



**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO  
ROZWOJU PUBLICZNEGO  
TRANSPORTU ZBIOROWEGO  
W POWIECIE BRZESKIM**

STAROSTWO POWIATOWE W BRZESKU

---

## Spis treści

### Część I – tekstowa

1. Wstęp .....	3
2. Cel i zakres opracowania planu transportowego oraz wyjaśnienie użytych pojęć .....	6
3. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym.....	10
Historia .....	10
Lokalizacja.....	10
Układ przestrzenny.....	13
Stan zagospodarowania .....	14
Demografia.....	15
Infrastruktura społeczna .....	17
Oświata.....	17
Kultura i sztuka .....	20
Sport i rekreacja .....	21
Turystyka .....	21
Bezpieczeństwo publiczne.....	24
Służba zdrowia.....	24
4. Sieć drogowa i kolejowa w powiecie brzeskim, inwestycje drogowe, przystanki.....	26
5. Sieć połączeń komunikacyjnych drogowych i kolejowych na terenie powiatu brzeskiego .....	29
Ustalenia krajowego planu transportowego.....	29
Przewozy wykonywane na terenie powiatu brzeskiego na liniach komunikacyjnych o charakterze ponadpowiatowym .....	30
Przewozy wykonywane obecnie.....	30
Plan transportowy Województwa Małopolskiego .....	34
Przewozy wykonywane w granicach administracyjnych powiatu brzeskiego .....	35
Przewozy wykonywane na terenie poszczególnych gmin.....	43
6. Zasady organizacji rynku przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu brzeskiego .....	47
Generatory ruchu w powiecie brzeskim.....	47
Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej .....	52
Tryb wyboru operatorów .....	56

Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu .....	58
Ocena i prognoza potrzeb przewozowych – pożądany standard usług przewozowych. ....	61
Ochrona środowiska .....	61
Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego .....	63
System informacji dla pasażerów .....	65
7. Finansowanie usług o charakterze użyteczności publicznej.....	69
8. Podsumowanie – kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w powiecie brzeskim ..	75
Spisy.....	77
Spis tabel .....	77
Spis rysunków .....	78
Bibliografia.....	79
 <b>Część II – graficzna</b>	
Plan sieci komunikacyjnej powiatu brzeskiego ze wskazaniem zintegrowanych punktów przesiadkowych.....	76

## Część I – tekstowa

### 1. Wstęp

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie regularnego przewozu osób na terenie powiatu brzeskiego został opracowany w oparciu o przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 ze zm.) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. nr 117, poz. 684).

Powyzsza ustawa w sposób zasadniczy zmienia dotychczasowy model funkcjonowania i organizowania przewozów w transporcie publicznym. Zakłada on, że wykonywanie regularnego przewozu osób będzie odbywało się w ramach publicznego transportu zbiorowego, którego zorganizowanie leży w gestii właściwego organizatora. Przewozy te zostały nazwane „przewozami o charakterze użyteczności publicznej”. Organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, którym jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu dano możliwość korzystania z pewnych instrumentów, za pomocą których może on interweniować na rynku przewozów (np. poprzez dofinansowanie). Dzięki temu możliwe jest świadczenie usług niezbędnych z punktu widzenia interesu społecznego, których wykonywanie na zasadach rynkowych jest nieopłacalne. Zgodnie z ustawą przewozy fizycznie wykonuje operator publicznego transportu zbiorowego, czyli samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania niezbędnych i koniecznych z punktu widzenia ogólnego interesu społecznego usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie takich usług. Przedsiębiorca świadczący usługi przewozu o charakterze użyteczności publicznej został w ustawie określony mianem „operatora”.

Należy podkreślić, że w ustawie wyraźnie rozróżniono usługi wykonywane przez operatora od tych świadczonych przez przewoźnika, czyli przedsiębiorcę, który realizuje przewozy „komercyjne”, niebędące przewozami o charakterze użyteczności publicznej, na wykonywanie których nie otrzymuje on dofinansowania, a w związku z tym nie musi on stosować ulg, o których mowa w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do

ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295) i innych aktach prawnych.

Podstawę do organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej stanowi „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”, zwany w dalszej części opracowania „planem transportowym”. Ustawa przesądza, iż plan transportowy stanowi akt prawa miejscowego. Został on opracowany w celu zapewnienia zrównoważonego, uwzględniającego oczekiwania społeczne rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Kwestia ta jest bardzo istotna, gdyż to właśnie między innymi jakość systemu transportowego decyduje o jakości życia mieszkańców, a także o warunkach rozwoju gospodarczego obszaru objętego planem transportowym.

Jednym z zadań Powiatu, które zostało określone w art. 4 ustawy o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 511 ze zm.), jest wykonywanie określonych ustawami zadań publicznych o charakterze ponadgminnym w zakresie transportu zbiorowego. Polega to na zaspokajaniu potrzeb społecznych w zakresie komunikacji pomiędzy poszczególnymi miejscowościami powiatu. Powiatowe przewozy powinny dawać zarówno możliwość przemieszczania się osobom, dla których inna forma transportu nie jest dostępna, jak również kształtować zachowania społeczne zmierzające do ograniczania ruchu samochodowego w miejscach, gdzie zatłoczenie dróg stwarza bariery dla funkcjonowania gospodarki oraz poważnie obniża jakość życia mieszkańców.

W 2018 r. wszystkimi rodzajami środków transportu przewieziono mniej pasażerów niż w roku poprzednim. Wzrost przewozów w stosunku do roku ubiegłego odnotowano w transporcie kolejowym (o 2,2%), morskim (o 5,3%) i wodnym śródlądowym (o 10,5%). W skali całego kraju w 2018 r. udział transportu samochodowego wynosił 50,8 %, natomiast kolejowego 46,7%.

W dużych aglomeracjach, gdzie publiczny transport zbiorowy osób jest rozwinięty, zorganizowane przewozy pasażerskie stanowią około 75% całego transportu osób. Wynika to przede wszystkim z dużej dostępności tego rodzaju transportu i tradycji. Obecnie w powiecie brzeskim udział przewozów zorganizowanych w ogólnej liczbie przewozów jest znacznie niższy. Na dzień 30 września 2019 r. na terenie powiatu brzeskiego zarejestrowanych było 83 783 samochodów osobowych, co stanowi 0,9 pojazdu w przeliczeniu na jednego mieszkańca. To sprawia, że transport indywidualny jest preferowanym przez mieszkańców sposo-

bem komunikacji. Z transportu zorganizowanego korzystają głównie osoby starsze oraz dzieci i młodzież szkolna.

Głównym zadaniem organizatora jest odbudowa zaufania do transportu publicznego, co będzie powolnym procesem i zależeć będzie od wielu czynników: sprawnej organizacji transportu przez samorząd powiatowy i samorządy gminne, zintegrowania sieci transportu lokalnego z siecią ponadpowiatową, zapewnienia odpowiedniej infrastruktury drogowej (przystanków, punktów przesiadkowych) itd.

## 2. Cel i zakres opracowania planu transportowego oraz wyjaśnienie użytych pojęć

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest stworzenie ram prawnych dla organizacji rynku transportowego w taki sposób, aby zapewnić on mieszkańcom powiatu brzeskiego odpowiedni dostęp do transportu publicznego, co korzystnie wpłynie na rozwój społeczno-gospodarczy powiatu, zaspokoi oczekiwania społeczne oraz wpłynie na ochronę środowiska naturalnego i poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Transport publiczny winien stanowić realną alternatywę dla transportu prywatnego realizowanego za pomocą samochodów osobowych. Obecnie na terenie powiatu brzeskiego nie funkcjonuje żaden podmiot wewnętrzny wykonujący te zadania w imieniu powiatu. Na terenie Brzeska działa Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne będące spółką prawa handlowego, w której całość udziałów należy do Gminy Brzesko. Spółka MPK Brzesko wykonuje przewozy wyłącznie na obszarze tej gminy. Ponadto na terenie całego powiatu brzeskiego przewozy wykonywane są przez prywatnych przedsiębiorców działających na zasadach komercyjnych, niezależnie od jednostek samorządu terytorialnego. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w sposób zasadniczy zmienia koncepcję funkcjonowania przewozów publicznych. Zakłada ona, iż linie, które nie są dochodowe, ale ich utrzymanie jest konieczne z punktu widzenia interesu społecznego, zostaną zorganizowane i utrzymane przez samorządy.

Szczegółowe zasady tworzenia i budowy planu transportowego zostały określone w art. 12 ust. 1 ustawy oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Plan winien określać:

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

- pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

Przy opracowywaniu planu należy przede wszystkim uwzględnić:

- koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju,
- plan zagospodarowania przestrzennego województwa,
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego,
- sytuację społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem,
- wpływ transportu na środowisko,
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich,
- rentowność linii komunikacyjnych.

Zadania organizatora transportu wynikające z ustawy o samorządzie powiatowym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym na obszarze powiatu brzeskiego powinien wykonywać **Starosta Brzeski**.

Analizując potrzeby oraz oczekiwania społeczne w zakresie zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego oraz z drugiej strony możliwości ekonomiczne, organizacyjne, administracyjne organizatora, ustalono, że sieć komunikacyjna, na której wykonywane będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej, obejmie obszar wszystkich gmin powiatu brzeskiego. Komunikacja publiczna winna bowiem zapewniać co najmniej połączenia miejscowości będących siedzibami gmin z siedzibą powiatu.

Główną rolę przewozów wykonywanych na podstawie niniejszego planu jest zapewnienie mieszkańcom sprawnego dojazdu do miasta Brzeska, gdzie znajduje się większa część instytucji generujących ruch pasażerów.

Szczegółowe informacje na temat istniejącej oraz planowanej sieci komunikacyjnej w przewozach powiatowych zostały przedstawione w dalszej części niniejszego opracowania.

Terminologia wykorzystana do zredagowania planu została zdefiniowana w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Poniżej wyjaśnienia najistotniejszych pojęć



- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewożonych społeczności na danym obszarze;
- **zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego** – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu;
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który podpisał z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych;
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;
- **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę,

w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;

- **system taryfowo-biletowy** – wykorzystanie przez pasażera biletu uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora.

### 3. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym

#### Historia

Stolica powiatu – Brzesko, lokowane na prawie niemieckim w XIV wieku, było jednym z ważniejszych ośrodków gospodarczych w Małopolsce. Przez wieki pozostawało miastem prywatnym, m.in. jako własność rodu Melsztyńskich i Czernych. Ożywienie gospodarcze miasta nastąpiło po wybudowaniu w Okocimiu w roku 1845 browaru i uruchomieniu w 1856 roku linii kolejowej Kraków – Tarnów, a w następnych latach połączenia z Przemyślem i Lwowem.

W 1867 roku, w wyniku reformy administracyjnej i sądowej państwa austriackiego, został utworzony powiat brzeski, który obszarowo znacznie odbiegał od stanu współczesnego. Jego granice obejmowały również okolice Zakliczyna, Wojnicza oraz Radłowa. W takim stanie przetrwał okres zaborów, okres międzywojenny i powojenny, aż do reformy w roku 1975. Po kolejnej reformie administracyjnej państwa w 1999 roku Brzesko stało się ponownie stolicą powiatu brzeskiego.

#### Lokalizacja

Powiat brzeski położony jest w północno-wschodniej części województwa małopolskiego. Od wschodu graniczy z powiatem tarnowskim, od północnego zachodu z powiatem proszowickim, od zachodu z bocheńskim, od południowego zachodu z limanowskim i od południowego wschodu z powiatem nowosądeckim. Ogólna powierzchnia powiatu wynosi 591 km<sup>2</sup>.

W skład powiatu wchodzi 7 gmin: dwie miejsko-wiejskie (Brzesko i Czchów) oraz pięć gmin wiejskich (Borzęcin, Dębno, Gnojnik, Iwkowa i Szczurowa). Powiat obejmuje 73 sołectwa. Na jego terenie znajdują się dwa miasta: Brzesko i Czchów.

Północną część powiatu zajmują gminy Borzęcin i Szczurowa, w których dominuje funkcja produkcji rolniczej. Środkowa część (miasto i gmina Brzesko, gmina Dębno) charakteryzuje się względnie największym stopniem urbanizacji i rozwojem pozarolniczych dziedzin gospodarki. Południową część powiatu wyróżniają wyżynne walory krajobrazowe.

**Brzesko** położone jest nad rzeką Uszwicą u progu Pogórza Karpackiego. Znajduje się na skrzyżowaniu ciągów komunikacyjnych (drogowych i kolejowych) prowadzących do Krakowa, Tarnowa i Nowego Sącza. Przez stolicę powiatu przebiega droga krajowa nr 94 oraz Autostrada A4, a już wkrótce rozpocznie się budowa II etapu docelowego zjazdu z autostrady. Odcinek – nazywany także zachodnią obwodnicą Brzeska – będzie łączył aktualny fragment zjazdu z drogą nr 75, tzw. „Sądeczanka”. Gmina składa się z miasta Brzeska oraz 9 sołectw, tj.: Bucza, Jadownik, Jasienia, Mokrzyś, Okocimia, Poręby Spytkowskiej, Sterkowca, Szczepanowa i Wokowic. Zajmuje obszar 103 km<sup>2</sup>, z czego miasto Brzesko niemal 12 km<sup>2</sup>. Gminę zamieszkuje 36 309 mieszkańców, z czego w samym mieście żyje blisko 17 tys. osób.

W środkowym biegu Dunajca, w miejscu gdzie Pogórze Wiśnickie styka się z Pogórzem Rożnowskim, na malowniczych wzgórzach ulokowana jest **gmina Czchów**. W jej skład wchodzi 10 miejscowości: Będzieszyna, Biskupice, Domosławice, Tymowa, Tworkowa, Jurków, Piaski Drużków, Złota, Wytrzyszczka oraz Czchów. Gmina Czchów jest gminą miejsko-wiejską. Liczba mieszkańców wynosi 9 826, a powierzchnia 66 km<sup>2</sup>. Główne sektory gospodarki to rolnictwo, drobna wytwórczość, usługi i handel. Infrastruktura turystyczna skoncentrowana jest głównie w Czchowie, w pobliżu jeziora utworzonego na Dunajcu. Atutem gminy są walory przyrodnicze tworzące naturalne warunki turystyczne.

**Gmina Borzęcin** położona jest na równinie Kotliny Krakowsko-Sandomierskiej nad rzeką Uszwicą, w kierunku północnym od trasy nr 94 pomiędzy Brzeskiem a Tarnowem. Zajmuje obszar 103 km<sup>2</sup>, który zamieszkuje 8 378 mieszkańców. Borzęcin jest gminą wiejską, w skład której wchodzi 7 miejscowości: Przyborów, Łęki, Bielcza, Waryś, Jagniówka, Borzęcin Dolny, Borzęcin Górny. Jest to gmina rolniczo-przemysłowa. Na terenie gminy działa wiele zakładów, m.in. firmy wykonujące usługi w zakresie robót budowlanych, stolarstwa i transportu.

**Gmina Dębno** leży na skraju Pogórza Karpackiego, nad potokiem Niedźwiedź, przy drodze krajowej nr 94. Obszar gminy wynosi 82 km<sup>2</sup>, zamieszkuje je 14 677 osób. W skład gminy wchodzi 13 sołectw: Maszkienice, Biadoliny Szlacheckie, Wola Dębińska, Perła, Jastew, Dębno, Sufczyn, Niedźwiedza, Doły, Porąbka Uszewska, Łoniowa, Łysa Góra i Jaworsko. Część północna równinna, odznacza się pięknymi lasami i szlakami turystycznymi, zaś południowa pagórkowata – kilkoma wzniesieniami sięgającymi 400 m n.p.m.

**Gmina Gnojnik** leży na północnym skraju Pogórza Wiśnickiego i należy do jego chronionego obszaru, co świadczy o wysokiej atrakcyjności turystycznej. Znajduje się pośrodku trójkąta, wyznaczonego przez trzy ważniejsze ośrodki miejskie Małopolski: Kraków, Tarnów i Nowy Sącz przy drodze krajowej 75. Gmina zajmuje obszar o powierzchni 55 km<sup>2</sup>. Zamieszkuje ją 7 965 osób. Składa się z siedmiu sołectw o zróżnicowanej wielkości (pod względem liczby mieszkańców i powierzchni użytków rolnych): Gnojnik, Uszew, Biesiadki, Lewniowa, Gosprzydowa, Zawada Uszewska, Żerków.

**Gmina Iwkowa** położona jest w województwie małopolskim, w południowej części powiatu brzeskiego, częściowo w Beskidzie Wyspowym, częściowo w Pogórzu Rożnowskim. Znaleźć ją można w pięknej kotlinie wzdłuż rzek Bela i Białka otoczonej pasmem górskim (najwyższe wzniesienie Szpilówka 512 m n.p.m.), nieopodal drogi krajowej Brzesko – Nowy Sącz. Jej powierzchnia wynosi 47,2 km<sup>2</sup>, zaś liczba ludności wynosi 6 415. Tworzy ją siedem wsi: Iwkowa, Dobrociesz, Drużków Pusty, Kąty, Połom Mały, Porąbka Iwkowska oraz Wojakowa.

**Gmina Szczurowa** położona jest w północnej części powiatu brzeskiego w malowniczej dolinie Wisły i Raby. W jej skład wchodzi 21 sołectw. Obszar gminy wynosi 135 km<sup>2</sup>, zamieszkuje go 9 594 mieszkańców. Gmina ma charakter rolniczy z przewagą drobnych gospodarstw. Dominuje tutaj uprawa zbóż oraz hodowla bydła i trzody chlewnej. Sprzyjające warunki terenowe są podstawą do rozwoju turystyki rowerowej, zaś gospodarstwa agroturystyczne oprócz noclegów mogą zaoferować świeżą i zdrową żywność oraz różne formy aktywnego wypoczynku. W skład gminy wchodzi miejscowości: Barczków, Dąbrówka Morska, Dołęga, Górka, Kopacze Wielkie, Księża Kopacze, Kwików, Niedzieliska, Pojawie, Popędzyna, Rajsko, Rudy-Rysie, Rylowa, Rząchowa, Strzelce Małe, Strzelce Wielkie, Szczurowa, Uście Solne, Wola Przemysłowska, Wrzępia, Zaborów.

Tabela 1. Powierzchnia gmin wchodzących w skład powiatu brzeskiego (stan na 2017 rok)

Wyszczególnienie	Powierzchnia ogółem		
	ha	km <sup>2</sup>	%
Brzesko	10 266	103	17,38
Czchów	6 643	66	11,25
Borzęcin	10 270	103	17,39
Dębno	8 160	82	13,82
Gnojnik	5 499	55	9,31
Iwkowa	4 722	47	8,0
Szczurowa	13 492	135	22,85
<b>Powiat brzeski</b>	<b>59 052</b>	<b>591</b>	<b>100</b>

Źródło: Główny Urząd Statystyczny, *Statystyczne Vademecum Samorządowca. Powiat Brzeski, Kraków 2018.*

Tabela 2. Powierzchnia powiatu brzeskiego na tle województwa małopolskiego i Polski (stan na 2017 rok)

Wyszczególnienie	Powierzchnia ogółem		
	ha	km <sup>2</sup>	%
<b>Powiat brzeski</b>	<b>59 052</b>	<b>591</b>	<b>0,19</b>
Województwo małopolskie	1 518 279	15 183	4,86
Polska	31 267 967	312 679	100

Źródło: Główny Urząd Statystyczny, *Statystyczne Vademecum Samorządowca. Powiat Brzeski, Kraków 2018.*

## Układ przestrzenny

Powiat jest położony na styku dwóch krain geograficznych, których granicę wyznacza przecinająca go autostrada A4. Na północy powiatu rozciąga się nizina, żyzna i malownicza Kotlina Sandomierska, a zachodnie granice oparte są o brzeg Wisły. Południowa część to Pogórze Wiśnickie będące częścią polskich Karpat. Tu granice powiatu wyznacza jedna z najpiękniejszych polskich rzek górskich – Dunajec. Malownicze pagórki, piękny i czysty Dunajec, zbiornik wodny w Czchowie i niemal górski charakter gminy Iwkowa przyciągają wielu turystów, którzy chcą aktywnie spędzić czas na łonie przyrody, wędrując pieszo, uprawiając

turystykę rowerową, korzystając z atrakcji sportów wodnych, jazdy konnej i wielu innych propozycji z bogatej oferty turystycznej.

Powiat Brzeski oferuje bardzo wiele różnorodnych atrakcji i każdy znajdzie coś dla siebie. Atutem jest znakomita dostępność komunikacyjna. Do Brzeska można dojechać autostradą A4 lub nowoczesną linią kolejową, a następnie dotrzeć do dowolnego miejsca świetnie rozwiniętą i komfortową siecią dróg lokalnych. Na miejscu turysta znajdzie bogatą ofertę gastronomiczno-hotelową oraz dziesiątki obiektów agroturystycznych. Przez powiat przebiegają międzynarodowe szlaki rowerowe Euro Velo 4 i Euro Velo 11 oraz sieć szlaków lokalnych, jak Wiślana Trasa Rowerowa, Velo Dunajec i wiele innych. Przez Brzesko prowadzi również najbardziej znany na świecie szlak pielgrzymkowy – szlak Jakubowy.

Zabudowa mieszkaniowa jest rozmieszczona nierównomiernie. Największa część skupia się w stolicy powiatu. W części centralnej Brzeska dominuje zwarta zabudowa mieszkaniowa wielorodzinną. Na obrzeżach teren zabudowany jest domami jednorodzinnymi, skupionymi wzdłuż głównych ulic miejscowości.

W pozostałych gminach powiatu wyodrębnia się:

- zabudowę jednorodzinną zwartą, skupioną wzdłuż głównych ulic miejscowości, (gmina Szczurowa, miasto Czchów);
- zabudowę zagrodową (gmina Borzęcin, Dębno, Gnojnik, Iwkowa);
- zabudowę jednorodzinną rozproszoną (gmina Gnojnik, Iwkowa).

## Stan zagospodarowania

Największy obszar powiatu brzeskiego zajmują grunty orne. Stanowią one 47% ogólnej powierzchni powiatu. Duży udział przypada również na grunty leśne. Stanowią one 20% ogólnej powierzchni powiatu brzeskiego. Kategorią gruntów najrzadziej występującą na obszarze powiatu są sady, stanowiące tylko 1% ogólnej powierzchni.

Najwięcej gruntów orných jest w gminie Szczurowa (ok. 22% wszystkich gruntów orných), a najmniej w gminie Iwkowa (ok. 9% wszystkich gruntów orných). Biorąc pod uwagę powierzchnię użytków rolnych przeznaczoną pod sadownictwo, to najwięcej z nich przypada na gminę Brzesko (ok. 31% całej powierzchni sadów), a najmniej na gminę Borzęcin (ok. 2,4% całej powierzchni sadów). Najwięcej gruntów leśnych, w tym lasów i gruntów zadrzewionych i zakrzewionych, znajduje się w gminie Borzęcin (ok. 23% całej powierzchni gruntów leśnych),

a najmniej w gminie Gnojnik (ok. 9,5% całej powierzchni gruntów leśnych). Grunty zurbanizowane i zabudowane przeważają w gminie Brzesko (ok. 30,4% całej powierzchni gruntów zabudowanych). Najmniej jest ich w gminie Iwkowa (6,2% całej powierzchni gruntów zabudowanych).

## Demografia

Powiat brzeski liczy 93 164 mieszkańców, z czego 20,2% ludności mieszka w miastach (Brzesko: 16 481, Czchów: 2 374). Poza gminą Brzesko najwięcej mieszkańców skupia gmina Dębno (14 677 osób, 16%), najmniej zaś gmina Iwkowa (6 415 osób, 7%).

Tabela 3. Liczba ludności i gęstość zaludnienia powiatu brzeskiego w podziale na gminy (stan na 2017 rok)

Wyszczególnienie	Liczba ludności ogółem		Gęstość zaludnienia
	osoby	%	os/km <sup>2</sup>
Brzesko	36 309	39	354
Czchów	9 826	10,5	148
Borzęcin	8 378	9	82
Dębno	14 677	16	180
Gnojnik	7 965	8,5	145
Iwkowa	6 415	7	136
Szczurowa	9 594	10	71
<b>Powiat brzeski</b>	<b>93 164</b>	<b>100</b>	<b>158</b>

Źródło: Główny Urząd Statystyczny, *Statystyczne Vademecum Samorządowca. Powiat Brzeski, Kraków 2018.*

Największa gęstość zaludnienia w powiecie brzeskim została odnotowana w 2017 roku w gminie Brzesko oraz gminie Dębno, natomiast najniższa w gminie Szczurowa i Borzęcin. Gęstość zaludnienia wynosi 158 osób/km<sup>2</sup>, przy średniej gęstości zaludnienia w województwie 223 osób/km<sup>2</sup>. Gęstość zaludnienia dla Polski wynosi 123 osób/km<sup>2</sup>. Ludność powiatu brzeskiego stanowi 2,7% ludności województwa małopolskiego i 0,24% ludności Polski.



Tabela 4. Liczba ludności powiatu brzeskiego na tle województwa małopolskiego i Polski (stan na 2017 rok)

Wyszczególnienie	Liczba ludności ogółem	
	osoby	%
<b>Powiat brzeski</b>	<b>93 164</b>	<b>0,24</b>
Województwo małopolskie	3 391 380	8,82
Polska	38 433 558	100

Źródło: Główny Urząd Statystyczny, *Statystyczne Vademecum Samorządowca. Powiat Brzeski, Kraków 2018.*

Analizując rozwój liczby ludności w powiecie brzeskim w latach 2015-2017, należy podkreślić jej stały wzrost w tym okresie. Spośród siedmiu gmin z terenu powiatu brzeskiego, cztery również zanotowały wzrost zaludnienia. Z kolei liczba ludności spadła w gminach: Borzecin, Czchów i Szczurowa.

Według danych GUS liczba urodzeń w powiecie brzeskim od 2015 roku wzrasta. Przyrost naturalny (różnica pomiędzy liczbą narodzin i zgonów) w latach 2015-2017 kształtuje się na poziomie dodatnim. Wskaźnik przyrostu naturalnego dla powiatu brzeskiego jest korzystniejszy niż wskaźnik dla Polski (0,0) oraz dla województwa małopolskiego (1,4).

Tabela 5. Struktura wiekowa ludności powiatu brzeskiego na tle województwa małopolskiego (stan na 2017 r.)

Ludność w wieku:	Powiat brzeski	Województwo małopolskie
przedprodukcyjnym	18 331	642 456
produkcyjnym	58 369	2 085 978
poprodukcyjnym	16 464	662 946

Źródło: Główny Urząd Statystyczny, *Statystyczne Vademecum Samorządowca. Powiat Brzeski, Kraków 2018.*

## Infrastruktura społeczna

### Oświata

Tabela 6. Charakterystyka Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1 w Brzesku (obecnie: Zespołu Szkół Ponadpodstawowych Nr 1 w Brzesku) w latach 2014-2018

Typ szkoły	Kierunki kształcenia	Liczba uczniów				
		2014	2015	2016	2017	2018
Liceum Ogólnokształcące	razem	463	444	408	380	342
Technikum	technik fotografii i multimediiów	-	-	-	24	42
	technik ekonomista	112	103	86	91	86
	technik handlowiec	18	-	-	-	-
	technik informatyk	100	99	93	95	97
	technik logistyk	110	112	109	116	121
	technik organizacji reklamy	74	104	103	102	105
	razem	414	418	391	428	451
<b>Razem</b>		<b>877</b>	<b>862</b>	<b>799</b>	<b>808</b>	<b>793</b>

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 7. Charakterystyka Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 2 w Brzesku (obecnie: Zespołu Szkół Technicznych i Branżowych im. Bohaterów Westerplatte w Brzesku) w latach 2014-2018

Typ szkoły	Kierunki kształcenia	Liczba uczniów				
		2014	2015	2016	2017	2018
Liceum Ogólnokształcące dla dorosłych	razem	-	-	43	65	47
Technikum	technik informatyk	96	108	138	139	143
	technik organizacji usług gastronomicznych	27	-	-	-	-
	technik mechanik	43	35	10	10	-
	technik mechatronik	122	134	138	136	131
	technik budownictwa	124	102	109	97	81
	technik geodeta	44	55	47	36	36

	technik elektryk	75	85	88	94	99
	technik żywienia i usług gastronomicznych	92	115	101	85	77
	technik hotelarstwa	-	-	46	59	81
	technik robót wykończeniowych w budownictwie	-	-	-	-	11
	razem	623	634	677	656	659
Branżowa Szkoła I Stopnia/ Zasadnicza Szkoła Zawodowa	mechanik pojazdów samochodowych	104	99	91	84	74
	monter zabudów i robót wykończeniowych w budownictwie	121	118	112	109	100
	wielozawodowa	204	210	225	216	239
	kierowca mechanik	-	-	-	9	16
	razem	429	427	428	418	429
<b>Razem</b>		<b>1052</b>	<b>1061</b>	<b>1148</b>	<b>1139</b>	<b>1135</b>

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 8. Charakterystyka Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych w Czchowie (obecnie: Zespołu Szkół w Czchowie) w latach 2014-2018

Typ szkoły	Kierunki kształcenia	Liczba uczniów				
		2014	2015	2016	2017	2018
Liceum Ogólnokształcące	razem	23	-	-	-	-
Technikum	technik ekonomista	91	91	86	83	76
	technik żywienia i gospodarstwa domowego	98	96	-	-	-
	technik żywienia i usług gastronomicznych	-	-	75	68	56
	razem	189	187	161	151	132
Branżowa Szkoła I Stopnia/ Zasadnicza Szkoła Zawodowa	wielozawodowa	136	110	107	95	86
	razem	136	110	107	95	86
Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych	razem	10	22	38	41	38
Szkoła Policealna	opiekun medyczny	-	22	-	20	-
	razem	-	22	-	-	-
<b>Razem</b>		<b>358</b>	<b>341</b>	<b>306</b>	<b>307</b>	<b>256</b>

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 9. Charakterystyka Zespołu Szkół w Szczurowej w latach 2014-2018

Typ szkoły	Kierunki kształcenia	Liczba uczniów				
		2014	2015	2016	2017	2018
Technikum	technik handlowiec	49	38	22	19	28
	technik informatyk	12	-	-	-	-
	technik agrobiznesu	9	9	-	-	-
	technik obsługi turystycznej	23	34	46	56	48
	razem	93	81	68	75	76
Zasadnicza Szkoła Zawodowa / Branżowa Szkoła I Stopnia	wielozawodowa	125	126	114	89	83
Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych	razem	30	24	28	6	-
<b>Razem</b>		<b>248</b>	<b>231</b>	<b>210</b>	<b>170</b>	<b>159</b>

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 10. Liczba wychowanków Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego w Złotej w latach 2014-2018

Wyszczególnienie	Liczba wychowanków				
	2014	2015	2016	2017	2018
Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Złotej	98	95	92	82	80

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 11. Liczba wychowanków Młodzieżowego Ośrodka Socjoterapii w Łysej Górze w latach 2014-2018

Wyszczególnienie	Liczba wychowanków				
	2014	2015	2016	2017	2018
Młodzieżowy Ośrodek Socjoterapii w Łysej Górze	48	48	48	48	60

Źródło: Opracowanie własne.

łącznie w szkołach (bez szkół dla dorosłych) powiatu brzeskiego kształci się 2 398 uczniów, z czego:

- 39,7% stanowią kobiety: 951,
- 6,5% uczniów z upośledzeniem umysłowym: 156,
- 0,084 uczeń z dysfunkcją ruchową: 2.

W szkołach dla dorosłych powiatu brzeskiego kształcą się 85 osób (42% kobiet).

Szkoły powiatowe zatrudniają wykwalifikowaną kadre, obejmującą 294,61 etatów nauczycieli, a w tym:

- 4,89 etatów – 1,66 % to nauczyciele stażyści,
- 34,37 etatów – 11,67 % to nauczyciele kontraktowi,
- 55,42 etatów – 18,81 % to nauczyciele mianowani,
- 197,03 % etatów – 66,88 % to nauczyciele dyplomowani,
- 2,9 etatów – 0,98% bez stopnia awansu zawodowego.

### Kultura i sztuka

Na terenie powiatu brzeskiego funkcjonują następujące ośrodki kultury:

- Miejski Ośrodek Kultury w Brzesku,
- Miejski Ośrodek Kultury, Sportu i Rekreacji w Czchowie,
- Centrum Kultury w Gnojniku,
- Dębińskie Centrum Kultury w Jastwi,
- Gminne Centrum Kultury, Czytelnictwa i Sportu w Szczurowej,
- Gminny Ośrodek Kultury w Iwkowej,
- Gminny Ośrodek Kultury w Borzęcinie,
- Oddział Muzeum Okręgowego w Tarnowie – Zamek w Dębnie,
- Oddział Muzeum Okręgowego w Tarnowie – Dwór w Dołędze.

W powiecie brzeskim działa łącznie 28 bibliotek. Z bibliotek w ciągu roku korzysta ok. 17,5 tys. czytelników. Mają oni do dyspozycji bogaty księgozbiór obejmujący ponad 400 tys. książek. Czytelnicy mogą korzystać również z literatury naukowej i fachowej obejmującej niemal 35 tys. książek zebranych w 3 bibliotekach.

## Sport i rekreacja

W powiecie brzeskim bardzo dobrze rozwinięta jest infrastruktura sportowo-rekreacyjna. Na terenie powiatu m.in. prężnie działa Brzeski Ośrodek Sportu i Rekreacji. W ośrodku można korzystać z krytej pływalni, odnowy biologicznej, kręgielni, kortu tenisowego, tenisa stołowego, boisk „ORLIK 2012”, w sezonie letnim również z boisk piaszczystych, a w sezonie zimowym z lodowiska. W Ośrodku organizowane są również różnego rodzaju cykliczne imprezy, m.in. zawody pływackie, wakacyjna szkółka pływacka, turniej piłki plażowej, zawody jeździeckie, „bieg jesieni”. Przy współpracy z lokalnymi klubami powstają kolejne sekcje sportowe: pływanie, dwu- i trójbój, triathlon, łucznictwo, jazda konna.

W Brzesku działa ponadto Okocimski Klub Sportowy, Brzeski Klub Motocrossowy, Klub Sportowy Olimp, TKKF Sokół, Ośrodek Jazdy Konnej i Hipoterapii „Konik Klub”, Stadnina Koni „Rancho Pasja” oraz Brzeskie Koło Wędkarskie. Od kilku sezonów bardzo dużą popularnością cieszy się Powiatowa Liga Halowej Piłki Nożnej pod patronatem Starostwa Powiatowego w Brzesku. Na terenie powiatu działa również wiele innych piłkarskich klubów sportowych. Ponadto w południowej części powiatu wytyczony jest okrężny szlak turystyczny po Pogórzu Wielickim. Przez cały rok odbywają się liczne imprezy sportowe, m.in. Turniej Szachowy o Czarnego Konia w Gnojniku, Rajd Polski Historyczny, Rajdy Motocrossowe na torach w Buczu czy Otwarty Turniej Kręglarski w Brzesku.

## Turystyka

Obszar powiatu brzeskiego o wyraźnie południkowej rozciągłości, obejmuje dwie odmienne krainy geograficzne: Kotlinę Sandomierską na północy i Pogórze Wiśnickie na południu. Obszary południowo-wschodnie, oparte o brzeg Dunajca, są ważnymi i popularnymi terenami turystyki pieszej i rowerowej. Znajdujący się natomiast w gminie Czchów zbiornik wodny – jezioro Czchowskie – stwarza dogodne warunki do uprawiania sportów wodnych. Ziemia Brzeska to urozmaicony teren – niziny, góry, pola, lasy, czysta woda i wiele zabytków reprezentujących różne style i epoki. Dobre warunki komunikacyjne, w tym rozbudowana sieć dróg umożliwiają szybkie dotarcie do gmin i malowniczych miejscowości, które z pewnością warto odwiedzić.

Do najpopularniejszych atrakcji turystycznych powiatu brzeskiego należą: zamek średniowieczny w Dębnie, XIX-wieczny dwór szlachecki w Dołędze, Zamek Tropsztyn

w Wytrzysszycie, a także wiele zabytkowych obiektów sakralnych. W ostatnim roku bardzo dużym zainteresowaniem turystów z całej Polski cieszy się niedawno odrestaurowana Baszta w Czchowie wraz z trasą militarną biegnąca wzdłuż ścieżek na wzgórzu. W słoneczne dni wielu spacerowiczów kieruje się na Szpilówkę (516 m n.p.m, wzniesienie w Iwkowej), gdzie stoi imponująca trzydziestometrowa wieża widokowa.

Warto odwiedzić Szczepanów – miejscowość, w której urodził się św. Stanisław, patron Polski. W prezentacji kulturowego krajobrazu Ziemi Brzeskiej nie można pominąć pałacu rodziny Goetz-Okocimskich, właścicieli Okocimia i browaru, który należy do jednego z ciekawszych zabytków Małopolski.

Miłośników pieszych i rowerowych wędrówek z pewnością zainteresują szlaki turystyczne, które przebiegają przez gminy powiatu brzeskiego. Trasy zostały tak opracowane, aby turysta zatrzymujący się na odpoczynek mógł zwiedzić ciekawe miejsca.

Północną granicę powiatu brzeskiego (gmina Szczurowa) wyznacza Wiślana Trasa Rowerowa – obowiązkowy punkt na mapie turysty. Ścieżka biegnie wałami wzdłuż rzeki – to wygodny i ekologiczny ciąg komunikacyjny, pozbawiony całkowicie ruchu samochodowego, a tym samym zapewniający zdrową rekreację w czystym środowisku. W powiecie brzeskim trasa rozpoczyna się w Uściu Solnym, a kończy w Woli Przemyskiej.

Przez powiat brzeski przebiega ponadto, będący światowym unikatem, Małopolski Szlak Architektury Drewnianej, który jest jedną z największych turystycznych atrakcji naszego regionu. Na terenie powiatu brzeskiego zostały do niego wpisane niektóre obiekty architektury sakralnej oraz: zabytkowe, drewniane domy w Biesiadkach z początku XX w., zespół zabudowy stodołnej w Uściu Solnym z 2 poł. XIX w., a także zespół charakterystycznych dla regionu Małopolski chałup budowanych w stylu krakowskim w Mokrzyskach.

Atrakcją dla zapalonych wędrowników stanowi okrężny szlak turystyczny (koloru czerwonego) przebiegający przez południową część powiatu brzeskiego. Liczy on blisko 50 km. Szlak przebiega przez ciekawe pod względem turystycznym i historycznym miejscowości: Brzesko, Jasień, Poręba Spytkowska, Gosprzydowa, Tymowa, Czchów, Złota, Okocim. Wędrujący zaliczą po drodze między innymi grodzisko z VIII-X w. na Bocheńcu, ruiny średniowiecznego zamku w Czchowie, pałac Goetzów oraz wiele zabytkowych obiektów sakralnych np. kościół w Jasieniu, Tymowej, Złotej. Początek i koniec szlaku znajduje się na stacji PKP w Brzesku. Wędrówki tym szlakiem można rozpocząć w dowolnym miejscu.

W gminie Czchów zostały wytyczone trzy główne trasy rowerowe: Trasa Południe (Czchów, Będzieszyna, Wytrzyszczka), dł. 19 km. Wzdłuż trasy można zobaczyć m.in. rynek czchowski, zamek w Czchowiu, kościół gotycki i w Wytrzyszczce zamek Tropsztyn. Trasa Zachód (Czchów, Tymowa, Tworkowa), dł. 26 km. W Tymowej można zobaczyć kompleks dworski, park, kościół z XVIII w. z „sobotami”, rezerwat florystyczny Bukowiec ze stanowiskiem (jedynym na tym terenie) kwitnącego bluszczu zwyczajnego. Trasa Północ (Piaski Drużków, Czchów), długość 16 km. Wędrując tym szlakiem warto zwiedzić np. „stary Czchów” przy trasie w Piaskach Drużkowie – dwór Krassuckich. Przez gminę Czchów będą ponadto zielone szlaki PTTK. Jedna część szlaku przecina gminę Czchów w miejscowości Tymowa i będzie przebiegała przez rezerwat florystyczny Bukowiec łącząc się z jednej strony z gminą Iwkowa, z drugiej z gminą Lipnica Murowana (w przełęczy między wzniesieniami Machulec i Szpilówka). Druga trasa zielonego szlaku PTTK będzie przebiegała wzgórzami Habaliny i Głowaczki w miejscowości Piaski Drużków.

Przez obszar gminy Borzęcin przechodzi trasa rowerowa, która będzie przebiegała z Bogumiłowic w sąsiedniej gminie Wierzchosławice przez miejscowości gminy Borzęcin do Szczepanowa w gminie Brzesko. Znaczną część trasy stanowią tereny leśne. Szczegółowy plan wygląda następująco: Bogumiłowice – Wierzchosławice – Waryś – Borzęcin – Przyborów – Szczepanów. Atrakcyjnymi trasami turystycznymi, zarówno pieszo, jak i rowerem można wędrować też po gminie Dębno. Najciekawsza trasa piesza tzw. „królewska”, za szlakiem niebieskim, wiedzie spod dworca PKP w Biadolinach przez Dębno - Łysą Górę - Melsztyn - Zakliczyn do Lusławic i dalej nad jeziora Czchowskie i Rożnowskie. Można dojść także do Wojnicza lub Brzeska, a dojechać dalej do Tarnowa, Bochni czy Krakowa /60 km/ lub do słynnej malowanej wsi Zalipie.

Turystów zmęczonych hałasem dużych miast z przyjemnością ugoszczą liczne gospodarstwa agroturystyczne. Aktualna oferta oraz szczegółowe informacje na temat różnorodnej bazy noclegowej w powiecie brzeskim dostępne są na stronie [www.powiatbrzeski.pl](http://www.powiatbrzeski.pl) oraz w Punkcie Informacji Turystycznej zlokalizowanym w Szkolnym Schronisku Młodzieżowym przy ul. Piastowskiej 2b w Brzesku.



## Bezpieczeństwo publiczne

Nad bezpieczeństwem publicznym mieszkańców powiatu brzeskiego czuwa Komenda Powiatowa Policji w Brzesku. Do jednostek podlegających Komendzie Powiatowej należy Komisariat Policji w Czchowie oraz Posterunek Policji w Szczurowej.

Ochronę przeciwpożarową na obszarze powiatu brzeskiego zapewnia Komenda Powiatowa Straży Pożarnej w Brzesku oraz Ochotnicze Straże Pożarne, zlokalizowane na terenie gmin należących do powiatu brzeskiego. Komenda Powiatowa Straży Pożarnej stara się tworzyć nowoczesną, profesjonalną i wysoce skuteczną formację ratowniczą, dbającą o życie, zdrowie, bezpieczeństwo oraz mienie mieszkańców powiatu brzeskiego. Do Krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego należy dwanaście Ochotniczych Straży Pożarnych z: Borzęcina, Czchowa, Dębna, Gnojnika, Jadownik, Łoniowej, Porąbki Iwkowskiej, Szczepanowa, Szczurowej, Tymowej, Ujścia Solnego oraz Zaborowa. Pozostałe 47 jednostek OSP powiatu brzeskiego współpracuje z Krajowym Systemem Ratowniczo-Gaśniczym. Zadaniem tego systemu są: organizacja krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego na obszarze powiatu, walka z pożarami i innymi klęskami żywiołowymi, organizacja stanowisk kierowania oraz dysponowanie siłami i środkami systemu do działań ratowniczych, kierowanie działaniem ratowniczym, prowadzenie dokumentacji zdarzeń oraz funkcjonowanie krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego oraz organizacja odwołów operacyjnych.

## Służba zdrowia

System ochrony zdrowia w powiecie opiera się na publicznych i niepublicznych podmiotach leczniczych oraz aptekach i punktach aptecznych. Ogólna liczba przychodni wynosi 45, z czego 12 to przychodnie publiczne.

Tabela 12. Statystyki Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej w Brzesku w latach 2014-2018

Rok	Liczba łóżek	Liczba leczonych	Liczba osobodni	Wskaźniki			Obłożenie
				średni pobyt [dni]	obłożenie	średni przelot	%
2014	289	11 020	71 097	6,5	246,0	38,1	69,37
2015	285	10 742	70 683	6,5	246,2	37,4	67,47
2016	275	11 098	71 231	6,4	259,0	40,3	70,76

<b>2017</b>	275	11 199	69 777	6,2	253,7	40,7	69,51
<b>2018</b>	276	11 457	72 832	6,4	264,6	41,6	72,48

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 13. Liczba zatrudnionych lekarzy i pozostałego personelu według oddziału w Samodzielnym Publicznym Zespole Opieki Zdrowotnej w Brzesku w 2019 roku

Oddziały	Liczba zatrudnionych według oddziału					
	lekarze	pielęgniarki/ położne	personel z wyższym wykształceniem medycznym	technicy medyczni	dietetycy	inny personel med. (opiekunowie med.)
Szpitalny Oddział Ratunkowy	4/16*	20	-	5	-	-
Oddział Anestezjologii i Intensywnej Terapii	5/4*	30	-	1	-	-
Oddział Chirurgii Ogólnej	12	25	2	-	-	6
Oddział Chirurgii Urazowo-Ortopedycznej	7	15	2	2	-	1
Oddział Chorób Płuc	2/9*	15	1	1	-	-
Oddział Chorób Wewnętrznych z Pododdziałem Kardiologii i Pododdziałem Geriatrii	13/6*	40	2	2	1	6
Oddział Dziecięcy	11/3*	17	1	-	1	-
Oddział Ginekologiczno-Położniczy z Pododdziałem Noworodkowym	5/6*	25	1	1	-	-
Oddział Rehabilitacji Ogólnoustrojowej z Pododdziałem Rehabilitacji Neurologicznej	5	19	15	9	-	8
Oddział Urologiczny	4/1*	15	1	1	-	-
<b>SUMA</b>	<b>67/46*</b>	<b>221</b>	<b>25</b>	<b>22</b>	<b>2</b>	<b>21</b>

\*lekarze, którzy zabezpieczają oddziały w formie doraźnych dyżurów

Źródło: Opracowanie własne.

## 4. Sieć drogowa i kolejowa w powiecie brzeskim, inwestycje drogowe, przystanki

Przez teren powiatu brzeskiego przebiega linia kolejowa Kraków – Medyka z dworcami zlokalizowanymi w miejscowościach: Biadoliny Szlacheckie, Brzesko Okocim, Jasień oraz Sterkowiec. Na dzień sporządzania niniejszego opracowania obserwuje się odpływ pasażerów od linii kolejowej z powodu oddalenia dworca kolejowego od centrum Brzeska, długich czasów przejazdu spowodowanych remontami linii kolejowej oraz łatwej dostępności do przewozów autobusowych.

Położenie komunikacyjne powiatu brzeskiego jest stosunkowo korzystne. Przez teren powiatu przebiega autostrada A4 oraz drogi krajowe nr 94 Niemcy – Legnica – Wrocław – Opole – Sosnowiec – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Ukraina i nr 75 Brzesko – Nowy Sącz – Krynica. Przez powiat brzeski przebiegają również drogi wojewódzkie:

- 768 Jędrzejów – Mokrzycka,
- 966 Wieliczka – Tymowa,
- 980 Jurków – Biecz,
- 964 Kasina Wielka – Biskupice Radłowskie.

Tabela 14. Numeracja dróg wojewódzkich, ich przebieg oraz liczba zlokalizowanych przy nich przystanków na terenie powiatu brzeskiego

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi	Początek	Koniec	Długość	Ogólna liczba przystanków prawa/lewa strona
1.	768	Jędrzejów – Mokrzycka	71+678	86+446	18,657	14
2.	966	Wieliczka – Tymowa	46+084	50+128	4,044	7
3.	964	Kasina Wielka – Biskupice Radłowskie	77+434	88+671	11,237	15
4.	980	Jurków – Biecz	0+000	3+376	3,376	6

Źródło: Opracowanie własne.

Poprawę dostępności transportu można osiągnąć nie tylko poprzez kształtowanie sieci transportu zbiorowego, a w jej ramach usług transportu użyteczności publicznej, ale również przez rozwój infrastruktury drogowej.

Na terenie powiatu brzeskiego nawierzchnia dróg powiatowych jest w dobrym stanie technicznym. Przyczyniają się do tego liczne inwestycje polegające na budowie nowych lub remoncie istniejących nawierzchni. Na budowę nowych nawierzchni bitumicznych na drogach powiatowych zostało wydatkowanych w 2017 r. 2 144 000 zł, a w 2018 r. 10 124 200 zł. Na remonty i utrzymanie istniejących dróg w 2017 r. zostało wydanych 1 615 800 zł, a w 2018 r. 1 640 700 zł. Ponadto w 2017 r. zostały wykonane inwestycje remontu dwóch mostów w ciągu dróg powiatowych nr 1451K Wojakowa – Sechana – Ujanowice w miejscowości Wojakowa oraz nr 1351K Sufczyn – Gwoździec w miejscowości Łysa Góra.

Tabela 15. Numeracja, przebieg, długość oraz liczba przystanków zlokalizowanych przy drogach

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi	Początek	Koniec	Długość	Ogólna liczba przystanków prawa/lewa strona
1.	1305K	Szczurowa – Żelichów	0+000	7+147	7,147	6
2.	1336K	Zaborów – Wietrzychowice	0+000	6+126	6,126	6
3.	1338K	Górka – Zaborów – Pojawie	0+000	9+983	9,983	16
4.	1340K	Mokrzyska – Radłów	0+000	15+870	15,870	20
5.	1351K	Sufczyn – Gwoździec	0+000	10+117	10,117	21
6.	1403K	Więckowice – Łysa Góra	6+950	7+539	0,589	0
7.	1404K	Dębno – Melsztyn	0+000	10+555	10,555	30
8.	1407K	Biadoliny – Łopoń	0+000	3+204	3,204	4
9.	1410K	Iwkowa – Czchów – Zdonia	0+000	9+924	9,924	6
10.	1421K	Zaborów – Bielcza – Wola Dębińska	0+000	21+276	21,276	13
11.	1422K	Biadoliny Szlacheckie – Sufczyn	0+000	3+710	3,710	11
12.	1423K	Dąbrówka – Strzelce Małe	0+000	3+608	3,608	0
13.	1424K	Bochnia – Uście Solne – Barczków	15+580	22+389	6,809	11
14.	1425K	Cerekiew – Strzelce Małe	1+200	8+553	7,353	5
15.	1426K	Strzelce Wielkie – Niedzieliska	0+000	5+229	5,229	4
16.	1428K	Bochnia – Niedzieliska	15+090	17+765	2,675	0
17.	1429K	Borek – Rudy Rysie	0+000	4+562	4,562	0

18.	1430K	Brzesko – Szczepanów – Borzęcin	0+000	16+180	16,180	22
19.	1431K	Przyborów przez wieś	0+000	2+099	2,099	8
20.	1432K	Wokowice – Łęki	0+000	3+963	3,963	7
21.	1433K	Mokrzyska – Bucze – Mokrzyska	0+000	8+641	8,641	22
22.	1434K	Maszkienice – Wokowice	0+000	4+865	4,865	5
23.	1435K	Brzesko (ul. Leśna) – Cerekiew	11+665	15+386	3,721	7
24.	1436K	Brzesko – Okocim – Jadowniki	0+000	8+860	8,860	20
25.	1437K	Jadowniki – Porąbka Uszewska	0+000	5+597	5,597	8
26.	1438K	Łoniowa – Zawada Uszewska	0+000	8+688	8,688	20
27.	1439K	Gnojnik – Złota	0+000	8+291	8,291	18
28.	1440K	Biesiadki przez wieś	0+000	3+889	3,889	16
29.	1441K	Złota przez wieś	0+000	4+725	4,725	19
30.	1442K	Krzeczów – Grądy	5+670	6+736	1,066	1
31.	1443K	Poręba Spytkowska – Bochnia	0+000	5+196	5,196	11
32.	1444K	Uszew – Nowy Wiśnicz – Nieznanowice	0+000	3+215	3,215	0
33.	1445K	Gnojnik – Lipnica Dolna	0+000	4+868	4,868	8
34.	1446K	Iwkowa – Lipnica Dolna	0+000	5+393	5,393	6
35.	1447K	Muchówka – Porąbka Iwkowska	8+470	13+801	5,331	6
36.	1448K	Tymowa – Łososina Dolna	0+000	11+488	11,488	16
37.	1449K	Wytrzyścza – Tropie – Bartkowa – Posadowa	0+000	0+042	0,042	0
38.	1450K	Łęki – Kąty – Dobrociesz	0+000	5+980	5,980	4
39.	1451K	Wojakowa – Sechna – Ujanowice	0+000	4+494	4,494	5
40.	2094K	Wrzepia – Okulice	0+000	2+052	2,052	2
41.	1452K	Brzesko – Mokrzyska	0+000	7+200	7,200	23
<b>Razem</b>					<b>264,581</b>	<b>384</b>

Źródło: Opracowanie własne, na podstawie wykazu dróg znajdującego się na stronie internetowej Zarządu Dróg Powiatowych.

Największą liczbę połączeń komunikacyjnych posiada gmina Brzesko z powodu położenia w pobliżu zjazdu z autostrady A4 oraz przy wjeździe na drogę krajową nr 75. Bez przeszkód dojechać można również drogami krajowymi do gmin Dębno, Gnojnik i Czychów oraz drogą wojewódzką nr 768 do gminy Szczurowa. Słabiej skomunikowane są gminy Iwkowa i Borzęcin, które leżą przy drogach powiatowych. Sieć dróg krajowych wojewódzkich i powiatowych uzupełniają drogi gminne pozostające pod zarządem właściwych gmin.

## 5. Sieć połączeń komunikacyjnych drogowych i kolejowych na terenie powiatu brzeskiego

### Ustalenia krajowego planu transportowego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym został ogłoszony rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. (Dz. U z 2018 r. poz. 874). Minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem przewozów o charakterze użyteczności publicznej jedynie w transporcie kolejowym.

Dokument ten zawiera ocenę przewozów użyteczności publicznej organizowanych dotychczas przez Ministra jako zbyt mało konkurencyjnych w stosunku do przewozów autobusowych. Zdaniem twórców ww. planu ceny biletów w relacji do komfortu podróży i czasu ich trwania nie spełniają oczekiwań pasażerów. Częste są również opóźnienia spowodowane remontami linii kolejowych. W związku z tym plan zawiera kilka wariantów rozwiązań, które w dłuższej perspektywie czasowej mają doprowadzić do odwrócenia tego zjawiska. Należą do nich skrócenie czasów przejazdów na poszczególnych trasach lub ich odcinkach, poszerzenie oferty przewozowej oraz podniesienie komfortu podróżowania przez zakup nowego taboru. Część graficzna krajowego planu transportowego zawiera sieć połączeń kolejowych, na których planowane jest wykonywanie przewozów tzw. zlecanych przez Ministra właściwego do spraw transportu.

Rysunek 1. Planowana sieć codziennych połączeń międzywojewódzkich oraz międzynarodowych wraz z siecią uzupełniającą opartą o skomunikowania



Źródło: Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2018 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, Dz.U. 2018 poz. 874, Załącznik nr 2 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r., s. 92, <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20180000874/O/D20180874.pdf> [dostęp: 28.10.2019].

Przewozy wykonywane na terenie powiatu brzeskiego na liniach komunikacyjnych o charakterze ponadpowiatowym

Przewozy wykonywane obecnie

Województwo Małopolskie zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym jest organizatorem publicznego transportu

zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, oraz w przewozach międzywojewódzkich, w przypadku gdy jest właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej.

Obecnie na terenie województwa małopolskiego działa system przewozów użyteczności publicznej oparty na przewozach kolejowych zebranych w sieci przewozów regionalnych wraz z włączonym do niego podsystemem Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) obejmującej Krakowski Obszar Metropolitalny połączony z Aglomeracją Tarnowską i systemem województwa śląskiego. Na trasach obsługiwanych wspólnie przez Koleje Małopolskie sp. z o.o. i Przewozy Regionalne sp. z o.o. obowiązuje wzajemne honorowanie biletów.

Sieć przewozów kolejowych uzupełniają linie autobusowe, które są obsługiwane przez podmioty prywatne na podstawie udzielonych im zezwoleń na wykonywanie krajowego drogowego przewozu osób na określonych liniach komunikacyjnych. Na terenie powiatu brzeskiego główny kierunek tych przewozów prowadzi autostradą oraz drogami krajowymi nr 94 oraz 75. Obecnie przez teren powiatu brzeskiego przebiega 36 linii komunikacyjnych, na których przewozy są wykonywane na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Małopolskiego.

Tabela 16. Przewozy wykonywane na terenie powiatu brzeskiego na liniach komunikacyjnych o charakterze ponadpowiatowym

Lp.	Nazwa przewoźnika	Nazwa linii	Miejscowości pośrednie
1.	P.U.H. „Koltrans” Sp. Jawna Paweł Kulig i Wspólnicy	Iwkowa – Nowy Sącz	Porąbka Iwkowska – Kąty – Michalczowa – Łososina Dolna – Bilsko – Tęgoborze – Kurów – Dąbrowa – Wielogłowy – Wielopole
2.	P.U.H. „Koltrans” Sp. Jawna Paweł Kulig i Wspólnicy	Iwkowa – Nowy Sącz	Porąbka Iwkowska – Wojakowa – Dobrociesz – Dróżków Pusty – Kąty – Michalczowa – Łososina Dolna – Bilsko – Tęgoborze – Kurów – Dąbrowa – Wielogłowy – Wielopole
3.	Firma „Władek” Nieregularny Przewóz Osób Władysław Przybylski	Poręba Spytkowska – Kraków	Brzesko – Jasień – Jodłówka – Targowisko – Łysokanie – Brzezie – Czyżów – Słomiróg – Bodzanów – Sułków – Wieliczka
4.	Usługi Transportowe – Przewóz Osób Bogdan Pławecki	Tarnów – Brzesko	Zbylitowska Góra – Zgłobice – Mikołajowice – Łukanowice – Wojnicz – Łopień – Sufczyn – Dębno – Wola Dębińska – Jastew – Jadowniki



5.	Krystyna Jakubas Firma Handlowo-Transportowa „Jakubas”	Brzesko – Tarnów	Jadowniki – Jastew – Wola Dębińska – Dębno – Sufczyn – Łopon – Wojnicz – Łukanowice – Mikołajowice – Zgłobice – Zbylitowska Góra
6.	Magdalena Jakubas Firma Transportowo-Uługowa F.T.U.	Tarnów – Perła	Zbylitowska Góra – Zgłobice – Mikołajowice – Łukanowice – Wojnicz – Łopon – Biadoliny Radłowskie – Biadoliny Szlacheckie
7.	Magdalena Jakubas Firma Transportowo-Uługowa F.T.U.	Brzesko – Tarnów	Jadowniki – Jastew – Wola Dębińska – Dębno – Sufczyn – Łopon – Wojnicz – Łukanowice – Mikołajowice – Zgłobice – Zbylitowska Góra
8.	Eugeniusz Handerek Firma Przewozowa „MEH”	Tarnów – Brzesko	Zbylitowska Góra – Zgłobice – Mikołajowice – Łukanowice – Wojnicz – Łopon
9.	Eugeniusz Handerek Firma Przewozowa „MEH”	Szczepanów – Tarnów	Sterkowiec – Maszkienice – Wola Dębińska – Dębno – Sufczyn – Łopon – Wojnicz – Łukanowice – Mikołajowice – Zgłobice – Zbylitowska Góra
10.	Zygmunt Solak „SOLAK” Usługi Budowlano-Transportowe	Brzesko – Tarnów	Jadowniki – Jastew – Wola Dębińska – Dębno – Sufczyn – Łopon – Wojnicz – Łukanowice – Mikołajowice – Zgłobice – Zbylitowska Góra
11.	Wiesław Malinowski „Mal-Trans”	Brzesko – Gwoździec	Jadowniki – Jastew – Wola Dębińska – Dębno – Porąbka Uszewska – Doły – Łoniowa – Niedźwiedza
12.	Witold Cygan Transport Pasażerski „Transwit”	Tarnów – Gwoździec	Zbylitowska Góra – Zgłobice – Mikołajowice – Łukanowice – Wojnicz – Łopon – Sufczyn – Łysa Góra – Jaworsko
13.	Witold Cygan Transport Pasażerski „Transwit”	Tarnów – Jaworsko	Zbylitowska Góra – Zgłobice – Mikołajowice – Łukanowice – Wojnicz – Więckowice – Grabno – Sufczyn – Łysa Góra
14.	Usługi Transportowe – Przewóz Osób Kazimierz Tucznio	Brzesko – Zakliczyn	Okocim – Uszew – Zawada Uszewska – Gnojnik – Lewniowa – Złota – Biskupice Melsztyńskie – Domosławice – Charzewice – Melsztyn – Zawada Lanckorońska
15.	Szwagropol Spółka Jawna Tadeusz Szewczyk, Jerzy Para	Piwniczna Zdrój – Kraków	Młodów – Rytro – Barcice – Stary Sącz – Nowy Sącz – Wielogłowy – Dąbrowa – Tęgoborze – Łososina Dolna – Witowice Dolne – Wytrzyszczka – Czchów – Jurków – Tymowa – Gnojnik – Uszew – Brzesko
16.	Szwagropol Spółka Jawna Tadeusz Szewczyk, Jerzy Para	Kraków – Muszyna	Brzesko – Uszew – Gnojnik – Tymowa – Jurków – Czchów – Wytrzyszczka – Witowice Dolne – Łososina Dolna – Tęgoborze – Wielogłowy – Dąbrowa – Nowy Sącz – Nawojowa – Frycowa – Łabowa – Nowa Wieś – Mochnaczka Wyżna – Krynica Zdrój – Powroźnik
17.	Szwagropol Spółka Jawna Tadeusz Szewczyk, Jerzy Para	Krynica Zdrój – Kraków	Mochnaczka Wyżna – Nowa Wieś – Łabowa – Frycowa – Nawojowa – Nowy Sącz – Dąbrowa – Wielogłowy – Tęgoborze – Łososina Dolna – Witowice Dolne – Wytrzyszczka – Czchów – Jurków – Tymowa – Gnojnik – Uszew – Brzesko
18.	Szwagropol Spółka Jawna Tadeusz Szewczyk, Jerzy Para	Kraków – Nowy Sącz	Brzesko – Uszew – Gnojnik – Tymowa – Jurków – Czchów – Wytrzyszczka – Witowice Dolne – Łososina Dolna – Tęgoborze – Dąbrowa – Wielogłowy

19.	Szwagropol Spółka Jawna Tadeusz Szewczyk, Jerzy Para	Kraków – Grybów	Brzesko – Uszew – Gnojnik – Tymowa – Jurków – Czchów – Wytrzyszczka – Witowice Dolne – Łososina Dolna – Tęgoborze – Wielogłowy – Dąbrowa – Nowy Sącz – Piątkowa – Paszyn – Mszalnica – Cieniawa – Ptaszkowa – Stara Wieś – Siołkowa
20.	Paweł Nieć Nieregularny Przewóz Osób	Tarnów – Jastew	Kępa Bogumiłowicka – Ostrów – Wierzchosławice – Bogumiłowice – Łętowice – Dębina Łętowska – Wojnicz – Łopoń – Biadoliny Szlacheckie – Perła – Sufczyn – Dębno
21.	Paweł Nieć Nieregularny Przewóz Osób	Tarnów – Niedźwiedza	Kępa Bogumiłowicka – Ostrów – Wierzchosławice – Bogumiłowice – Łętowice – Dębina Łętowska – Dębina Zakrzewska – Wojnicz – Łopoń – Sufczyn – Dębno – Porąbka Uszewska – Doły – Łoniowy
22.	Europol Połec Spółka Jawna	Gorlice – Kraków	Moszczenica – Łuzna – Siedliska – Ciężkowice – Gromnik – Zakliczyn – Jurków
23.	Józef Jagła Usługi Transportowe Glo-Bus Travel Przewóz Osób	Bochnia – Drwinia	Proszówki – Baczków – Gawłówek – Mikuszowice – Wyżyce – Bieńkowice – Niedary – Uście Solne – Wola Drwińska
24.	Voyager Transport Sp. z o.o.	Wysowa Zdrój – Kraków	Hańczowa – Uście Gorlickie – Klimkówka – Ropa – Gródek – Grybów – Biała Niżna – Siołkowa – Stara Wieś – Ptaszkowa – Cieniawa – Mszalnica – Paszyn – Piątkowa – Nowy Sącz – Wielopole – Wielogłowy – Dąbrowa – Tęgoborze – Łososina Dolna – Witowice Górne – Witowice Dolne – Wytrzyszczka – Czchów – Jurków – Gnojnik – Uszew – Okocim – Brzesko
25.	Voyager Transport Sp. z o.o.	Gorlice – Kraków	Ropica Polska – Szymbark – Ropa – Gródek – Grybów – Biała Niżna – Siołkowa – Stara Wieś – Ptaszkowa – Cieniawa – Mszalnica – Paszyn – Piątkowa – Nowy Sącz – Wielopole – Wielogłowy – Dąbrowa – Tęgoborze – Łososina Dolna – Witowice Górne – Witowice Dolne – Wytrzyszczka – Czchów – Jurków – Gnojnik – Uszew – Okocim – Brzesko
26.	Voyager Transport Sp. z o.o.	Nowy Sącz – Kraków	Wielopole – Wielogłowy – Dąbrowa – Kurów – Tęgoborze – Bilsko – Łososina Dolna – Witowice Górne – Witowice Dolne – Wytrzyszczka – Czchów – Jurków – Tworkowa – Tymowa – Gosprzydowa – Gnojnik – Zawada Uszewska – Uszew – Okocim – Brzesko
27.	Voyager Transport Sp. z o.o.	Krynica Zdrój – Kołobrzeg	Krzyżówka – Łabowa – Frycowa – Nawojowa – Nowy Sącz – Dąbrowa – Tęgoborze – Łososina Dolna – Witowice Górne – Witowice Dolne – Wytrzyszczka – Czchów – Jurków – Gnojnik – Uszew – Okocim – Brzesko – Kraków – Katowice – Częstochowa – Łódź – Poznań – Piła – Szczecinek – Koszalin – Mielno – Sarbinowo – Ustronie Morskie
28.	Voyager Transport Sp. z o.o.	Kraków – Tarnów	Brzesko – Jadowniki – Jastew – Dębno – Sufczyn – Łopoń – Wojnicz – Łukanowice

29.	Voyager Transport Sp. z o.o.	Krynica Zdrój – Kołobrzeg	Dąbrowa – Tęgoborze – Łososina Dolna – Witowice Górne – Witowice Dolne – Wytrzyszczka – Czychów – Jurków – Gnojnik – Uszew – Okocim – Brzesko – Kraków – Katowice – Częstochowa – Łódź – Poznań – Piła – Szczecinek – Bobolice – Koszalin – Mielno – Sarbinowo – Ustronie Morskie
30.	Marek Malinowski „Malbus”	Zakliczyn – Brzesko	Zawada Lanckorońska – Melsztyn – Gwoździec – Niedźwiedza – Łoniowa – Doły – Porąbka Uszewska – Dębno – Wola Dębińska – Jastew – Jadowniki
31.	F.H.U.T.P. „Impero” Rafał Grabarz	Brzesko – Lipnica Murowana	Okocim – Uszew – Zawada Uszewska – Gnojnik Gosprzydowa – Lipnica Dolna
32.	F.H.U.T.P. „Impero” Rafał Grabarz	Brzesko – Stary Wiśnicz	Okocim – Poręba Spytkowska
33.	Marek Wielgus P.P.H.U. „Mark-Trawel”	Brzesko – Zakliczyn	Jadowniki – Jastew – Dębno – Porąbka Uszewska – Doły – Łoniowa – Niedźwiedza – Gwoździec – Melsztyn – Zawada Lanckorońska
34.	Marek Wielgus P.P.H.U. „Mark-Trawel”	Brzesko – Gwoździec	Jadowniki – Jastew – Dębno – Porąbka Uszewska – Doły – Łoniowa – Niedźwiedza
35.	Usługi Transportowe Marian Konopka	Brzesko – Bochnia	Jasień – Jodłówka – Łazy – Gorzków
36.	Transport Osobowo Towarowy „Janpol” Jan Pięta	Tarnów – Szczurowa	Kępa Bogumiłowicka – Ostrów – Wierzchosławice – Niwka – Radłów – Wola Radłowska – Wał-Ruda – Pojawie – Zaborów – Dołęga – Borzęcin – Rylowa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji dostępnych na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego

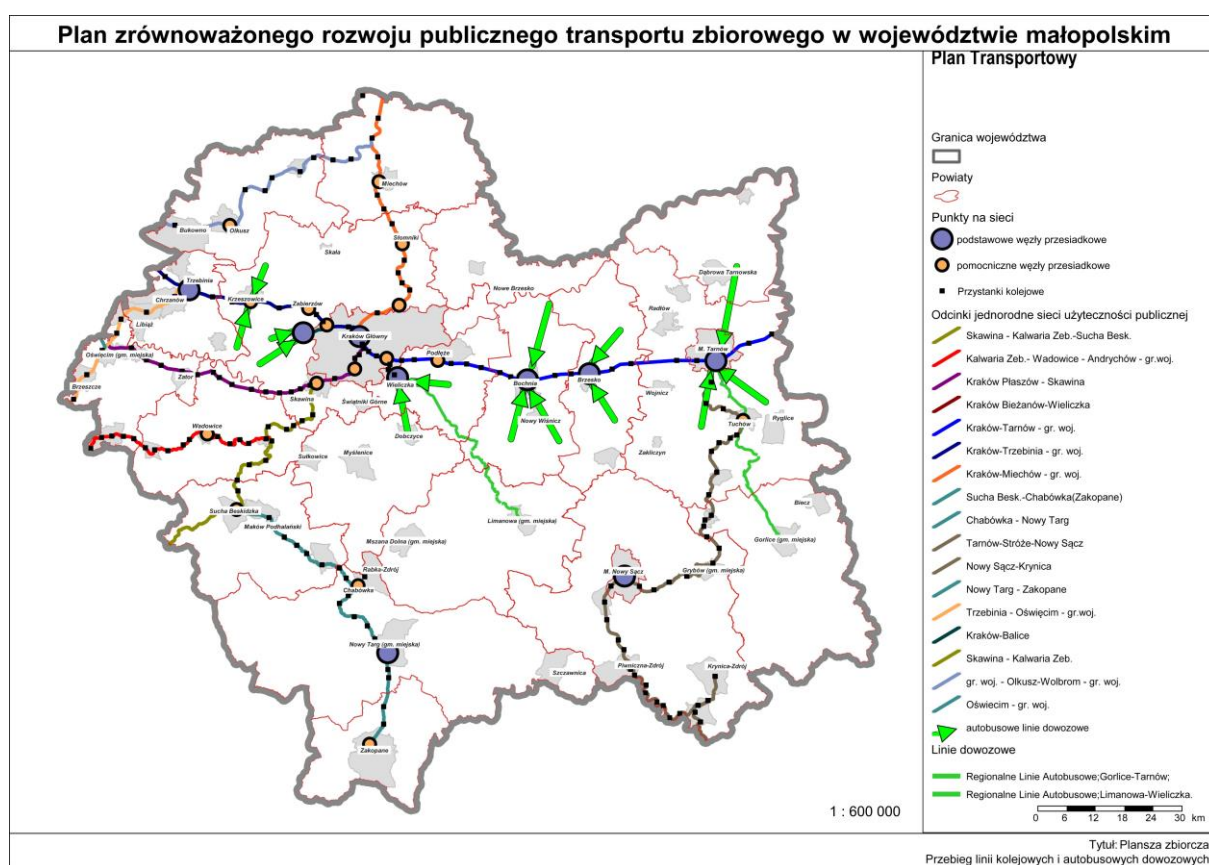
### Plan transportowy Województwa Małopolskiego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Województwie Małopolskim, przyjęty Uchwałą Nr LVI/908/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 października 2014 r., jako podstawę usług przewozowych w regionie wskazuje transport kolejowy. System ten ma być uzupełniany siecią dowozowych linii autobusowych użyteczności publicznej do wybranych węzłów przesiadkowych, a także liniami autobusowymi użyteczności publicznej o znaczeniu regionalnym. W celu wykonywania wszystkich zadań nałożonych na marszałka województwa małopolskiego, jako organizatora publicznego transportu zbiorowego, planowane jest utworzenie w formie jednostki budżetowej Wojewódzkiego Zarządu Transportu.

Plan Transportowy Województwa Małopolskiego nadal zakłada oparcie systemu usług użyteczności publicznej na transporcie kolejowym oraz autobusowych liniach dowozowych. Układ linii kolejowych obejmować będzie sieć REGIO, tj. linie regionalne dalszego za-

sięgu, o rozkładzie kursów dostosowanych do potoków pasażerskich i możliwości sieci, oraz sieć REGIO SKA, która ma być skoordynowana z siecią komunikacji miejskiej Krakowa i Tarnowa oraz kursować wg stałego godzinowo rozkładu jazdy. Wdrożenie planu zostało podzielone na trzy etapy, z których w pierwszych dwóch postawiono na modernizację dróg i linii kolejowych oraz zakup taboru, a w trzecim na udoskonalanie systemu oraz intensywną kampanię promocyjną na rzecz odzyskiwania pasażerów dla usług kolei regionalnych.

Rysunek 2. Mapa sieci użyteczności publicznej zawarta w Planie transportowym Województwa Małopolskiego



Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w województwie Małopolskim, Kraków 2014, s. 78.

## Przewozy wykonywane w granicach administracyjnych powiatu brzeskiego

W chwili obecnej potrzeby przewozowe mieszkańców w zakresie przewozów wykonywanych w granicach powiatu zaspokajają prywatni przewoźnicy. Realizowane usługi przewozowe zapewniają mieszkańcom dostęp do szkół, pracy, instytucji publicznych, przychodni, szpitala. Według stanu na dzień 30 września 2019 r. powiatowe przewozy pasażerskie odbywają się na podstawie 26 zezwoleń udzielonych przez Starostę Brzeskiego na wykonywanie

regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Obsługę przedmiotowych linii komunikacyjnych zapewnia 15 przewoźników świadczących usługi komercyjne. Przewozy realizowane są na 19 liniach regularnych.

Tabela 17. Wykaz przedsiębiorców wykonujących przewozy na terenie powiatu brzeskiego na poszczególnych liniach komunikacyjnych

Lp.	Nazwa przewoźnika	Rodzaj zezwolenia	Nazwa linii	Miejscowości pośrednie
1.	P.U.H. „Koltrans” Sp. Jawna Paweł Kulig i Wspólnicy	regularne	Kąty – Czchów	Drużków Pusty – Dobrociesz – Wojakowa – Porąbka Iwkowska – Iwkowa
2.	Usługi Transportowe – Przewóz Osób Bogdan Pławecki	regularne	Brzesko – Wytrzyszczka	Okocim – Uszew – Zawada Uszewska – Gnojnik – Tymowa – Czchów – Tworkowa – Jurków
3.	„Przewóz Osób Busem” Jan Kamiński	regularne	Borzęcín – Brzesko	Waryś – Bielcza – Wokowice – Szczepanów – Mokrzyńska
4.	Firma Handlowo-Transportowa Mirosław Janisz			
5.	„Przewóz Osób Busem” Jan Kamiński	regularne	Jagniówka – Brzesko	Borzęcín – Przyborów – Łęki – Wokowice – Szczepanów – Mokrzyńska
6.	Firma Handlowo – Transportowa Mirosław Janisz			
7.	P.P.H.U. „Mark-Trawel” Marek Wielgus	regularne	Czchów – Brzesko	Jurków – Złota – Żerków – Biesiadki – Łoniowa – Doły – Porąbka Uszewska – Dębno – Jastew – Jadowniki
8.	„Malbus” Marek Malinowski			
9.	Transport Pasażerski „Transwit” Witold Cygan	regularne	Brzesko – Jaworsko	Jadowniki – Jastew – Wola Dębińska – Dębno – Sufczyn – Łysa Góra
10.	F.H.U.T.P. „Impero” Rafał Grabarz	regularne	Brzesko – Kąty	Okocim – Uszew – Zawada Uszewska – Gnojnik – Gosprzydowa – Tymowa – Iwkowa – Porąbka Iwkowska – Wojakowa – Dobrociesz – Drużków Pusty
11.	Usługi Transportowe – Przewóz Osób Grzegorz Garbarz	regularne	Złota – Brzesko	Biesiadki – Zawada Uszewska – Uszew – Okocim
12.	Usługi Transportowe – Przewóz Osób Grzegorz Garbarz	regularne	Przyborów – Brzesko	Mokrzyńska
13.	Usługi Transportowe – Przewóz Osób Kazimierz Tucznio	regularne	Żerków – Brzesko	Biesiadki – Lewniowa – Gnojnik – Zawada Uszewska – Uszew – Okocim
14.	Usługi Transportowe – Przewóz Osób Kazimierz Tucznio	regularne	Domosławice – Brzesko	Biskupice Melszyńskie – Złota – Biesiadki – Lewniowa – Gnojnik – Zawada Uszewska – Uszew – Okocim

15.	Przewóz Osób Piotr Garwacki	regularne	Maszkienice – Brzesko	Jadowniki – Sterkowiec
16.	Firma Transportowo-Usługowa F.T.U. Magdalena Jakubas	regularne	Dębno – Brzesko	Wola Dębińska – Maszkienice – Jadowniki
17.	Firma Transportowo-Usługowa F.T.U. Magdalena Jakubas	regularne	Bielcza – Brzesko	Biadoliny Szlacheckie – Perła – Sufczyn – Wola Dębińska – Dębno – Jastew – Jadowniki
18.	Firma Transportowo Usługowa „Euro-Bus” Marek Jakubas	regularne	Bielcza -Brzesko	Biadoliny Szlacheckie – Perła – Sufczyn – Dębno – Jastew – Jadowniki
19.	„SOLAK” Usługi Budowlano-Transportowe Zygmunt Solak	regularne	Wola Przemysłowa – Brzesko	Zaborów – Dołęga – Szczurowa – Niedzieliska – Rudy Rysie – Przyborów – Mokrzyska
20.	Firma Przewozowa „MEH” Eugeniusz Handerek			Zaborów – Dołęga – Szczurowa – Niedzieliska – Rudy Rysie – Przyborów – Mokrzyska
21.	„SOLAK” Usługi Budowlano-Transportowe Zygmunt Solak	regularne	Wola Przemysłowa – Brzesko	Zaborów – Dołęga – Szczurowa – Strzelce Małe – Strzelce Wielkie – Rajska – Niedzieliska – Rudy Rysie – Przyborów – Mokrzyska
22.	Firma Przewozowa „MEH” Eugeniusz Handerek			Zaborów – Dołęga – Szczurowa – Strzelce Małe – Strzelce Wielkie – Rajska – Niedzieliska – Rudy Rysie – Przyborów – Mokrzyska
23.	„SOLAK” Usługi Budowlano-Transportowe Zygmunt Solak	regularne	Wola Przemysłowa – Brzesko	Zaborów – Kwików – Górka – Rząchowa – Szczurowa – Strzelce Małe – Strzelce Wielkie – Rajska – Niedzieliska – Rudy Rysie – Przyborów – Mokrzyska
24.	Firma Przewozowa „MEH” Eugeniusz Handerek			Zaborów – Kwików – Górka – Rząchowa – Szczurowa – Strzelce Małe – Strzelce Wielkie – Rajska – Niedzieliska – Rudy Rysie – Przyborów – Mokrzyska
25.	„SOLAK” Usługi Budowlano-Transportowe Zygmunt Solak	regularne	Wola Przemysłowa – Brzesko	Zaborów – Kwików – Górka – Rząchowa – Szczurowa – Niedzieliska – Rudy Rysie – Przyborów – Mokrzyska
26.	Firma Przewozowa „MEH” Eugeniusz Handerek			Zaborów – Kwików – Górka – Rząchowa – Szczurowa – Niedzieliska – Rudy Rysie – Przyborów – Mokrzyska

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 18. Liczba kursów wykonywanych na poszczególnych liniach komunikacyjnych w dni robocze oraz soboty i niedziele, a także ilość pojazdów obsługujących poszczególne linie

Lp.	Nazwa linii	Liczba kursów w dni robocze <sup>1)</sup>	Liczba kursów w pozostałe dni <sup>2)</sup>	Ilość autobusów na linii	Przybliżona długość linii komunikacyjnej (km)
1.	Kąty – Czchów	5	0	1	19
2.	Brzesko – Wytrzyścza	59	16	6	29,3
3.	Borzęcin – Brzesko	15	0	1	24,8
4.	Jagniówka – Brzesko	28	11	1	32,1
5.	Czchów – Brzesko	27	5	2	28,4
6.	Brzesko – Jaworsko	26	0	1	21,3
7.	Brzesko – Kąty	27	28	3	39
8.	Złota – Brzesko	19	9	1	16
9.	Przyborów – Brzesko	26	9	1	13,3
10.	Żerków – Brzesko	17	0	1	19,5
11.	Domostawice – Brzesko	2	0	1	12
12.	Maszkienice – Brzesko	24	12	1	10,6
13.	Dębno – Brzesko	14	0	1	15
14.	Bielcza – Brzesko	21	0	2	19,4

15.	Bielcza – Brzesko	14	0	2	21
16.	Wola Przemyskowska – Brzesko	32	9	3	35,2
17.	Wola Przemyskowska – Brzesko	17	2		43,6
18.	Wola Przemyskowska – Brzesko	3	5		46
19.	Wola Przemyskowska – Brzesko	4	0		37,6

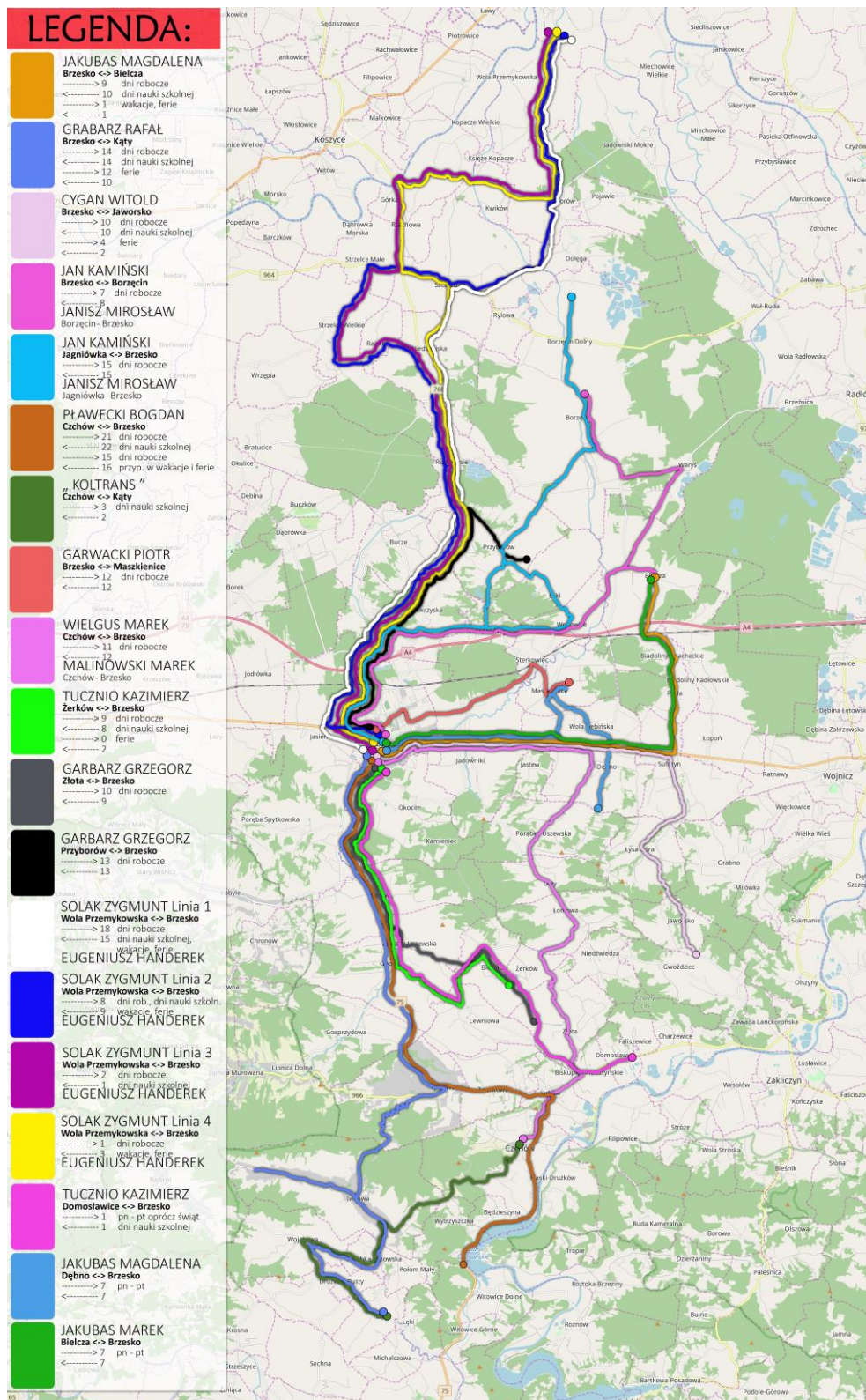
<sup>1)</sup> dni robocze – dni od poniedziałku do piątku oraz dnia nauki szkolnej (kursy w obie strony)

<sup>2)</sup> pozostałe dni – soboty i niedziele (kursy w obie strony)

Źródło: Opracowanie własne.

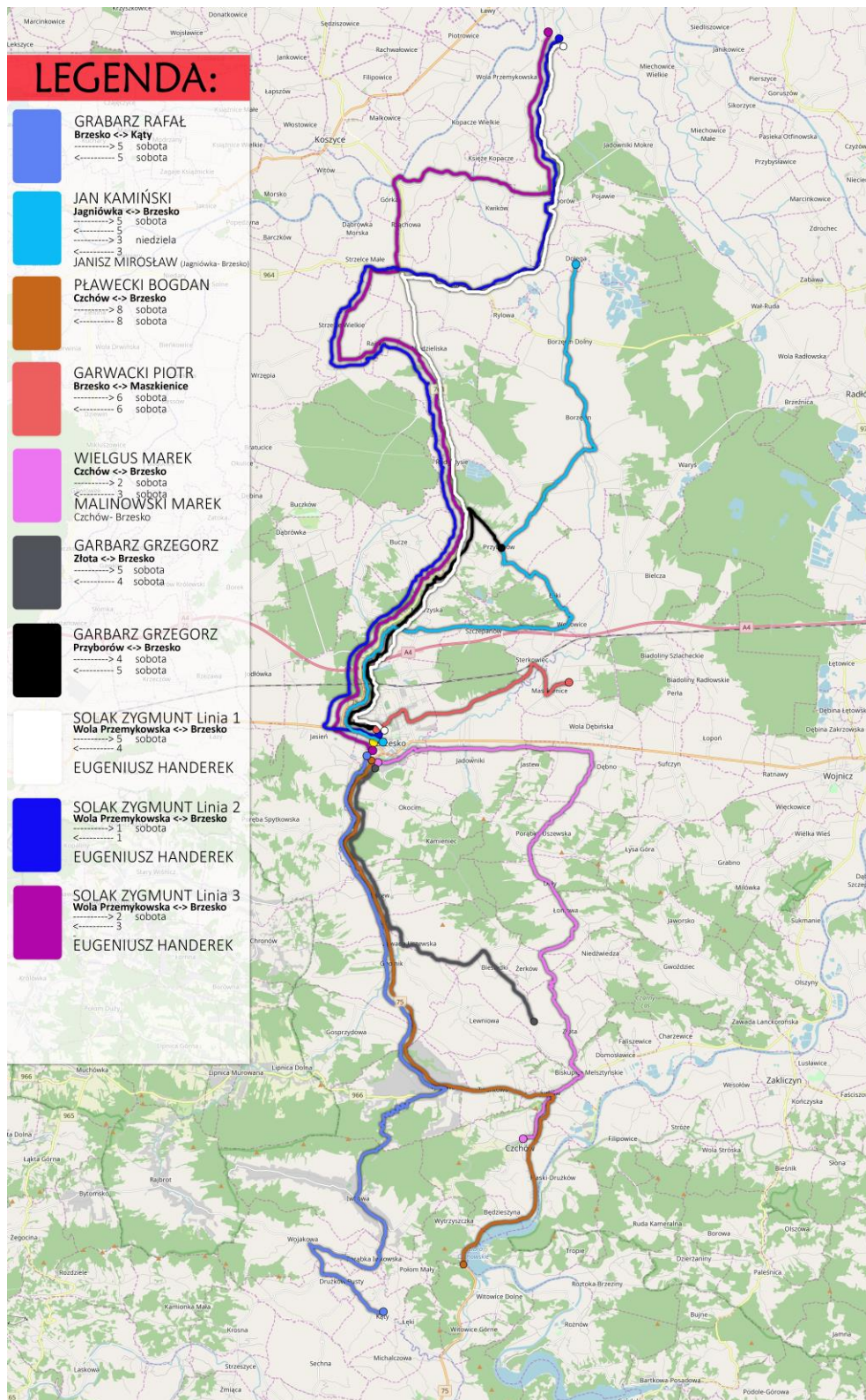


Rysunek 3. Linie komunikacyjne na terenie powiatu brzeskiego (kursy od poniedziałku do piątku)



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 4. Linie komunikacyjne na terenie powiatu brzeskiego (kursy weekendowe)



Źródło: Opracowanie własne.

Wszystkie linie komunikacyjne o zasięgu powiatowym krzyżują się w Brzesku na przystankach przy ul. Bartosza Głowackiego (obok placu Żwirki i Wigury) lub przy ul. Uczestników Ruchu Oporu. W 2020 r. planowane jest oddanie do użytku dworca autobusowego przy ul. Powstańców Warszawy, gdzie zgodnie z informacją uzyskaną od Urzędu Miejskiego w Brzesku planowane jest przeniesienie przystanków końcowych dla linii powiatowych i ponadpowiatowych.

Przewoźnicy wykonujący regularny przewóz osób na terenie powiatu brzeskiego posiadają zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych udzielone przez Starostę Brzeskiego w oparciu o przepisy art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, z późn. zm.). Wszystkie zezwolenia udzielone przewoźnikom przed 31 grudnia 2016 r. zawierają termin ważności nie dłuższy niż do końca 2016 r. Jednakże ważność tych zezwoleń była kilkakrotnie przedłużana. Zgodnie z art. 28 pkt 1 ustawy z dnia 9 listopada 2018 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2019 (Dz. U. z 2018 r. poz. 2435) podmioty prowadzące działalność w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym mogą ją nadal wykonywać na podstawie posiadanych uprawnień, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2019 r. Nowe zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym również mogą być wydawane z terminem ważności do 31 grudnia 2019 r. Zatem wg. obowiązującego stanu prawnego na dotychczasowych zasadach przewozy mogą być wykonywane nie dłużej niż do końca 2019 r. Po upływie tego terminu przewozy na obszarze powiatu będą musiały zostać zorganizowane przez samorząd powiatowy lub będą wykonywane komercyjnie przez przewoźników na podstawie wydanego przez Starostę dokumentu „Potwierdzenia zgłoszenia przewozu”. Należy mieć jednak na uwadze, iż przewoźnicy świadczący usługi na zasadach komercyjnych utracą prawo do uzyskania dofinansowania z tytułu stosowania ulg ustawowych. Możliwe jest kolejne przesunięcie terminu utraty ważności zezwoleń posiadanych przez przewoźników. Podyktowane jest to potrzebą wprowadzenia zmian w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym w celu umożliwienia zorganizowania tych przewozów jednostkom samorządu terytorialnego.

## Przewozy wykonywane na terenie poszczególnych gmin

Zaspokojenie zbiorowych potrzeb wspólnoty w zakresie lokalnego transportu zbiorowego stanowi, zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy o samorządzie gminnym, zadanie własne gminy. Sposób jego realizacji, a w szczególności wybór formy organizacyjno-prawnej, w jakiej to zadanie będzie realizowane, zależy w każdym przypadku od miejscowych potrzeb i specyfiki konkretnej gminy, jej lokalizacji, powierzchni, liczby ludności.

W skład powiatu brzeskiego wchodzi 7 gmin: Brzesko, Czchów, Borzęcin, Dębno, Gnojnik, Iwkowa i Szczurowa. Każda z nich jest skomunikowana z Brzeskiem przez system komunikacji publicznej, obsługiwanej przez podmioty prywatne. Szczegóły zostały podane w poprzednim podrozdziale.

Natomiast sytuacja transportu publicznego wewnątrz gmin jest zróżnicowana. Gmina Brzesko jako jedyna wykonuje zadania związane z organizacją transportu zbiorowego na swoim terenie poprzez powołaną w tym celu spółkę komunalną Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne. Spółka ta wykonuje przewozy na 6 liniach komunikacyjnych do miejscowości: Jasień, Poręba Spytkowska, Wokowice, Bucze, Sterkowiec, Jadowniki i Okocim.

Ponadto przewozy na terenie Gminy Brzesko są uzupełniane przez prywatnych przewoźników, którzy obsługują 2 linie komunikacyjne: Brzesko ul. Chopina – Brzesko Szpital oraz Brzesko – Jadowniki.

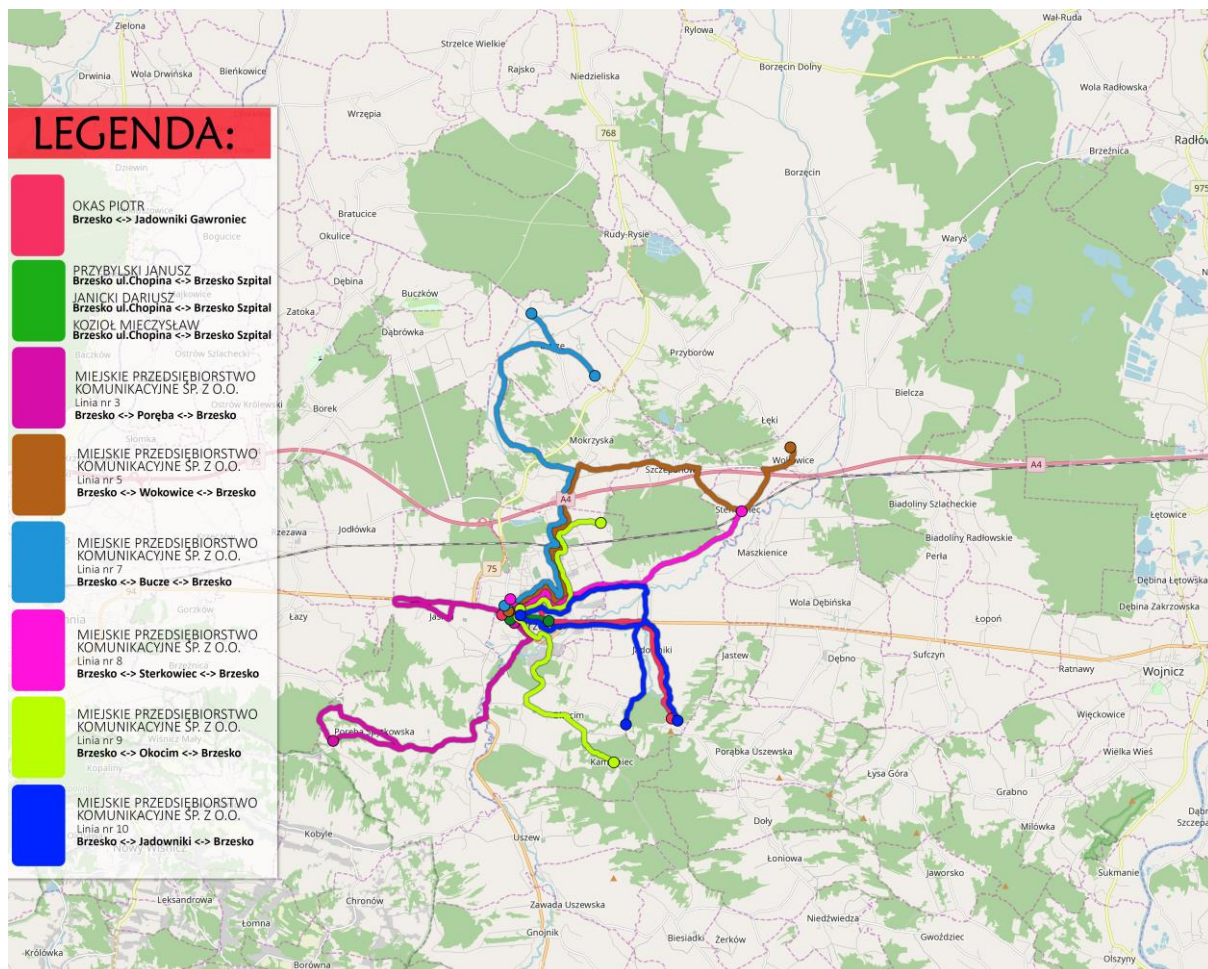
Tabela 19. Wykaz linii komunikacyjnych na terenie Gminy Brzesko

Lp.	Nazwa przewoźnika	Nazwa linii
1.	Nieregularny Przewóz Osób i Towarów „BUS” Piotr Okas	Brzesko – Jadowniki Gawroniec
2.	Firma Handlowo Usługowa „JANICKI” Dariusz Janicki	Brzesko ul. Chopina – Brzesko ul. Kościuszki (Szpital)
3.	Przewóz Osób i Towarów Kozioł Mieczysław	Brzesko ul. Chopina – Brzesko ul. Kościuszki (Szpital)
4.	Usługi Transportowe Janusz Przybylski	Brzesko ul. Chopina – Brzesko ul. Kościuszki (Szpital)
5.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	Brzesko – Jadowniki Brzesko Linia nr 10
6.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	Brzesko – Okocim – Brzesko Linia nr 9
7.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	Brzesko – Sterkowiec – Brzesko Linia nr 8
8.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	Brzesko – Bucze – Brzesko Linia nr 7

9.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	Brzesko – Wokowice – Brzesko Linia nr 5
10.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	Brzesko – Poręba – Brzesko Linia nr 3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z Urzędu Miejskiego w Brzesku.

Rysunek 5. Linie komunikacyjne na terenie gminy Brzesko



Źródło: Opracowanie własne.

Na terenie gminy Szczurowa został zorganizowany system linii dowozowych, stanowiących uzupełnienie istniejących linii powiatowych. Przewozy na tych liniach są wykonywane przez prywatnych przedsiębiorców.

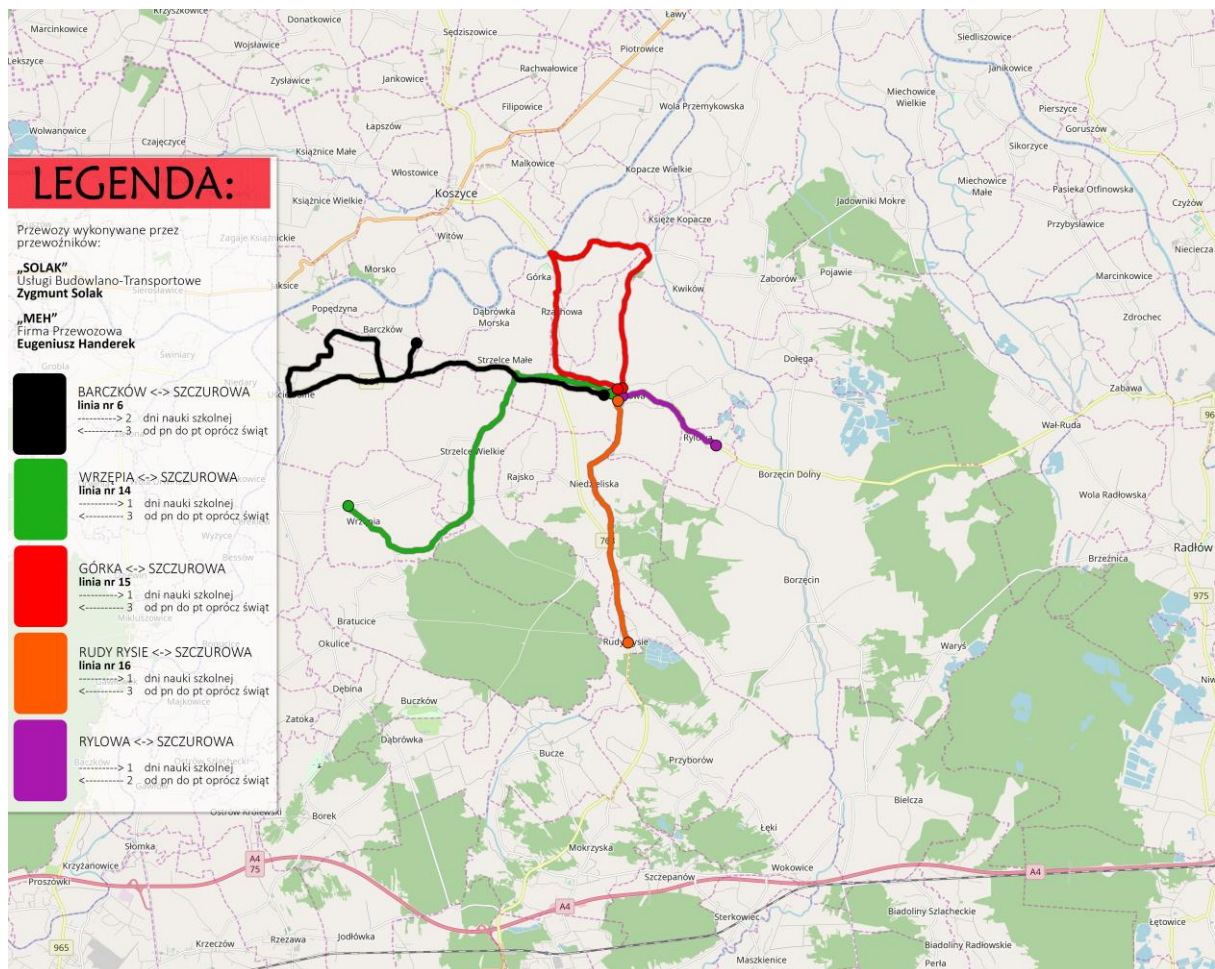
Tabela 20. Wykaz linii komunikacyjnych przebiegających wyłącznie na terenie gminy Szczurowa

Lp.	Nazwa przewoźnika	Nazwa linii	Miejscowości pośrednie
1.	„SOLAK” Usługi Budowlano-Transportowe Zygmunt Solak	Barczków – Szczurowa	Strzelce Małe – Dąbrowka Morska – Uście Solne
		Rylowa – Szczurowa	-

		Górka – Szczurowa	-
		Wrzępia – Szczurowa	Strzelce Wielkie – Strzelce Małe
		Rudy Rysie – Szczurowa	Niedzieliska
2.	Firma Przewozowa „MEH” Eugeniusz Handerek	Barczków – Szczurowa	Strzelce Małe – Dąbrówka Morska – Uście Solne
		Ryłowa – Szczurowa	-
		Górka – Szczurowa	-
		Wrzępia – Szczurowa	Strzelce Wielkie – Strzelce Małe
		Rudy Rysie – Szczurowa	Niedzieliska

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji uzyskanych z Urzędu Gminy w Szczurowej.

Rysunek 6. Linie komunikacyjne na terenie gminy Szczurowa



Źródło: Opracowanie własne.

Na terenie pozostałych gmin nie funkcjonuje komunikacja publiczna organizowana przez gminy. Mieszkańcy tych gmin korzystają z transportu prywatnego lub z przewozów wykonywanych na liniach o zasięgu powiatowym lub ponadpowiatowym.

## 6. Zasady organizacji rynku przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu brzeskiego

### Generatory ruchu w powiecie brzeskim

Generatorami ruchu nazywane są wszelkie punkty będące miejscem rozpoczęcia lub zakończenia podróży. Mogą być nimi punkty generujące ruch komunikacyjny w dni robocze, jak np. miejsca pracy, budynki oświaty publicznej i niepublicznej. Ponadto są to miejsca, gdzie ruch odbywa się według indywidualnych potrzeb – instytucje prywatne i publiczne, placówki opieki zdrowotnej oraz obiekty służące rozwojowi kultury, sportu i rekreacji.

W niniejszym opracowaniu przyjęto, że największymi generatorami ruchu w powiecie brzeskim są: ośrodki edukacyjno-wychowawcze, urzędy i instytucje, placówki medyczne, zakłady pracy oraz ośrodki kulturalne.

Tabela 21. Generatory ruchu – ośrodki edukacyjno-wychowawcze

Lp.	Gmina	Nazwa
1.	Brzesko	Zespół Szkół Ponadpodstawowych Nr 1 w Brzesku
2.	Brzesko	Zespół Szkół Technicznych i Branżowych im. Bohaterów Westerplatte w Brzesku
3.	Brzesko	Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Brzesku
4.	Brzesko	Powiatowe Centrum Edukacji w Brzesku
5.	Czchów	Zespół Szkół w Czchowie
6.	Czchów	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Złotej
7.	Dębno	Młodzieżowy Ośrodek Socjoterapii w Łysej Górze
8.	Szczurowa	Zespół Szkół w Szczurowej

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 22. Generatory ruchu – urzędy i instytucje

Lp.	Gmina	Nazwa
1.	Brzesko	Starostwo Powiatowe w Brzesku
2.	Brzesko	Urząd Miejski w Brzesku



3.	Brzesko	Powiatowy Urząd Pracy w Brzesku
4.	Brzesko	Zarząd Dróg Powiatowych w Brzesku
5.	Brzesko	Komenda Powiatowa Policji w Brzesku
6.	Brzesko	Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Brzesku
7.	Brzesko	Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Brzesku
8.	Borzęcin	Urząd Gminy w Borzęcinie
9.	Borzęcin	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Borzęcinie
10.	Czchów	Urząd Miejski w Czchowie
11.	Czchów	Komisariat Policji w Czchowie
12.	Czchów	Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Czchowie
13.	Dębno	Urząd Gminy w Dębnie
14.	Dębno	Rewir Dzielnicowych w Dębnie
15.	Dębno	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Dębnie
16.	Gnojnik	Urząd Gminy w Gnojniku
17.	Gnojnik	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Gnojniku
18.	Iwkowa	Urząd Gminy w Iwkowej
19.	Iwkowa	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Iwkowej
20.	Szczurowa	Urząd Gminy w Szczurowej
21.	Szczurowa	Posterunek Policji w Szczurowej
22.	Szczurowa	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Szczurowej

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 23. Generatory ruchu – placówki medyczne

Lp.	Gmina	Nazwa
1.	Brzesko	Samodzielny Publiczny Zespół Opieki Zdrowotnej w Brzesku
2.	Brzesko	Powiatowy Publiczny Zakład Opiekuńczo-Lecznicy w Brzesku
3.	Brzesko	Centrum Medyczne PLUS MEDICA w Brzesku
4.	Brzesko	CenterMed w Brzesku
5.	Brzesko	Bluemed Remedium w Brzesku

6.	Brzesko	Wiejski Ośrodek Zdrowia w Jadownikach
7.	Borzęcin	Publiczne Centrum Medyczne REMED w Borzęcinie
8.	Borzęcin	Regionalne Centrum Rehabilitacji i Pomocy Społecznej w Borzęcinie
9.	Czchów	Gminny Zakład Opieki Zdrowotnej w Czchowie
10.	Dębno	Ośrodek Zdrowia w Dębnie
11.	Dębno	NZOZ Holimed w Dębnie
12.	Dębno	NZOZ Profamilia w Porąbce Uszewskiej
13.	Gnojnik	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Gnojniku Centrum Medycyny Rodzinnej
14.	Gnojnik	Ośrodek Rehabilitacyjno-Wypoczynkowy EWA w Gnojniku
15.	Iwkowa	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej MEDYK w Iwkowej
16.	Iwkowa	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Nadzieja w Iwkowej
17.	Iwkowa	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej WIELOMED – IWKOWA w Porąbce Iwkowskiej
18.	Iwkowa	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej WOJSREHA w Iwkowej
19.	Szczurowa	Ośrodek Zdrowia – Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Szczurowej

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 24. Generatory ruchu – zakłady pracy

Lp.	Gmina	Nazwa
1.	Brzesko	Can-Pack S.A. Fabryka Puszek Napojowych w Brzesku
2.	Brzesko	Zasada Trans Spedition Spółka z o.o. sp.k. w Brzesku
3.	Brzesko	Carlsberg Polska S.A. Browar Okocim
4.	Brzesko	Brzeskie Zakłady Komunalne
5.	Brzesko	MEGAMOT Brzesko
6.	Brzesko	Leś Transport Sp. z o.o.
7.	Brzesko	CHEMPAK Marek Więckowski
8.	Brzesko	Rejonowe Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji
9.	Brzesko	Małopolska Wytwórnia Maszyn
10.	Brzesko	Salon Budowlany JAWOR

11.	Borzęcin	BUD-DRÓG Usługi Budowy i Modernizacji Dróg Łagosz Spółka Jawna Przyborów
12.	Borzęcin	MEGAMOT Borzęcin
13.	Borzęcin	SK INVEST GREEN Sp. z o.o. w Warysiu
14.	Dębno	TRANS SOLID Sp. z o.o. w Dębnie
15.	Dębno	Tartak KORA w Biadolinach Szlacheckich
16.	Gnojnik	Centrum Motoryzacji P. Czyżycki Sp. J. w Gnojniku
17.	Gnojnik	DI CARRERA Sp. z o.o.
18.	Gnojnik	Przedsiębiorstwo Handlowo-Transportowe MAX-TRANS Andrzej Dudek Sp. J. w Biesiadkach
19.	Gnojnik	PAGEN Sp. z o.o. w Gnojniku
20.	Gnojnik	Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowo-Handlowe Trans Bet Bogumiła Mysza w Gnojniku
21.	Gnojnik	Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe Hemist Henryk Konstanty Mirosław Zych Stanisław Konstanty Spółka Jawna w Gnojniku
22.	Iwkowa	ReDrog s.c. w Porąbce Iwkowskiej
23.	Szczurowa	Firma Usługowa TURACZY Stanisław, Marek, Łukasz Turaczy Spółka Jawna
24.	Szczurowa	Zakład przetwórstwa mięsnego CHABURA

Źródło: Opracowanie własne.

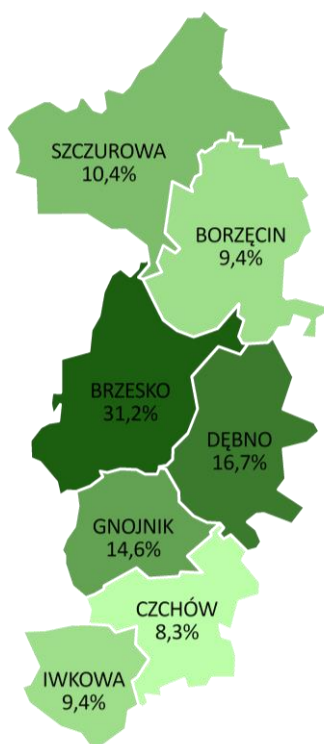
Tabela 25. Generatory ruchu – ośrodki kulturalne

Lp.	Gmina	Nazwa
1.	Brzesko	Powiatowa i Miejska Biblioteka Publiczna w Brzesku
2.	Brzesko	Miejski Ośrodek Kultury w Brzesku
3.	Brzesko	Brzeski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Brzesku
4.	Borzęcin	Gminny Ośrodek Kultury w Borzęcinie
5.	Borzęcin	Gminna Biblioteka Publiczna w Borzęcinie
6.	Czchów	Miejski Ośrodek Kultury Sportu i Rekreacji w Czchowie
7.	Czchów	Miejska Biblioteka Publiczna w Czchowie
8.	Dębno	Dębińskie Centrum Kultury w Jastwi
9.	Dębno	Oddział Muzeum Okręgowego w Tarnowie – Zamek w Dębnie
10.	Dębno	Publiczna Biblioteka w Dębnie

11.	Dębno	Publiczna Biblioteka w Łysej Górze
12.	Dębno	Publiczna Biblioteka w Maszkienicach
13.	Dębno	Publiczna Biblioteka w Porąbce Uszewskiej
14.	Dębno	Publiczna Biblioteka w Sufczyńie
15.	Gnojnik	Centrum Kultury w Gnojniku
16.	Gnojnik	Gminna Biblioteka Publiczna w Gnojniku
17.	Gnojnik	Publiczna Biblioteka w Uszwi
18.	Gnojnik	Publiczna Biblioteka w Biesiadkach
19.	Iwkowa	Gminny Ośrodek Kultury w Iwkowej
20.	Iwkowa	Gminna Biblioteka Publiczna w Iwkowej
21.	Szczurowa	Gminne Centrum Kultury, Czytelnictwa i Sportu w Szczurowej
22.	Szczurowa	Gminna Biblioteka Publiczna w Szczurowej
23.	Szczurowa	Oddział Muzeum Okręgowego w Tarnowie – Dwór w Dołędze

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 7. Występowanie generatorów ruchu w poszczególnych gminach powiatu brzeskiego



Źródło: Opracowanie własne.

Największa liczba generatorów ruchu znajduje się na terenie gminy Brzesko oraz kolejno w gminach Dębno i Gnojnik. Gminy te są stosunkowo dobrze skomunikowane z uwagi na korzystne położenie przy głównych szlakach, tj. drogach krajowych nr 75 i 94.

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

Zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 10 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przewozy pasażerskie organizowane przez powiat to przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczające poza granice administracyjne powiatu lub w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły porozumienie lub utworzyły związek powiatów. Przyjmuje się, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej powinny zapewniać mieszkańcom co najmniej minimalną dostępność transportową. Powinny one gwarantować dojazd do miasta powiatowego oraz dojazd do zintegrowanych punktów przesiadkowych, co jest konieczne w celu zintegrowania transportowej sieci powiatowej z siecią przewozów wojewódzkich.

Tabela 26. Linie komunikacyjne, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Nazwa Linii
Kąty – Czchów
Wytryszczka – Brzesko
Borzęcín – Brzesko
Jagniówka – Brzesko
Czchów – Brzesko
Jaworsko – Brzesko
Kąty – Brzesko
Złota – Brzesko
Przyborów – Brzesko
Żerków – Brzesko
Domosławice – Brzesko
Maszkienice – Brzesko
Bielcza – Brzesko
Wola Przemysłowska – Brzesko przez Zaborów
Wola Przemysłowska – Brzesko przez Strzelce Wielkie
Wola Przemysłowska – Brzesko przez Górkę

Źródło: Opracowanie własne.

Przewozy o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizatorem będzie Powiat Brzeski nakierowane są wyłącznie na zaspokajanie potrzeb mieszkańców powiatu.

Wydłużenie linii komunikacyjnych poza powiat jest możliwe wyłącznie w przypadku zawarcia stosownych porozumień w powiatami sąsiednimi.

W tym miejscu należy podkreślić, iż codzienne potrzeby przewozowe gminnej społeczności zaspokaja Gmina lub związek międzygminny. Niezapewnienie takich przewozów nie zobowiązuje Powiatu do ich organizacji lub dofinansowania. Wynika to wyraźnie z odpowiedzi sekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na interpelację nr 903 w sprawie organizacji transportu zbiorowego w gminach i powiatach. Wiceminister Tadeusz Jarmuziewicz wyjaśnia w niej, iż w przypadku przewozów, dla których organizatorem jest Powiat, w myśl ustawy o publicznym transporcie zbiorowym powiatowymi przewozami pasażerskimi są zasadniczo przewozy wykonywane w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczające poza granice powiatu, inne niż przewozy gminne. Są to przewozy, których celem jest zaspokajanie niezbędnych potrzeb przewozowych mieszkańców danego powiatu (bądź powiatów w przypadku zawarcia porozumienia powiatów, bądź utworzenia związku powiatów). Jednakże przewozy powiatowe mają charakter ponadgminny. W przypadku braku porozumienia między gminami obowiązek organizacji przewozów między gminami nie przechodzi z mocy prawa na powiaty i nie powstają w stosunku do samorządów powiatowych zobowiązania organizacyjne i finansowe w tym zakresie. Inną kwestią jest możliwość podjęcia współdziałania w zakresie dofinansowania przewozów przez jednostki samorządu terytorialnego różnego szczebla, np. gmin z powiatem.

Na podstawie wcześniej przeprowadzonej analizy sytuacji społeczno-gospodarczej i demograficznej poszczególnych gmin powiatu brzeskiego można jednoznacznie stwierdzić, że proponowana w dalszej części planu sieć komunikacyjna będzie miała za zadanie utworzenie połączeń autobusowych do szkół i zakładów pracy położonych w Brzesku oraz do szkół i ważniejszych zakładów pracy położonych na terenie poszczególnych gmin. Na terenie powiatu brzeskiego działają cztery szkoły ponadpodstawowe zlokalizowane w Brzesku, Czchowie oraz Szczurowej.

Tabela 27. Ilość uczniów dojeżdżających z gmin powiatu brzeskiego do szkół w Brzesku, Czchowie oraz Szczurowej

Gmina zamieszkania	Zespół Szkół Ponadpodstawowych Nr 1	Zespół Szkół Technicznych i Branżowych	Zespół Szkół w Czchowie	Zespół Szkół w Szczurowej	Razem
Brzesko	499	400	1	3	903
Dębno	117	68	1	1	187
Gnojnik	134	169	88	0	391
Iwkowa	18	40	70	0	128
Borzęcin	57	81	0	15	153
Szczurowa	86	35	0	93	214
Czchów	109	103	87	0	299
<b>Razem</b>					<b>2 275</b>

Źródło: Opracowanie własne.

Ilość uczniów dojeżdżających do szkół w powiecie brzeskim wynosi 2 275. Wielu z nich korzysta z własnego transportu lub organizuje wspólne dojazdy w celu obniżenia kosztów przejazdu. Niemniej jednak uczniowie stanowią największą grupę osób korzystających z komunikacji publicznej i należy o nich pamiętać przy organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Z informacji zawartej na stronie internetowej GUS w 2018 r. na 274 028 pasażerów przewiezionych na liniach regularnych międzymiastowych 135 294 stanowiły bilety szkolne miesięczne.

Tabela 28. Ilość pojazdów zarejestrowanych w poszczególnych gminach powiatu brzeskiego

Gmina	Samochody osobowe	Motocykle	Motorowery	Razem	Ilość mieszkańców	Ilość pojazdów na mieszkańca gminy
Brzesko	33 963	2 694	3 399	40 056	36 309	1,1
Dębno	12 390	1 750	2 130	16 270	14 677	1,1
Gnojnik	6 915	370	993	8 278	7 965	1,0
Iwkowa	5 712	554	754	7 020	6 415	1,1
Borzęcin	6 739	715	1 272	8 726	8 378	1,0

Szczurowa	8 415	981	1 631	11 027	9 594	1,1
Czchów	9 649	845	1 236	11 730	9 826	1,2

Źródło: Opracowanie własne.

W tabeli 27 podana została ilość zarejestrowanych w powiecie brzeskim pojazdów służących do transportu prywatnego osób, bez pojazdów służących do transportu towarów lub wykonywania określonych funkcji. Wynika z niej, że w każdej gminie zarejestrowanych jest więcej pojazdów niż zamieszkuje w niej osób, a to z kolei oznacza, że transport prywatny jest bardzo dobrze rozwinięty.

Biorąc pod uwagę wszystkie wskazane wyżej okoliczności, należy stwierdzić, iż proponowana sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej powinna być oparta na funkcjonującej dotychczas siatce połączeń wykonywanych przez prywatnych przewoźników. Natomiast uruchamianie konkretnych linii użyteczności publicznej w ramach ustalonej sieci połączeń następować będzie w razie konieczności zaspokojenia potrzeb przewozowych, które nie zostały zabezpieczone przez prywatnych przewoźników na zasadach komercyjnych.

Prawdopodobnie będzie to konieczne w przypadku wygaśnięcia zezwoleń, na podstawie których przewoźnicy wykonują przewozy komercyjne. Będzie się to wiązało również z utratą możliwości uzyskiwania przez prywatnych przedsiębiorców rekompensat z tytułu stosowania biletów ulgowych. Do dnia 31 grudnia 2019 r. przewoźnicy, którzy spełniają warunek posiadania kas fiskalnych, umożliwiających wykazanie wszystkich rodzajów biletów ulgowych, mają możliwość zawarcia umowy z samorządem województwa na dopłaty do przewozów z tytułu stosowania obowiązujących ulg ustawowych. Przysługują one przewoźnikom na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018r. poz. 295). Kwotę dopłaty stanowi wartość udzielonych ulg dla pasażerów, czyli różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną bez ulg, a wartością sprzedaży tych biletów z ulgami ustawowymi. Dopłaty przysługują wyłącznie z tytułu obowiązujących ulg ustawowych. Dopłaty nie przysługują do ulg handlowych (komercyjnych) udzielonych przez przewoźnika. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zakłada, iż dopłaty będą przysługiwać wyłącznie podmiotom wykonującym transport zbiorowy na liniach o charakterze użyteczności publicznej, na podstawie umów zawartych z właściwym organizatorem.



W części II (graficznej) niniejszego opracowania została zamieszczona siatka linii o charakterze użyteczności publicznej.

### Tryb wyboru operatorów

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

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora, którym w powiecie brzeskim jest Starosta Brzeski należy przygotowanie i przeprowadzenie postępowania zmierzającego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Sposób przeprowadzenia takiego postępowania regulują przepisy rozdziału drugiego omawianej ustawy. Na podstawie art. 19 ust. 1 wybór operatora może nastąpić w jednym z trzech trybów:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2018 r., poz. 1986 ze zm.);
- ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2016 r., poz. 1920, ze zm.);
- art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym tzn. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – tzw. zamówienie z wolnej ręki.

W przypadku powiatu brzeskiego najbardziej korzystnym trybem wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego będzie wybór poprzez przyznanie koncesji na usługi z uwagi na to, iż ten tryb nie rodzi po stronie organizatora konsekwencji finansowych w postaci obowiązku zapłaty na rzecz operatora rekompensaty w wysokości wymaganej do

pokrycia całości kosztów oraz konieczności wypłaty operatorowi tzw. „rozsądnego zysku”. Kwestie te zostaną szczegółowo omówione w rozdziale 7 niniejszego opracowania.

Ustawa reguluje termin oraz sposób ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia. Ogłoszenie zamieszcza się w Biuletynie Informacji Publicznej, w miejscu powszechnie dostępnym w siedzibie organizatora oraz na stronie internetowej organizatora.

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

- linii komunikacyjnej,
- linii komunikacyjnych,
- sieci komunikacyjnej.

Dopuszczalne jest również wykonywanie przewozów przez samego organizatora w formie samorządowego zakładu budżetowego (art. 19 ust. 2).

Organizator może zawrzeć bezpośrednio umowę w trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, 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;
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym;
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, przewidzianych w Prawie zamówień publicznych lub ustawie o koncesjach.

Podmiotem wewnętrznym w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007 jest odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy

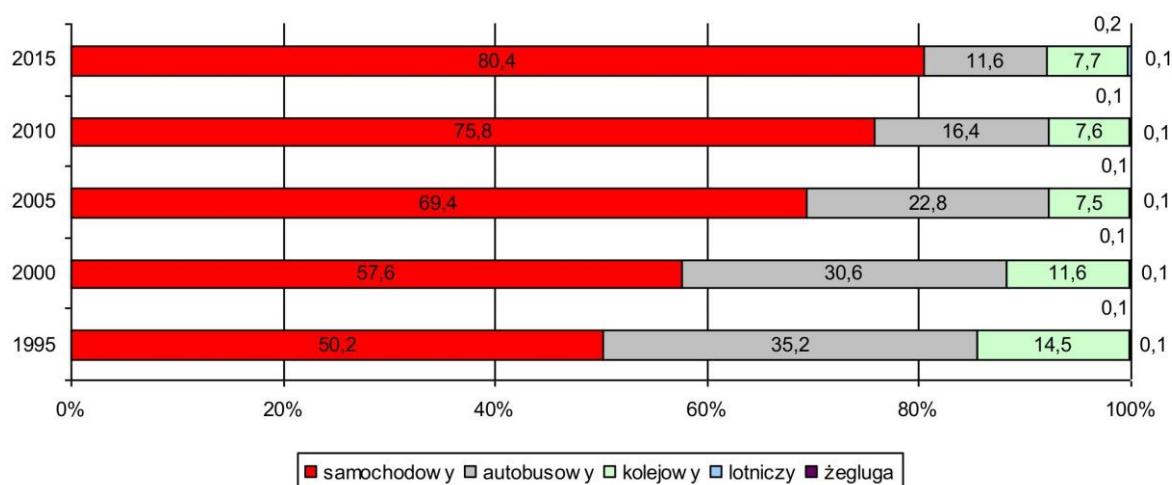
organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.

Sama ustawa jedynie w sposób ogólny określa prawa i obowiązki organizatora i operatora. Ich szczególnym źródłem jest umowa, dlatego istotne jest odpowiednie przygotowanie postanowień tej umowy. Najważniejsze elementy umowy określa art. 25 ustawy. Projekt umowy powinien zostać dołączony do specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Po zawarciu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizator powinien wydać operatorowi zaświadczenie potwierdzające uprawnienie do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

### Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich stanowiący załącznik do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. określa w skali całego kraju udział poszczególnych środków transportu w rynku przewozów pasażerskich w latach 1995-2015. Wynika z niego, iż transport samochodowy jest preferowanym rodzajem przewozu.

Rysunek 8. Udział poszczególnych rodzajów transportu w rynku przewozów pasażerskich według liczby podróży w latach 1995-2015



Źródło: Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2018 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, Dz.U. 2018 poz. 874, Załącznik nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r., s. 46, <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20180000874/O/D20180874.pdf> [dostęp: 28.10.2019].

Wybór środka transportu jest uzależniony od poziomu rozwoju społeczno-ekonomicznego regionu, kosztów użytkowania poszczególnych środków transportu, poziomu zorganizowania transportu zbiorowego, a także od uwarunkowań lokalnych, które są specyficzne dla każdego powiatu.

System transportu w powiecie brzeskim składa się z trzech elementów:

- **komunikacji indywidualnej** (samochodowej), jest to najczęściej wybierany środek transportu ze względu na dobrze rozwiniętą sieć drogową, szybkość, komfort i brak konieczności dokonywania przesiadek;
- **komunikacji autobusowej** wybieranej przez osoby nie posiadające samochodów lub uprawnień do kierowania nimi (młodzież szkolna, osoby starsze);
- **połączeń kolejowych** – pociąg to trzeci środek transportu wybierany przez mieszkańców powiatu brzeskiego; jest to uwarunkowane przebiegiem linii kolejowej, która przecina powiat tylko na długości 14 kilometrów; ten rodzaj środka transportu obsługuje ruch o charakterze ponadpowiatowym.

Zrównoważony rozwój transportu zakłada optymalny podział zadań pomiędzy transport indywidualny i zbiorowy. Władze samorządowe powinny tak uatrakcyjnić ofertę przewozową, aby mieszkańcy w miarę możliwości mogli zrezygnować z transportu indywidualnego na rzecz transportu zbiorowego. Realizacja tego założenia jest wskazana w dużych miastach, co korzystnie wpływa na płynność ruchu komunikacyjnego oraz obniżenie emisji spalin.

Obserwuje się coraz wyższe oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia transportu zbiorowego. Nie nadążają za nimi możliwości finansowe oraz taborowe. Wynika to z ograniczonych środków budżetowych oraz faktu, iż do chwili obecnej Powiat nie przeznaczał na ten cel żadnych środków publicznych.

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

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

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

Ponadto koszt przejazdu samochodem osobowym na krótkich odległościach (pomiędzy gminami) w porównaniu z przejazdem środkiem transportu publicznego jest często korzystniejszy dla tego pierwszego. Jednym ze sposobów poprawy warunków funkcjonowania transportu publicznego jest podniesienie jakości przejazdu jego środkami. Jakość ta nie zawsze jest na odpowiednim poziomie, co wynika m. in.:

- ze złego stanu infrastruktury transportowej (stary tabor, brak przystanków, wiat),
- z długiego oczekiwania na przystankach,
- z braku możliwości dojazdu pod same drzwi,
- z braku bezpieczeństwa osobistego oraz prywatności.

Biorąc pod uwagę układ sieci transportowej w powiecie brzeskim, widać, że najlepiej rozwiniętą siecią jest sieć drogową, która zaspokaja potrzeby mieszkańców, dlatego też publiczny transport zbiorowy w powiecie powinien opierać się właśnie na sieci drogowej i maksymalnie wykorzystywać jej możliwości. Celem niniejszego planu transportowego jest zachowanie obecnej siatki połączeń, a na kolejnym etapie wykonywania planu synchronizacja rozkładów jazdy w całym powiecie – w szczególności w miejscach, gdzie znajdują się strategiczne węzły przesiadkowe. Należy też pamiętać o roli, jaką odgrywa cena biletu w momencie wyboru środka transportu. Jeśli podwyżka cen jest nieunikniona należy przełożyć ją na jakość taboru i częstotliwość kursowania. Warto mieć na uwadze fakt, iż najczęściej wybieranym środkiem transportu w powiecie brzeskim jest samochód, dlatego też należy tak dostosować komunikację autobusową do potrzeb mieszkańców, aby obecna kolejność wyboru środków transportu została zmieniona.

## Ocena i prognoza potrzeb przewozowych – pożądaný standard usług przewozowych.

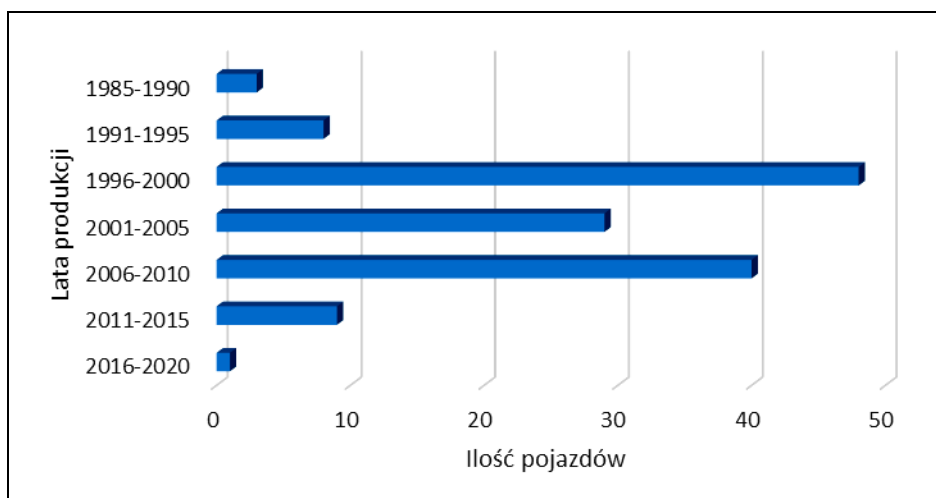
### Ochrona środowiska

Transport drogowy ma znaczny wpływ na zanieczyszczenie środowiska naturalnego. Rosnąca liczba pojazdów prywatnych powoduje coraz większą emisję spalin i wpływa na pogorszenie jakości życia obywateli. Z tego względu niezbędna staje się integracja polityki transportowej z polityką ochrony środowiska. Jednym z głównych postulatów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest ukształtowanie transportu w taki sposób, aby zachować optymalny podział między transportem indywidualnym i transportem zbiorowym.

Przewiduje się, że jeden autobus pozwala na wyłączenie z ruchu drogowego około 20 samochodów osobowych. Warunkiem uzyskania tego efektu jest wykonywanie transportu zbiorowego w sposób nieprzerwany, w dniach i godzinach, w których występuje największe zapotrzebowanie na usługi transportowe. Zapewnienie transportu publicznego przyczyni się również do zmniejszenia hałasu oraz poprawy stanu nawierzchni dróg – co zostanie osiągnięte przez zmniejszenie natężenia ruchu drogowego. Poprawę warunków funkcjonowania transportu publicznego można również osiągnąć przez wymianę taboru na bardziej nowoczesny, energooszczędny, dostosowany wielkością do rzeczywistych potrzeb oraz poprawę stanu infrastruktury przystankowej. Utrzymanie i rozwój systemu transportowego konieczne są również ze względu na jego rolę społeczną. Transport publiczny umożliwia dojazd do pracy, szkoły, na zakupy oraz wyjazdy rekreacyjne mniej zamożnym grupom społecznym.

Obecnie na terenie powiatu brzeskiego przewozy wykonywane są głównie pojazdami mającymi 19 lat i więcej, spełniającymi normy emisji spalin nie wyższe niż Euro IV.

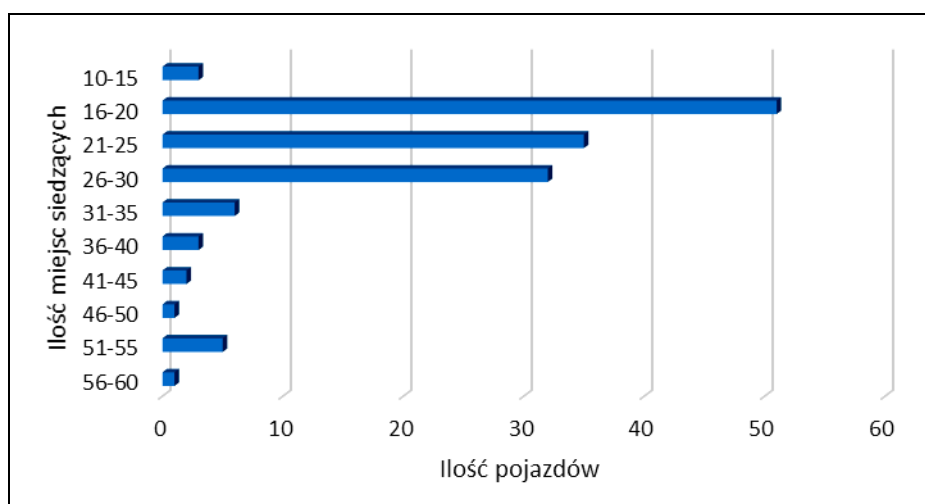
Rysunek 9. Podział wiekowy pojazdów, którymi wykonywany jest transport na terenie powiatu brzeskiego



Źródło: Opracowanie własne.

Zlecając przewozy o charakterze użyteczności publicznej, podczas weryfikacji ofert należy preferować podmioty dysponujące pojazdami spełniającymi normę emisji spalin nie niższą niż Euro V.

Rysunek 10. Podział pojazdów, którymi wykonywany jest obecnie transport zbiorowy przez prywatnych przedsiębiorców w powiecie brzeskim



Źródło: Opracowanie własne.

Powyższy wykres zawiera podział autobusów, którymi wykonywany jest obecnie transport zbiorowy przez prywatnych przedsiębiorców ze względu na liczbę miejsc siedzących. Wynika z niego, iż większość pojazdów posiada miejsca siedzące w przedziale 16-20. Na liniach komunikacyjnych funkcjonują jeszcze autobusy, które zostały przystosowane do

przewozu osób poprzez zmianę rodzaju i przeznaczenia z samochodu ciężarowego na autobus. Pojazdy te nie zapewniają komfortu podróżnym z powodu zbyt niskich wejść, wąskich przejść i niewielkich odległości pomiędzy siedzeniami. W chwili obecnej dopuszczenie do ruchu takich pojazdów nie jest możliwe z uwagi na konieczność zapewnienia odpowiednich wymiarów wyjść, przejść, siedzeń, stopni dla pasażerów oraz odstępu między siedzeniami zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022 z późn. zm.) oraz możliwość montowania siedzeń i pasów bezpieczeństwa wyłącznie w punktach przewidzianych przez producenta pojazdu.

Dokonując wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego należy zwracać uwagę, aby pojazdy, którymi będą wykonywać przewóz, były wyposażone w miejsca siedzące w liczbie nie mniejszej niż 20 i spełniały wymagania określone w rozdziale 5 oraz załączniku nr 7a do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Na liniach komunikacyjnych uznanych za linie użyteczności publicznej w chwili obecnej nie przewiduje się wykorzystania pojazdów elektrycznych oraz pojazdów zasilanych gazem ziemnym. Wprowadzenie do użytkowania takich pojazdów będzie wiązało się ze zmianą planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Brzeskiego.

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

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające Rozporządzenie nr 2006/2004 określa, iż osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej to każda osoba, której możliwość poruszania się jest ograniczona podczas korzystania z transportu na skutek jakiegokolwiek niesprawności fizycznej (zmysłowej lub ruchowej, trwałej lub przejściowej), upośledzenia lub niepełnosprawności umysłowej (z różnych przyczyn albo z powodu wieku) i której sytuacja wymaga specjalnej uwagi oraz dostosowania usług dostępnych dla wszystkich pasażerów.

Pod względem funkcjonalnym niepełnosprawność ogólnie można określić jako dysfunkcję narządów wzroku, słuchu, ruchu. Innym rodzajem niepełnosprawności jest niepełnosprawność intelektualna. Należy zwrócić uwagę, iż u każdej osoby niepełnosprawnej może



występować różny stopień nasilenia dysfunkcji. Każda z grup osób niepełnosprawnych wymaga innego rodzaju dostosowań w systemie transportu publicznego. Osoby niepełnosprawne ruchowo wymagają przede wszystkim usunięcia barier fizycznych (schodów, stopni, zapewnienia szerokich przejść). Dla osób niewidomych i niedowidzących przydatne są zapowiedzi ustne informujące o miejscu i godzinie odjazdu autobusu, nazwie przystanku itd.

Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych należy rozumieć jako zapewnienie tym osobom możliwości swobodnego poruszania się środkami transportu publicznego. Pierwszym z elementów zapewnienia dostępności systemu transportu dla potrzeb osób niepełnosprawnych jest dostosowanie infrastruktury dworców i przystanków.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zaleca, aby przy udzielaniu zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego w specyfikacji istotnych warunków zamówienia uwzględnić rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące obsłudze pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. 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, muszą być zawarte w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym z 20 marca 2015 r. wprowadziła obowiązek dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych dworców, których właścicielem lub współwłaścicielem w części większej niż połowa udziałów we współwłasności jest jednostka samorządu terytorialnego oraz który jest zlokalizowany w mieście mającym powyżej 50 tys. mieszkańców i z którego rocznie odjeżdża powyżej 500 tys. pasażerów. Fakt dostosowania dworca podlega zgłoszeniu do właściwego wojewody. Drugim elementem zapewnienia dostępności systemu transportowego jest posiadanie dostępnego (niskopodłogowego) taboru autobusowego. Dla taboru autobusowego wymagania dostosowania opisuje Regulamin nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 lub M3 w odniesieniu do ich budowy ogólnej. Regulamin ma zastosowanie do wszystkich jednopokładowych, dwupokładowych, sztywnych lub przegubowych pojazdów kategorii M2 lub M3 (służących do przewozu osób, mających więcej niż 8 miejsc, oprócz siedzenia kierowcy). Zgodnie z tym regulaminem pojazdy klasy I, tzn. pojazdy, w konstrukcji których przewidziano przestrzeń dla pasażerów stojących, pozwalającą na częste przemieszczanie się (autobusy komunikacji

miejskiej), muszą umożliwiać dostęp osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym co najmniej jednemu użytkownikowi wózka inwalidzkiego oraz jednemu rozłożonemu wózkowi dziecięcemu lub wózkowi spacerowemu.

W odniesieniu do pojazdów już homologowanych oraz przewożących wyłącznie lub głównie pasażerów siedzących nie ma obowiązku ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych. W praktyce pojazdy komunikacji regionalnej (busy) i dalekobieżnej nie umożliwiają przejazdu osobom na wózkach inwalidzkich. Jednakże z uwagi na potrzebę zapewnienia osobom niepełnosprawnym możliwości poruszania się komunikacją publiczną w celu wykonywania pracy zawodowej lub nauki należy:

- zwiększyć udział w przewozach publicznych autobusów niskopodłogowych lub posiadających rangę wjazdową oraz miejsce przeznaczone do przewozu osoby na wózku inwalidzkim,
- dostosować infrastrukturę przystankową do potrzeb osób niepełnosprawnych przez likwidację barier architektonicznych,
- zapewnić system informacji pasażerskiej z uwzględnieniem potrzeb i ograniczeń osób niepełnosprawnych,
- stosować system ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej przez osoby niepełnosprawne.

Polskie ustawodawstwo przewiduje system ulg dla osób niepełnosprawnych, odnoszących się do publicznego transportu zbiorowego kolejowego i autobusowego. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego reguluje uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w regularnych przewozach osób, wykonywanych przez uprawnionych przewoźników kolejowych i autobusowych. Temat ulg stosowanych przez przewoźników został szerzej opisany w rozdziale 6, podrozdział *Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej*.

## System informacji dla pasażerów

Bardzo ważnym elementem planu transportowego jest określenie założeń zintegrowanego systemu informacji dla pasażera. Zanim pasażer skorzysta z usługi komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość dostępu i pozyskania niezbędnych informacji o układzie

i przebiegu linii, obowiązujących taryfach biletowych oraz czasie przejazdu. Ośrodkiem, w którym może dokonać powyższych czynności jest tzw. zintegrowany węzeł przesiadkowy. Winien on być wyposażony w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności w miejsca postojowe, przystanki, punkty sprzedaży biletów oraz systemy umożliwiające zapoznanie się z ww. informacjami dotyczącymi sieci komunikacyjnej. W tym celu proponuje się stworzenie odpowiedniego i dogodnie zlokalizowanego punktu informacyjnego – Biura Obsługi Pasażera, gdzie będzie można między innymi:

- pozyskać informacje dotyczące funkcjonowania zbiorowego transportu publicznego, w tym zapoznać się z obowiązującymi przepisami porządkowymi (regulaminem przewozów),
- zapoznać się z możliwościami dotarcia do celu podróży,
- zapoznać się z obowiązującymi taryfami biletowymi,
- zakupić bilet bez względu na jego rodzaj,
- uzyskać informacje o wszelkich zmianach dokonywanych w rozkładach jazdy.

Najlepszym rozwiązaniem byłoby zlokalizowanie Biura Obsługi Pasażera w centralnej części miasta, gdzie koncentruje się wiele środków transportu publicznego. Takim miejscem dla powiatu brzeskiego może być rejon przystanku przy ul. Uczestników Ruchu Oporu i placu Żwirki i Wigury lub dworzec autobusowy, który docelowo będzie zorganizowany przy ul. Powstańców Warszawy w Brzesku.

Aby zapewnić pasażerom kompleksową obsługę i dostęp do usług komunikacyjnych na wysokim poziomie, niezbędna byłaby koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu niezależnie od tego, kto jest organizatorem przewozów. Koordynacja taka jest praktycznie możliwa wyłącznie w Brzesku, gdzie zaczyna się i kończy większość kursów komunikacji publicznej.

Jak już wspomniano powyżej, pasażerowi należy zapewnić dostęp do aktualnej i rzetelnej informacji niezależnie od miejsca, skąd planuje rozpocząć podróż. Dużą rolę odgrywa tutaj sam przystanek autobusowy, który może funkcjonować jako miejsce oznaczone znakiem D-15 lub wiata oznaczona znakiem przystanku komunikacyjnego. Na takim przystanku powinien znajdować się aktualny rozkład jazdy, który będzie zawierał podstawowe informacje o liniach komunikacyjnych, których autobusy zatrzymują się na tym przystanku oraz dniach i godzinach ich odjazdów. Za stan i aktualizację rozkładów jazdy na tabliczkach przystankowych odpowiada organizator publicznego transportu zbiorowego.

Należałoby także wypracować jednolity system informacji stosowanych na przystankach autobusowych przez wszystkich przewoźników. Dla komunikacji powiatowej proponuje się wprowadzenie następującego wzoru tabliczki przystankowej:

Rysunek 11. Tabliczka przystankowa

<b>1</b>	<b>Organizator:</b> <b>Przystanek:</b> Brzesko ul. Uczestników Ruchu Oporu <b>Kierunek:</b> Bielcza						
Przystanki: Brzesko Pl. Targowy, Jadowniki, Jastew, Dębno, Dębno Centrum, Dębno Agawa, Sufczyn, Perła, Biadoliny Szlacheckie, Bielcza pod Stacją, Bielcza Uleś, Bielcza Bar, Bielcza OSP, Bielcza Kościół							
Od poniedziałku do piątku - w dni nauki szkolnej oprócz świąt							
05:19	06:19	07:19	08:19	10:19	11:19	12:19	13:29
14:34	15:34	16:34	17:44				
Od poniedziałku do piątku - w dni wolne od nauki szkolnej							
05:19	06:19	07:19	08:19	10:19	11:19	12:19	14:29
15:29	16:29	17:44					
Soboty i niedziele							
08:19	10:19	12:19	14:29	16:29	19:34	22:04	
Rozkład jazdy ważny od:							
Przewoźnik:							

Źródło: Opracowanie własne.

Prezentowana tabliczka przystankowa stanowi wzór i zawiera najważniejsze informacje na temat linii komunikacyjnej istotne dla potencjalnego pasażera. Oprócz rozkładu jazdy zawierającego trasę i czas przejazdu na ważniejszych przystankach należy oprócz standardowej tabliczki przystankowej umieścić także regulamin przewozów oraz zbiorczą taryfę opłat.

Wszystkie niezbędne informacje dotyczące komunikacji publicznej należy także udostępnić przy użyciu nowoczesnych technologii, głównie drogą internetową. Proponuje się utworzenie w miejsce dotychczas funkcjonującej na stronie internetowej [www.powiatbrzeski.pl](http://www.powiatbrzeski.pl) zakładki zawierającej informacje dotyczące komunikacji publicznej funkcjonującej na terenie powiatu brzeskiego, interaktywnego rozkładu jazdy umożliwiającego wyszukanie połączeń w ramach linii, dla których organizatorem jest Powiat Brzeski. Informacja pasażerska jest jednym z ważniejszych elementów współczesnego transportu zbiorowego. Tworzy się ją po to, aby zmniejszać zaangażowanie pasażerów w poszukiwanie informacji, oszczędzać ich czas i zwiększać wygodę. Ponadto każdy z autobusów obsługujących komunikację organizowaną przez Powiat Brzeski powinien być wyposażony w tablicę informacyjną zawierającą:

- dane organizatora i operatora,
- schemat sieci komunikacyjnej z podziałem na linie (wraz z opisem przebiegu linii),
- taryfę opłat za bilety jednorazowe i miesięczne (wraz z cenami biletów ulgowych),
- zestawienie stosowanych ulg ustawowych i handlowych,
- wyciąg z przepisów porządkowych w powiatowym regularnym przewozie osób (regulamin).

Kształt, wielkość, wygląd graficzny oraz sposób montażu tablicy informacyjnej w autobusach może być różny w zależności od rodzaju taboru i powinien być uzgadniany z operatorem.

## 7. Finansowanie usług o charakterze użyteczności publicznej

Prawidłowe finansowanie usług przewozowych winno zmierzać do jak najkorzystniejszego dostosowania podaży do realnego popytu, zwiększać poziom zaspokojenia potrzeb przewozowych oraz konkurencyjność względem przewozów indywidualnych, przy jak najbardziej racjonalnym poziomie wydatków dokonywanych ze środków publicznych. Określenie sposobu finansowania przewozów zostało zaliczone do podstawowych zadań należących do organizatora, które powinno zostać uwzględnione w planie transportowym.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym w art. 50 i następnych wskazuje, w jaki sposób należy finansować publiczny transport zbiorowy. Finansowanie publicznego transportu zbiorowego realizowanego w ramach użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

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

Rekompensata są to środki pieniężne i inne korzyści majątkowe przyznawane operatorowi w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Funkcją rekompensaty jest świadczenie ze strony organizatora mające na celu wyrównanie operatorowi wyniku finansowego z uwagi na jego niepokrycie opłatami pobranymi przez operatora od pasażerów z tytułu świadczenia usług przewozowych.

Zgodnie z brzmieniem załącznika do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1370/2007 z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 wysokość rekompensaty nie może przekroczyć kwoty

odpowiadającej wynikowi finansowemu netto, który równoważny jest sumie wpływów, pozytywnych czy negatywnych, jakie wypełnianie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych wywiera na koszty i przychody podmiotu świadczącego usługi publiczne. Wpływ ten oceniany jest przez porównanie stanu, w którym zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych jest wypełniane, ze stanem, jaki istniałby w przypadku niewypełnienia zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych. Aby obliczyć wynik finansowy netto, właściwy organ kieruje się następującym systemem obliczania: koszty poniesione w związku ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych lub pakietem takich zobowiązań nałożonym przez właściwy organ i zawartym w umowie o świadczenie usług publicznych lub na zasadzie ogólnej, minus wszystkie dodatnie wpływy finansowe wygenerowane na sieci obsługiwanej w ramach danego zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, minus przychody taryfowe i jakiegokolwiek inne przychody wygenerowane podczas wypełniania danego zobowiązania lub zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, plus rozsądny zysk, równa się wynik finansowy netto.

W ramach rekompensaty operatorowi przysługuje rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Zgodnie z definicją zawartą w ww. rozporządzeniu przez „rozsądny zysk” należy rozumieć stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego, ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne. Prawo do uzyskania rozsądnego zysku nie przysługuje operatorom:

- wybranym w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane i usługi,
- będącymi samorządowymi zakładami budżetowymi,
- operatorom, z którymi została zawarta bezpośrednia umowa na świadczenie usług przewozowych w formie koncesji.

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

- wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – prawo przewozowe (Dz. U z 2017 poz. 1983),
- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem,
- środki z budżetu państwa.

Wymienione wyżej sposoby finansowania mogą się ze sobą łączyć i nie stanowią dla siebie nawzajem alternatywy.

Poza wskazanym wyżej otwartym katalogiem źródeł finansowania publicznego transportu zbiorowego, źródłami takimi mogą być również inne środki, takie jak: środki pomocowe prorozwojowe pozyskane z fundacji oraz różnego rodzaju programów unijnych. Ustawa, choć wprost nie reguluje tego zagadnienia, umożliwia udzielanie dotacji celowych z budżetu państwa na wspieranie inwestycji w infrastrukturę transportową oraz w środki transportu wykorzystywane w publicznym transporcie zbiorowym.

Do dnia 31 grudnia 2019 r. obowiązują dotychczasowe zasady przekazywania przewoźnikom dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych. Dokonywane są one na podstawie umów określających zasady przekazywania przewoźnikom dopłat, zawartych bezpośrednio przez przewoźników z Marszałkiem Województwa Małopolskiego. Przewoźnicy wykonujący krajowe regularne przewozy drogowe osób, mogą obecnie starać się o dopłaty, o których mowa w art. 8a ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2012 r. Nr 175, poz. 1440 z późn. zm.) do biletów ulgowych wydanych na podstawie obowiązujących ustaw.

W dniu 18 lipca 2019 r. weszła w życie ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1123), która określiła zasady dofinansowania realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Celem jej wprowadzenia była odbudowa lokalnego transportu publicznego i walka z wykluczeniem komunikacyjnym. Fundusz rozwoju przewozów autobusowych jest państwowym funduszem celowym. Jego dysponentem jest minister do spraw transportu. Obsługę Funduszu na zasadach określonych w umowie z jego dysponentem, będzie prowadził Bank Gospodarstwa Krajowego. Środki zgromadzone w Funduszu są przeznaczone na dofinansowanie zadań zapewniających funkcjonowanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z wyłączeniem komunikacji miejskiej. Dofinansowanie będzie przyznawane w formie dopłaty do kwoty deficytu pojedynczej linii o charakterze użyteczności publicznej. Dopłata w wysokości nie wyższej niż 1 zł do 1 wozokilometra ma obowiązywać do końca 2021 r. W kolejnych latach dopłata będzie ustalana w kwocie nie wyższej niż 0,80 zł do 1 wozokilometra. Jednocześnie organiza-



tor (samorząd terytorialny) będzie zobowiązany dopłacić do kwoty deficytu danego przewozu nie mniej niż 10 % środków własnych. W latach 2019-2021 dopłacie ze środków Funduszu podlegają linie komunikacyjne niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy oraz linie, na które umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta po dniu wejścia w życie ustawy. W uzasadnieniu do projektu tej ustawy założono, iż koszt 1 wozokilometra, tzn. koszt przejazdu 1 kilometra przez środek transportu, wynosi 3,80 zł.

W praktyce, biorąc pod uwagę aktualny stan finansów publicznych, należy stwierdzić, że wejście w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym postawiło jednostki samorządu terytorialnego w bardzo trudnej sytuacji. Ustawa przewiduje wymóg, aby jednostki samorządu terytorialnego, które podejmują się organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w ramach swojego budżetu, wyasygnowały środki na zorganizowanie na swoim terenie transportu publicznego, tj. zadania, które do chwili obecnej nie było organizowane i finansowane przez Powiat.

Tabela 29. Koszty poszczególnych linii komunikacyjnych

Nazwa przewoźnika	Nazwa linii	Planowany roczny przebieg linii komunikacyjnej	Koszt 1 wozokilometra (zł)	Koszt linii
P.U.H. „Koltrans” Sp. Jawna Paweł Kulig i Wspólnicy	Kąty – Czchów	17 290,00	3,8	65 702,00
Usługi Transportowe – Przewóz Osób Bogdan Pławewski	Brzesko – Wytrzyszczka	278 082,80	3,8	1 056 714,64
„Przewóz Osób Busem” Jan Kamiński	Borzęcin – Brzesko	35 459,50	3,8	134 746,10
Firma Handlowo- Transportowa Mirosław Janisz	Borzęcin – Brzesko	35 459,50	3,8	134 746,10
„Przewóz Osób Busem” Jan Kamiński	Jagniówka – Brzesko	112 097,15	3,8	425 969,17
Firma Handlowo- Transportowa Mirosław Janisz	Jagniówka – Brzesko	112 097,15	3,8	425 969,17
P.P.H.U. „Mark-Trawel” Marek Wielgus	Czchów – Brzesko	58 433,30	3,8	222 046,54
„Malbus” Marek Malinowski	Czchów – Brzesko	58 433,30	3,8	222 046,54

Transport Pasażerski „Transwit” Witold Cygan	Brzesko – Jaworsko	98 061,30	3,8	372 632,94
F.H.U.T.P. „Impero” Rafał Grabasz	Brzesko – Kąty	262 539,50	3,8	997 650,10
Usługi Transportowe – Przewóz Osób Grzegorz Garbarz	Złota – Brzesko	98 739,50	3,8	375 210,10
Usługi Transportowe – Przewóz Osób Grzegorz Garbarz	Przyborów – Brzesko	81 014,70	3,8	307 855,86
Usługi Transportowe – Przewóz Osób Kazimierz Tucznio	Żerków – Brzesko	196 393,00	3,8	746 293,40
Usługi Transportowe – Przewóz Osób Kazimierz Tucznio	Domostawice – Brzesko	6 151,60	3,8	23 376,08
Przewóz Osób Piotr Garwacki	Maszkienice – Brzesko	71 153,90	3,8	270 384,82
Firma Transportowo – Usługowa F.T.U. Magdalena Jakubas	Bielcza – Brzesko	69 723,60	3,8	264 949,68
Firma Transportowo – Usługowa F.T.U. Magdalena Jakubas	Dębno – Brzesko	58 098,60	3,8	220 774,68
Firma Transportowo Usługowa „Euro-Bus” Marek Jakubas	Bielcza – Brzesko	73 628,10	3,8	279 786,78
„SOLAK” Usługi Budowlano-Transportowe Zygmunt Solak	Wola Przemysłowa – Brzesko	101 361,40	3,8	385 173,32
Firma Przewozowa „MEH” Eugeniusz Handerek	Wola Przemysłowa – Brzesko	101 361,40	3,8	385 173,32
„SOLAK” Usługi Budowlano-Transportowe Zygmunt Solak	Wola Przemysłowa – Brzesko	77 351,80	3,8	293 936,84
Firma Przewozowa „MEH” Eugeniusz Handerek	Wola Przemysłowa – Brzesko	77 351,80	3,8	293 936,84
„SOLAK” Usługi Budowlano-Transportowe Zygmunt Solak	Wola Przemysłowa – Brzesko	18 278,60	3,8	69 458,68
Firma Przewozowa „MEH” Eugeniusz Handerek	Wola Przemysłowa – Brzesko	18 278,60	3,8	69 458,68

„SOLAK” Usługi Budowlano- Transportowe Zygmunt Solak	Wola Przemysłowa – Brzesko	17 427,70	3,8	66 225,26
Firma Przewozowa „MEH” Eugeniusz Handerek	Wola Przemysłowa – Brzesko	17 427,70	3,8	66 225,26
<b>2 151 695,50</b>			<b>8 176 442,90</b>	

Źródło: Opracowanie własne.

Duże zapotrzebowanie na usługi przewozowe wynika głównie z potrzeb związanych z edukacją, tj. przemieszczaniem się dzieci i młodzieży do szkół i uczelni. Osoby te korzystają z uprawnień do przejazdów ulgowych, które przewoźnicy winni stosować a następnie uzyskać zwrot dochodów utraconych z tego powodu.

Zagrożeniem dla budżetu Powiatu może być stały wzrost kosztów funkcjonowania komunikacji (postępujący wzrost kosztów pracowniczych oraz niestabilne ceny paliwa). Jako że nie można całego wzrostu kosztów przerzucać na pasażerów, konieczne jest wydatkowanie środków publicznych na rekompensatę dla operatora. W celu zwiększenia rentowności przewozów pasażerskich należy na bieżąco monitorować frekwencję w autobusach i optymalizować trasy oraz rozkłady jazdy.

Podsumowując, Powiat Brzeski winien zawierać umowy z operatorami na świadczenie usług o charakterze użyteczności publicznej na wykonywanie przewozów na poszczególnych liniach komunikacyjnych w formie koncesji na usługi. Operatorowi będzie przysługiwała rekompensata z tytułu stosowania przez niego ulg ustawowych, natomiast nie będzie mu przysługiwał „rozsądny zysk”. Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie polegało na pobieraniu przez operatorów opłat w związku z realizacją świadczonych usług oraz udzielaniu im dopłat z tytułu stosowania ulg ustawowych, a także dopłat z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych przy współudziale środków własnych – w przypadku linii deficytowych.

## 8. Podsumowanie – kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w powiecie brzeskim

Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu brzeskiego winna być integracja z transportem zbiorowym o zasięgu wojewódzkim, a także transportem zbiorowym międzypowiatowym, miejskim i gminnym, czyli z transportem wyższego i niższego szczebla o zasięgu regionalnym i lokalnym. Realizacja tego kierunku wymaga integracji rozkładów jazdy, przystanków, węzłów przesiadkowych oraz ujednoczonych taryf lub cen biletów.

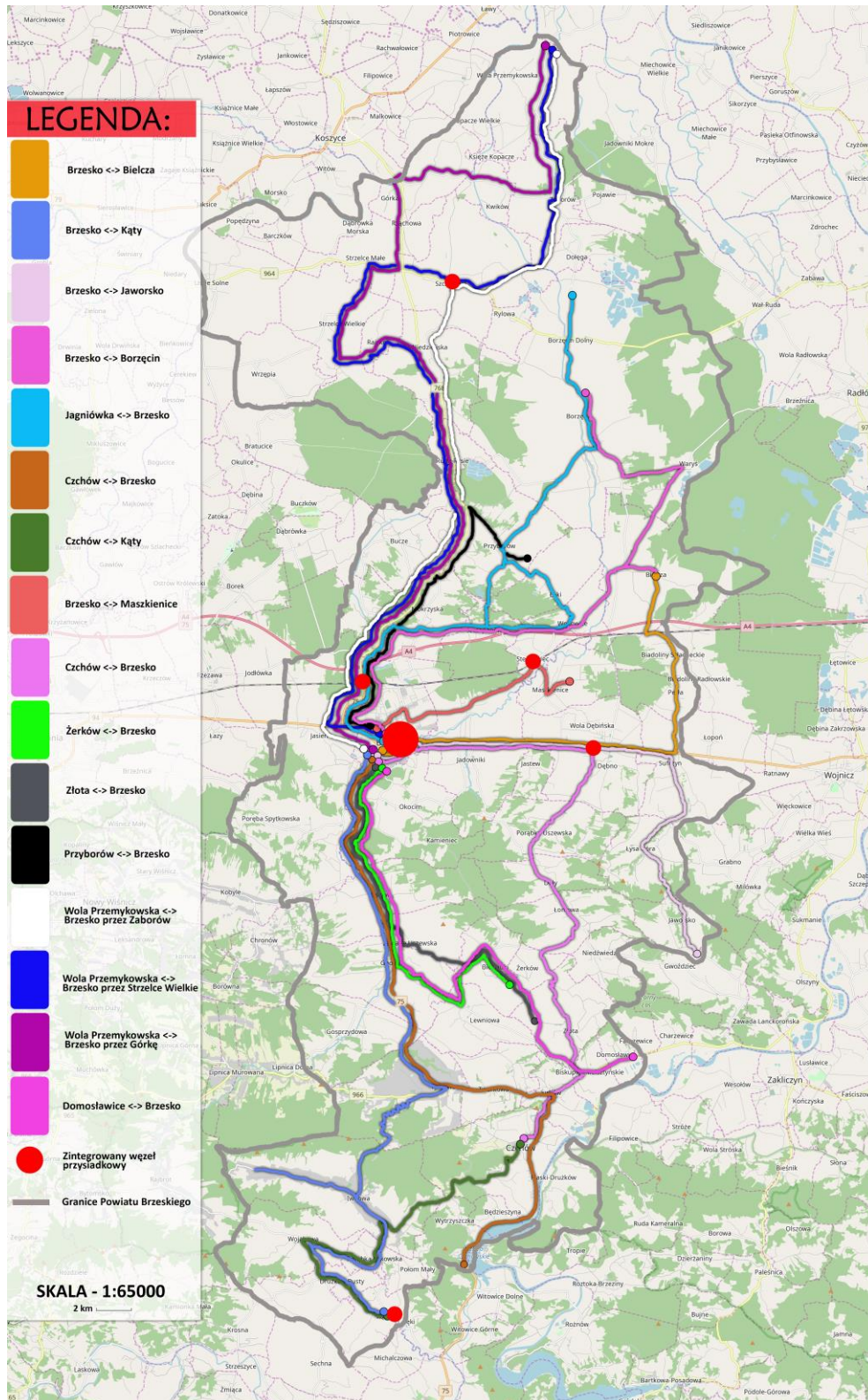
Bardzo istotnym aspektem rozwoju transportu zbiorowego jest również stopniowe zwiększanie dostępności do publicznej komunikacji zbiorowej. Pod pojęciem tym należy rozumieć przede wszystkim zwiększenie liczby przystanków komunikacyjnych, węzłów przesiadkowych, stałe aktualizowanie systemu informacji dla pasażera, sukcesywna poprawa taboru, zarówno pod kątem dostępności dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, jak i pod kątem ochrony środowiska naturalnego.

Pod uwagę należy wziąć również optymalny podział zadań przewozowych pomiędzy transportem zbiorowym a transportem indywidualnym. Przede wszystkim transport zbiorowy pozwoli osobom nieposiadającym własnych pojazdów na swobodne przemieszczanie się. Ponadto istnienie sieci transportu zbiorowego pozwoli mieszkańcom powiatu zamienić indywidualny środek lokomocji na zbiorowy, co bezpośrednio przełoży się na poprawę środowiska naturalnego i zmniejszenie ruchu na drogach, a tym samym doprowadzi do poprawy komfortu życia mieszkańców.

Powiat Brzeski będzie organizował i zarządzał usługami transportowymi na swoim terenie w taki sposób, aby jak najlepiej zaspokoić potrzeby przewozowe mieszkańców, zapewniając im wygodę i swobodę przemieszczania się.

## Część II – graficzna

Rysunek 12. Plan sieci komunikacyjnej powiatu brzeskiego ze wskazaniem zintegrowanych punktów przesiadkowych



Źródło: Opracowanie własne.

## Spisy

### Spis tabel

Tabela 1. Powierzchnia gmin wchodzących w skład powiatu brzeskiego (stan na 2017 rok).....	13
Tabela 2. Powierzchnia powiatu brzeskiego na tle województwa małopolskiego i Polski (stan na 2017 rok) .....	13
Tabela 3. Liczba ludności i gęstość zaludnienia powiatu brzeskiego w podziale na gminy (stan na 2017 rok) .....	15
Tabela 4. Liczba ludności powiatu brzeskiego na tle województwa małopolskiego i Polski (stan na 2017 rok) .....	16
Tabela 5. Struktura wiekowa ludności powiatu brzeskiego na tle województwa małopolskiego (stan na 2017 r.) .....	16
Tabela 6. Charakterystyka Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1 w Brzesku (obecnie: Zespołu Szkół Ponadpodstawowych Nr 1 w Brzesku) w latach 2014-2018 .....	17
Tabela 7. Charakterystyka Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 2 w Brzesku (obecnie: Zespołu Szkół Technicznych i Branżowych im. Bohaterów Westerplatte w Brzesku) w latach 2014-2018.....	17
Tabela 8. Charakterystyka Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych w Czchowie (obecnie: Zespołu Szkół w Czchowie) w latach 2014-2018 .....	18
Tabela 9. Charakterystyka Zespołu Szkół w Szczurowej w latach 2014-2018.....	19
Tabela 10. Liczba wychowanków Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego w Złotej w latach 2014-2018 .....	19
Tabela 11. Liczba wychowanków Młodzieżowego Ośrodka Socjoterapii w Łysej Górze w latach 2014-2018 .....	19
Tabela 12. Statystyki Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej w Brzesku w latach 2014-2018 .....	24
Tabela 13. Liczba zatrudnionych lekarzy i pozostałego personelu według oddziału w Samodzielnym Publicznym Zespole Opieki Zdrowotnej w Brzesku w 2019 roku.....	25
Tabela 14. Numeracja dróg wojewódzkich, ich przebieg oraz liczba zlokalizowanych przy nich przystanków na terenie powiatu brzeskiego .....	26
Tabela 15. Numeracja, przebieg, długość oraz liczba przystanków zlokalizowanych przy drogach .....	27
Tabela 16. Przewozy wykonywane na terenie powiatu brzeskiego na liniach komunikacyjnych o charakterze ponadpowiatowym .....	31
Tabela 17. Wykaz przedsiębiorców wykonujących przewozy na terenie powiatu brzeskiego na poszczególnych liniach komunikacyjnych .....	36
Tabela 18. Liczba kursów wykonywanych na poszczególnych liniach komunikacyjnych w dni robocze oraz soboty i niedziele, a także ilość pojazdów obsługujących poszczególne linie .....	38
Tabela 19. Wykaz linii komunikacyjnych na terenie Gminy Brzesko.....	43
Tabela 20. Wykaz linii komunikacyjnych przebiegających wyłącznie na terenie gminy Szczurowa .....	44

Tabela 21. Generatory ruchu – ośrodki edukacyjno-wychowawcze.....	47
Tabela 22. Generatory ruchu – urzędy i instytucje .....	47
Tabela 23. Generatory ruchu – placówki medyczne .....	48
Tabela 24. Generatory ruchu – zakłady pracy.....	49
Tabela 25. Generatory ruchu – ośrodki kulturalne .....	50
Tabela 26. Linie komunikacyjne, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej .....	52
Tabela 27. Ilość uczniów dojeżdżających z gmin powiatu brzeskiego do szkół w Brzesku, Czchowie oraz Szczurowej.....	54
Tabela 28. Ilość pojazdów zarejestrowanych w poszczególnych gminach powiatu brzeskiego .....	54
Tabela 29. Koszty poszczególnych linii komunikacyjnych .....	72

## Spis rysunków

Rysunek 1. Planowana sieć codziennych połączeń międzywojewódzkich oraz międzynarodowych wraz z siecią uzupełniającą opartą o skomunikowania .....	30
Rysunek 2. Mapa sieci użyteczności publicznej zawarta w Planie transportowym Województwa Małopolskiego .....	35
Rysunek 3. Linie komunikacyjne na terenie powiatu brzeskiego (kursy od poniedziałku do piątku) ...	40
Rysunek 4. Linie komunikacyjne na terenie powiatu brzeskiego (kursy weekendowe) .....	41
Rysunek 5. Linie komunikacyjne na terenie gminy Brzesko .....	44
Rysunek 6. Linie komunikacyjne na terenie gminy Szczurowa .....	45
Rysunek 7. Występowanie generatorów ruchu w poszczególnych gminach powiatu brzeskiego .....	51
Rysunek 8. Udział poszczególnych rodzajów transportu w rynku przewozów pasażerskich według liczby podróżnych w latach 1995-2015 .....	58
Rysunek 9. Podział wiekowy pojazdów, którymi wykonywany jest transport na terenie powiatu brzeskiego.....	62
Rysunek 10. Podział pojazdów, którymi wykonywany jest obecnie transport zbiorowy przez prywatnych przedsiębiorców w powiecie brzeskim.....	62
Rysunek 12. Tabliczka przystankowa .....	67
Rysunek 13. Plan sieci komunikacyjnej powiatu brzeskiego ze wskazaniem zintegrowanych punktów przesiadkowych .....	76

## Bibliografia

1. Główny Urząd Statystyczny, *Statystyczne Vademecum Samorządowca. Powiat Brzeski*, Kraków 2018, [https://krakow.stat.gov.pl/vademecum/vademecum\\_malopolskie/portrety\\_powiatow/powiat\\_brzeski.pdf](https://krakow.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_malopolskie/portrety_powiatow/powiat_brzeski.pdf) [dostęp: 28.10.2019].
2. *Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2018 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym*, Dz.U. 2018 poz. 874, <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20180000874/O/D20180874.pdf> [dostęp: 28.10.2019].
3. *Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w województwie Małopolskim*, Kraków 2014.