębczyna - Baranów

Linia komunikacyjna II	Przystanki/Przebieg linii komunikacyjnej
Baranów – Pogonów – Baranów	Baranów ul. Rynek Baranów ul. Szkolna Gródek dr. gm. 107419L Łukawica dr. gm. 107422L Łukawka dr. gm. 107421L karczunek dr. gm. 107420L Huta – Kozioł dr. gm. 107414L Baranów ul. Szkolna Baranów ul. Rynek Pogonów P3 Motoga P1 Baranów ul. Rynek Baranów ul. Szkolna

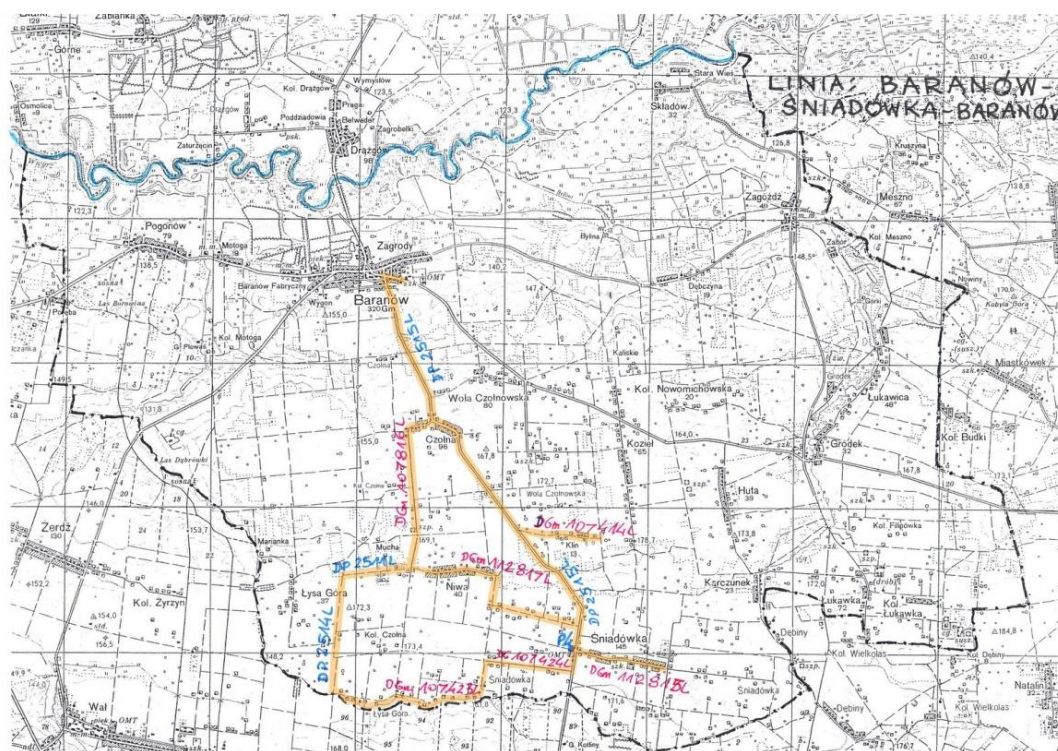
Mapa:



Rysunek 3. Linia komunikacyjna Baranów - Pogonów - Baranów

Linia komunikacyjna III	Przystanki/Przebieg linii komunikacyjnej
Baranów – Śniadówka – Baranów	Baranów ul. Rynek Baranów ul. Szkolna Niwa Łysa Góra dr. gm. 107423L Śniadówka P4 Śniadówka dr. gm. 107424L Śniadówka dr. gm. 112817L Klin dr. gm. 107414L Niwa Czołna Baranów ul. Szkolna Baranów ul. Rynek Łysa Góra dr. gm. 107423L Śniadówka P4 Śniadówka dr. gm. 107424L Śniadówka dr. gm. 112817L Klin dr. gm. 107414L Niwa Czołna Baranów ul. Szkolna Baranów ul. Rynek

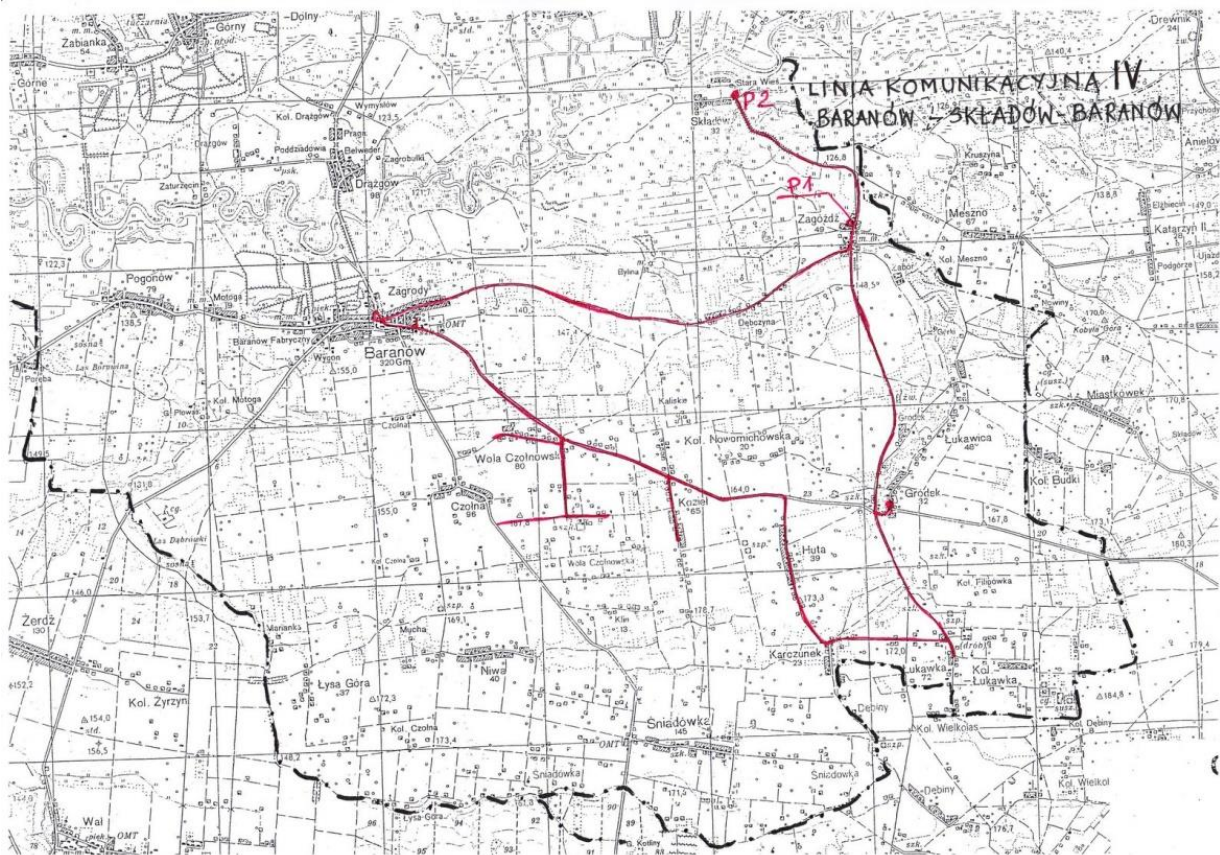
Mapa:



Rysunek 4. Linia komunikacyjna Baranów - Śniadówka – Baranów

Linia komunikacyjna IV	Przystanki/Przebieg linii komunikacyjnej
Baranów – Składów – Baranów	Baranów ul. Rynek Baranów ul. Szkolna Dębczynna Zagózdź P1 Składów P2 Gródek dr. gm. 107419L Łukawka dr. gm. 107422L Łukawka dr. gm. 107421L Karczunek dr. gm. 107420L Huta Kozioł dr. gm. 107414L Wola Czołnowska dr. gm. 107411L Wola Czołnowska dr. gm. 107412L Wola Czołnowska dr. gm. 107413L Baranów ul. Szkolna Baranów ul. Rynek

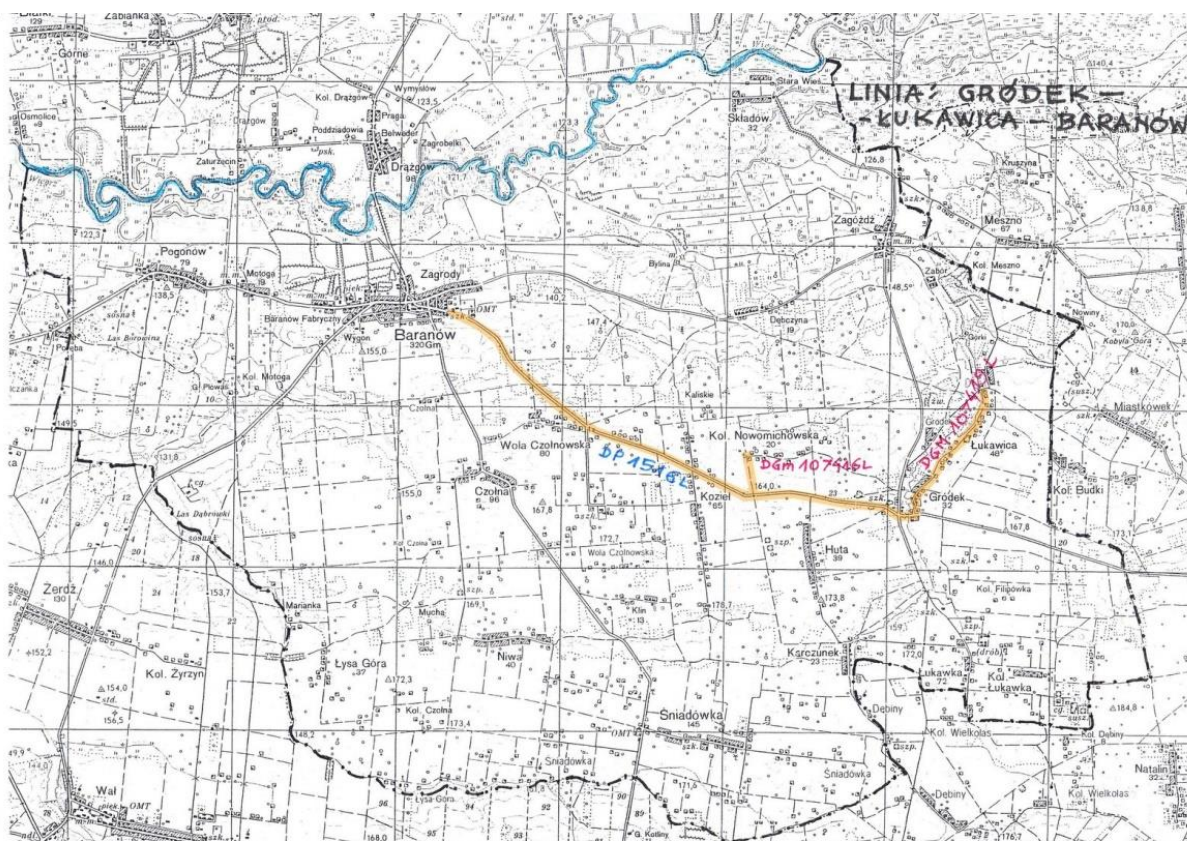
Mapa:



Rysunek 5. Linia komunikacyjna Baranów - Składów - Baranów

Linia komunikacyjna V	Przystanki/Przebieg linii komunikacyjnej
Baranów – Łukawica – Baranów	Baranów ul. Rynek Gródek dr. gm. 107419L Łukawica dr. gm. 107419L Nowomichowska dr. gm. 107416L Baranów ul. Szkolna Baranów ul. Rynek

Mapa:



Rysunek 6. Linia komunikacyjna Baranów - Łukawica - Baranów

Organizacja gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej odbywać się będzie poprzez uruchamianie linii w ramach bezpośredniego zawarcia umowy z przewoźnikiem linii komunikacyjnej spełniającego określone warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób.

Zgodnie z art. 22 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy 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.

Planowana w Gminie Baranów sieć linii komunikacyjnych obejmować będzie świadczenia usług przez przewoźnika w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie.

Z przewoźnikiem, który będzie świadczył usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Baranów zostanie zawarta umowa określająca w szczególności:

- opis usług wynikających z zamówienia;
- linie komunikacyjne, których dotyczy umowa;
- czas trwania umowy;
- warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator;
- warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- częstotliwość składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej;
- zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora;
- zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora;
- stroną umowy, której przysługują wpływy z opłat;
- stroną umowy, która jest zobowiązana do wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 46 ust. 1 pkt 3, 6 oraz 9;
- sposób dystrybucji biletów;
- sposób, w jaki jest obliczana rekompensata;

- stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych z ich właścicielami lub zarządzającymi;
- warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi;
- warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów;
- warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów;
- kary umowne;
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy

Coraz częściej przewoźnicy komercyjni ograniczają połączenia komunikacyjne na obszarze jednostki samorządowej do zakresu tras o znacznych potokach pasażerskich. Mniejsze miejscowości w rezultacie przestają być obsługiwane komunikacją komercyjną albo są obsługiwane tylko kilkoma kursami w dniu powszednim w roku szkolnym. Dostępność do komunikacji publicznej staje się coraz niższa, co w efekcie powoduje ryzyko wykluczenia społecznego dla grup mieszkańców nieposiadających samochodów osobowych, nieposiadających prawa jazdy, czy o ograniczonej zdolności do poruszania się. W takich sytuacjach konieczne stają się, dla zrealizowania takich przewozów – działania jednostki samorządu terytorialnego związane z organizacją przewozów na terenie gminy.

Obecnie gmina Baranów, jako jednostka samorządu terytorialnego, nie finansuje publicznego transportu zbiorowego.

Do dnia 31 grudnia 2017 r. przewoźnicy, zgodnie z obowiązującymi przepisami, uzyskiwać będą za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego refundację z budżetu państwa z tytułu udzielanych ulg ustawowych.

Od dnia 1 stycznia 2017 roku przewóz osób na obszarze gminy odbywa się również w ramach gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, których organizatorem będzie Gmina Baranów.

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w Gminie Baranów odbywać będzie się poprzez wydatkowanie w 2017 roku środków z budżetu gminy. Środki te pokrywać będą wydatki bieżące na:

- Zakup usług przewozowych od operatorów;
- Utrzymanie infrastruktury, w tym drogowej oraz przystanków;
- Funkcjonowanie organizatora przewozów.

Źródłem finansowania przewozów będą dochody własne Gminy Baranów.

Od 1 stycznia 2018 roku, zgodnie z zapisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym finansowanie publicznego transportu zbiorowego w Gminie Baranów odbywać będzie się również poprzez przekazywanie za pośrednictwem Gminy Baranów bezpośrednio przewoźnikowi środków pochodzących z budżetu państwa z tytułu utraconych przez przewoźnika dochodów w związku ze stosowaniem ulg ustawowych w przewozach o charakterze komunikacji publicznej.

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.

Powinno być to realizowane poprzez:

- dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
- dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
- minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów na dodatkowych przystankach np. na żądanie; tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków; likwidacja progów na drodze dojścia do przystanków.
- zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze
- dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
- poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

Zarówno operatorzy, jak i przewoźnicy w transporcie publicznym zobowiązani są do umieszczenia swoich rozkładów jazdy na stronach internetowych (o ile takowe posiadają) oraz przekazywania organizatorowi publicznego transportu zbiorowego danych związanych z rozkładem jazdy w celu zamieszczenia ich na przystankach, dworcach i w systemach informacji pasażerskiej.

Oferta przewozowa powinna być udostępniana przy użyciu następujących nośników:

- tablic z nazwą, numerem przystanku oraz nazwami handlowymi linii komunikacyjnych o wielkości, które umożliwią odczytanie ich z wnętrza pojazdu,

- rozkładów jazdy wywieszanych na przystankach przez organizatora przewozów lub zarządzającego dworcem, przekazanych uprzednio organizatorowi w formie elektronicznej przez przewoźników w celu ich wydrukowania w ustalonym formacie,
- aktualnych informacji na temat tymczasowych zmian w przejazdach

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.

Aktualnie najbardziej dostępnym medium do rozpowszechniania informacji dotyczącej rozkładów jazdy jest Internet, dlatego też podstawą informacji o ofercie transportu zbiorowego powinna być strona internetowa, która przede wszystkim będzie umożliwiać wyszukanie połączeń, zaplanowanie podróży wraz z prezentacją wybranych tras na mapie, uzyskanie wiedzy o kosztach podróży oraz wnoszeniu koniecznych opłat, a także sprawdzenie rzeczywistej lokalizacji pojazdów.

Odpowiedzialność za emisję i dystrybucję biletów ponosi operator usług przewozowych. Bilety przejazdowe mogą być sprzedawane w stałych punktach sprzedaży, a także poprzez osoby prowadzące pojazdy transportu publicznego.

Realizacja zasady powszechnego dostępu do biletów wyznacza podstawowe zasady organizacji sieci sprzedaży. W przyszłości możliwe będzie wdrożenie nowoczesnych systemów dystrybucji biletów, opartych o wykorzystanie telefonów komórkowych, Internetu oraz kart elektronicznych.

Dla umożliwienia niepełnosprawnym samodzielnego korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego należy sukcesywnie dążyć do całkowitej likwidacji barier infrastrukturalnych poprzez uwzględnienie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskopodłogowego,
- 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 kurs autobusu w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje,
- wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym

Zasady te należy przyjąć, jako obligatoryjne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej.

W zakresie infrastruktury drogowej i przystankowej transportu publicznego proponowane jest przeprowadzenie inwestycji, mających na celu poprawę jej jakości.

Przewiduje się naprawę zniszczonej nawierzchni na drogach łączących miejscowości na terenie gminy, która przyczyni się do zwiększenia prędkości komunikacyjnej i tym samym skrócenia czasu przejazdu na odcinkach objętych przebudową. Dodatkowo planuje się montaż oraz remonty wiat na przystankach o największej frekwencji podróżnych w każdej miejscowości.

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440, ze zm.) plan transportowy może być opracowany przez właściwego organizatora na obszarze liczącym mniejszą liczbę mieszkańców niż określona w ustawie, to jest w przypadku gminy liczącej mniej niż 50 tysięcy mieszkańców.

Przedstawiony projekt planu obejmuje wszystkie zagadnienia, które wykazane zostały w wymienionej ustawie oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U z 2011 r. Nr 117, poz. 684).

Informacja o opracowanym projekcie planu transportowego została ogłoszona we „Wspólnocie Puławskiej”.

Ponadto powyższa informacja została też zamieszczona w Biuletynie Informacji Publicznej, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Baranów w okresie od 12 października 2016 roku do 18 listopada 2016 roku.