

Projekt

z dnia

**UCHWAŁA NR
RADY MIASTA BIAŁA PODLASKA**

z dnia 2025 r.

w sprawie aktualizacji "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Gminy Miejskiej Biała Podlaska wraz z obszarem Gminy Biała Podlaska w ramach porozumienia międzygminnego na lata 2023-2028"

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1465, z późn. zm.), art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. b i ust. 3, art. 11 ust. 2, art. 14 w związku z art. 12 ust. 1 i ust. 2 oraz art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285) - Rada Miasta Biała Podlaska uchwala, co następuje:

§ 1.

Przyjmuje się aktualizację "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Gminy Miejskiej Biała Podlaska wraz z obszarem Gminy Biała Podlaska w ramach porozumienia międzygminnego na lata 2023-2028", przyjętego uchwałą Nr LVII/85/23 Rady Miasta Biała Podlaska z dnia 22 września 2023 r. w sprawie przyjęcia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Gminy Miejskiej Biała Podlaska wraz z obszarem Gminy Biała Podlaska w ramach porozumienia międzygminnego na lata 2023-2028" (Dz. Urz. Woj. Lubelskiego poz. 5978), w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2.

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Biała Podlaska.

§ 3.

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



Załącznik nr 1
do uchwały nr
Rady Miasta Biała Podlaska
z dnia2025 r.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Gminy Miejskiej Biała Podlaska

wraz z obszarem Gminy Biała Podlaska w ramach
Porozumienia międzygminnego na lata 2023-2028



Opracowanie pt.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Gminy Miejskiej Biła Podlaska wraz z obszarem Gminy Biła Podlaska w ramach Porozumienia międzygminnego na lata 2023-2028

zostało przygotowane przez firmę:



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl

na podstawie umowy nr ZP.272.11.2025.JW2 pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą z dnia 04.02.2025 r.

Skład autorski opracowania:

Maciej Mysona – kierownik projektu

Jakub Balik

Szymon Piotr Bryzgalski

Michał Grobelny

Bartłomiej Kasiuk

Julian Politt

Anna Maria Stachowicz

Robert Wojciechowski – koordynator

dr Maria Zych-Lewandowska

i inni

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI	3
1. WYKAZ POJĘĆ I SKRÓTÓW	5
2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA	7
3. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OPRACOWANIA	8
3.1. DEMOGRAFIA	9
3.2. SYTUACJA SPOŁECZNO-EKONOMICZNA	12
3.3. GENERATORY RUCHU	14
3.4. POWIĄZANIE Z INNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI	17
4. OBECNY SYSTEM MOBILNOŚCI	21
4.1. TRANSPORT AUTOBUSOWY	21
4.2. TRANSPORT DROGOWY	31
4.3. TRANSPORT KOLEJOWY	34
4.4. MOBILNOŚĆ AKTYWNA	37
4.5. INFRASTRUKTURA LOTNICZA	41
4.6. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO	42
5. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH	44
5.1. OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH	44
5.2. PROGNOZA POPYTU	44
6. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH	46
6.1. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA	46
6.2. FORMY FINANSOWANIA	47
7. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKA TRANSPORTU	48
7.1. ANKIETA BADAWCZA	48
7.2. SPOTKANIE WARSZTATOWE	57
7.3. KONSULTACJE SPOŁECZNE PROJEKTU PLANU	59
8. ZASADY ORGANIZACJI PRZEWOZÓW	60
9. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	62
9.1. DOSTĘPNOŚĆ DO TRANSPORTU, W TYM DLA OSÓB O OGRANICZONEJ MOBILNOŚCI	64
9.2. ZAKŁADANY STANDARD INFRASTRUKTURY	66
9.3. ZAKŁADANY STANDARD INFORMACJI PASAŻERSKIEJ	67
9.4. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO	68
9.5. DOSTĘPNOŚĆ DO INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ	68
10. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERÓW	70
11. KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMU MOBILNOŚCI	72
11.1. WIZJA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO W OBSZARZE	72

11.2.	CELE ROZWOJU TRANSPORTU W OBSZARZE	72
11.3.	ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ	73
12.	MONITORING.....	75
12.1.	WSKAŹNIKI.....	75
12.2.	MONITOROWANIE WDROŻENIA ZAŁOŻEŃ PLANU.....	76
13.	REKOMENDACJE I DALSZE DZIAŁANIA NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI.....	77
14.	SPIS RYSUNKÓW, TABEL, WYKRESÓW I ZDJĘĆ	78
15.	ZAŁĄCZNIK – RYSUNEK PLANU	80

1. WYKAZ POJĘĆ I SKRÓTÓW

Autobus zeroemisyjny	Autobus oraz trolejbus wykorzystujące do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniwach paliwowych, lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji.
B+R, B&R	Parking dla rowerów umożliwiający pozostawienie pojazdu i kontynuowanie podróży środkami transportu zbiorowego (z ang. <i>Bike and Ride</i>).
BRD	Bezpieczeństwo ruchu drogowego.
CAWI	Wypełniania samodzielnie przez respondenta ankieta wspomagana komputerowo przy pomocy strony internetowej (z ang. <i>Computer-Assisted Web Interview</i>).
Dworzec	Miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych.
EURO	Europejski standard emisji spalin; Norma dopuszczalnych emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej oraz Europejskim Obszarze Gospodarczym.
GPR	Generalny Pomiar Ruchu
JST	Jednostka samorządu terytorialnego: gmina, powiat, województwo.
K+R, K&R	Miejsce dla samochodów przeznaczone do krótkiego postoju w celu odwiezienia pasażera w pobliże miejsca docelowego podróży lub miejsca przesiadki na inny środek transportu (z ang. <i>Kiss and Ride</i>).
MAXI	klasa autobusu, którego długość wynosi od 11 do 13 m.
MIDI	klasa autobusu, którego długość wynosi od 9 do 10,99 m.
MOF Biała Podlaska	Miejski Obszar Funkcjonalny Biała Podlaska, w skład którego wchodzi miasto i gmina Biała Podlaska.
MZK BP	Miejski Zakład Komunikacyjny w Białej Podlaskiej Sp. z o.o.
Operator PTZ	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.
Organizator PTZ	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”.
OzN	Osoby z niepełnosprawnościami.

P+R, P&R	Parking umożliwiający pozostawienie samochodu i sprawne kontynuowanie podróży środkami transportu zbiorowego (z ang. <i>park and ride</i>).
Plan	Aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Gminy Miejskiej Biła Podlaska wraz z obszarem Gminy Biła Podlaska w ramach Porozumienia międzygminnego na lata 2023-2028 (także: plan transportowy).
Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym.
Przystanek kolejowy	miejsce na szlaku, urządzone do wsiadania i wysiadania podróżnych, w którym rozkładowo zatrzymują się pociągi pasażerskie.
PTZ	Publiczny transport zbiorowy. Powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.
SDIP	System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej. System informacyjny dostarczającym bieżących informacji o przyjazdach pojazdów, opóźnieniach, zmianach w kursowaniu oraz innych istotnych komunikatach związanych z podróżą prezentowany na elektronicznych nośnikach informacji (np. tablicy LED/LCD).
Stacja kolejowa	miejsce na sieci kolejowej przystosowane do obsługi pasażerów (ich wsiadania i wysiadania), w obrębie którego poza torem głównym znajduje się co najmniej jeden tor dodatkowy, gdzie pociągi mogą rozpoczynać i kończyć swój bieg, a także wyprzedzać się, krzyżować, zmieniać kierunek jazdy itp.
Ustawa o PTZ	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.
Wozokilometr (wzkm)	jednostka miary pracy eksploatacyjnej używana w transporcie zbiorowym, określająca przebytą odległość przez jeden pojazd na danej trasie; np. 1 wozokilometr to przejazd 1 autobusu na odległość 1 kilometra.
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.
Zrównoważony rozwój	Potrzeba zintegrowanych działań w obszarze gospodarczym, społecznym i środowiskowym. Solidarność międzypokoleniowa polegająca na znajdowaniu takich rozwiązań gwarantujących dalszy wzrost, które pozwalają na aktywne włączenie w procesy rozwojowe wszystkich grup społecznych, dając im jednocześnie możliwość czerpania korzyści ze wzrostu gospodarczego.
Zrównoważony rozwój PTZ	proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Niniejszy Plan jest aktualizacją opracowania przyjętego uchwałą nr LVII/85/23 Rady Miasta Biała Podlaska z dnia 22 września 2023 r. w sprawie przyjęcia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Gminy Miejskiej Biała Podlaska wraz z obszarem Gminy Biała Podlaska w ramach porozumienia międzygminnego na lata 2023-2028"

Oczekiwania społeczne mieszkańców miasta i gminy Biała Podlaska, zastosowanie ekologicznych praktyk oraz wdrażanie nowoczesnych rozwiązań sprzyjających korzystaniu z transportu zbiorowego będą stanowić istotne wytyczne dla rozwoju publicznego transportu zbiorowego w obszarze objętym niniejszym planem. Z tego powodu, istotnym elementem prac nad dokumentem były także **działania partycypacyjne**, dzięki którym możliwe było włączenie różnych interesariuszy w prace nad opracowaniem Planu. Poprzez zdiagnozowanie oczekiwań społeczności lokalnej możliwe było stworzenie dokumentu odpowiadającego na realne potrzeby.

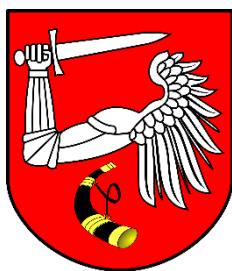
Realizacja celu głównego przyczyni się do rozwoju transportu zbiorowego organizowanego przez miasto Biała Podlaska, a także wpłynie na poprawę sytuacji pozostałych elementów systemu mobilności w obszarze. Działanie na rzecz zwiększenia dostępności do PTZ, tras pieszych i rowerowych oraz zintegrowanych węzłów przesiadkowych pozwoli na stworzenie realnej alternatywy dla podróży realizowanych zmotoryzowanym transportem indywidualnym. Istotną kwestią zawartą w Planie są także potrzeby osób o ograniczonej mobilności (np. osoby z niepełnosprawnościami i z dysfunkcjami ruchowymi) oraz zagadnienia powiązane z szeroko pojętą ochroną środowiska i przeciwdziałaniem zmianom klimatu.

Podstawą prawną określającą zakres dokumentu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285) oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684), a także inne obowiązujące przepisy prawa krajowego i unijnego związane z tematyką podejmowaną w dokumencie.

3. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OPRACOWANIA

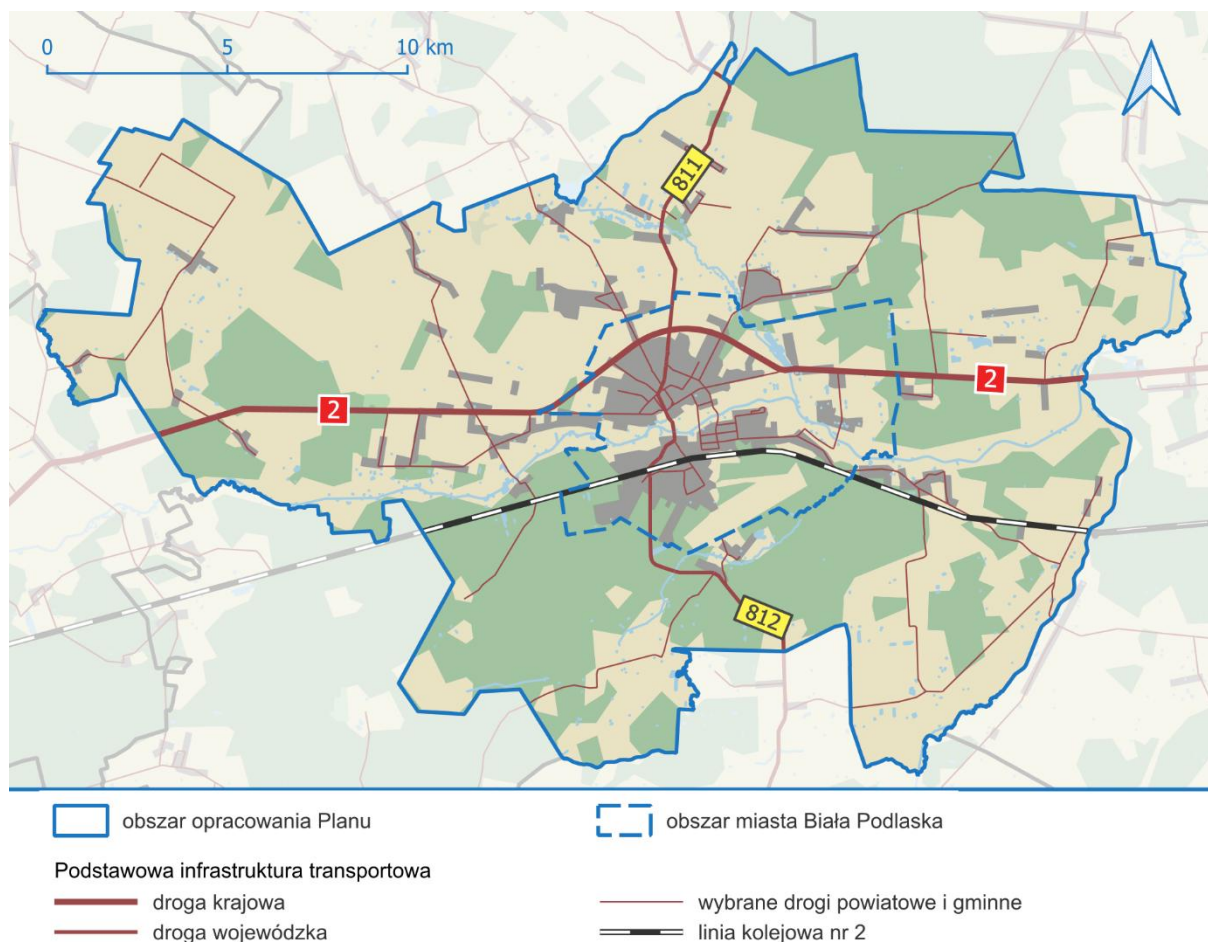


Miasto Biała Podlaska położone jest we wschodniej Polsce, w województwie lubelskim. Jest miastem na prawach powiatu i stanowi siedzibę gminy miejskiej Biała Podlaska i gminy Biała Podlaska oraz powiatu bialskiego. Pod względem liczby mieszkańców miasto jest czwartym miastem województwa, zamieszkałym przez 54 453 osoby. Powierzchnia miasta wynosi 49 km², natomiast gęstość zaludnienia to 1 102 os./km².



Gmina Biała Podlaska jest gminą wiejską, zamieszkaną przez 15 431 osób, otaczającą miasto Biała Podlaska. Gmina wchodzi w skład powiatu bialskiego, który pod względem powierzchni plasuje się na trzeciej pozycji spośród wszystkich powiatów w kraju. W gminie znajduje się 41 sołectw. Powierzchnia gminy wynosi 325 km², natomiast gęstość zaludnienia kształtuje się na poziomie 47 os./km².

Mapa 1. Obszar opracowania Planu (miasto i gmina Biała Podlaska)

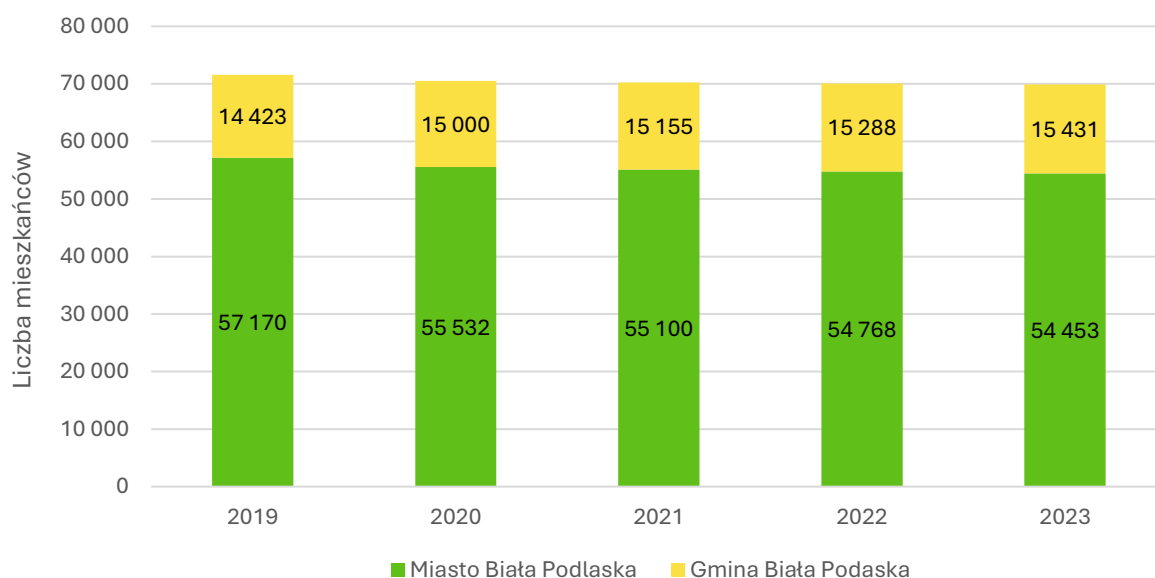


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

3.1. DEMOGRAFIA

Według stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. cały obszar miasta Biała Podlaska i gminy Biała Podlaska zamieszkiwało 69 884 osoby. **Liczba mieszkańców** miasta systematycznie maleje – w ciągu 5 lat liczba mieszkańców zmniejszyła się o 4,8%, natomiast inaczej sytuacja kształtuje się w gminie okalającej miasto, w której liczba mieszkańców wzrosła – względem 2019 r. liczba mieszkańców zwiększyła się o 7,0%.

Wykres 1. Liczba mieszkańców obszaru opracowania Planu



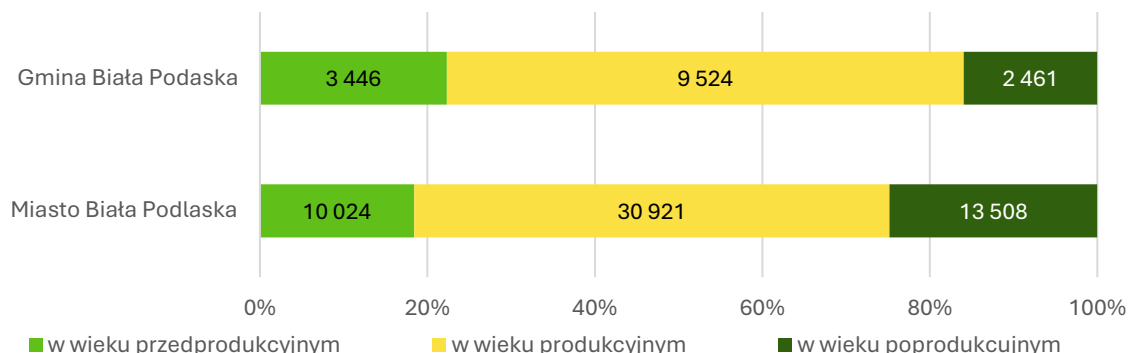
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych BDL GUS (dostęp: 20.02.2025 r.)

Strukturę funkcjonalną mieszkańców obszaru określa się poprzez podział ludności na trzy **ekonomiczne grupy wieku**, tj.:

- wiek przedprodukcyjny – przedział wiekowy 0-17 lat;
- wiek produkcyjny – przedział wiekowy 18-59 lat (kobiety) oraz 18-64 lata (mężczyźni);
- wiek poprodukcyjny – 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni).

Według podziału ekonomicznych grup wieku, zarówno w mieście, jak i w gminie najwięcej jest ludności w wieku produkcyjnym, jednakże odsetek osób dla każdej z jednostki terytorialnej jest inny – w mieście wynosi 63,6%, natomiast w gminie wynosi 59,5%. W przypadku osób w wieku przedprodukcyjnym wyższy odsetek ludności odnotowano na obszarze gminy, gdzie ludność w tej grupie stanowi 22,3% (w mieście wynosi 18,4%). Największa różnica między gminą a miastem istnieje w przypadku osób w wieku poprodukcyjnym – w tej kategorii w mieście 24,8% ludności klasyfikowanych jest w tej grupie, natomiast w gminie odsetek ten wynosi 15,9%.

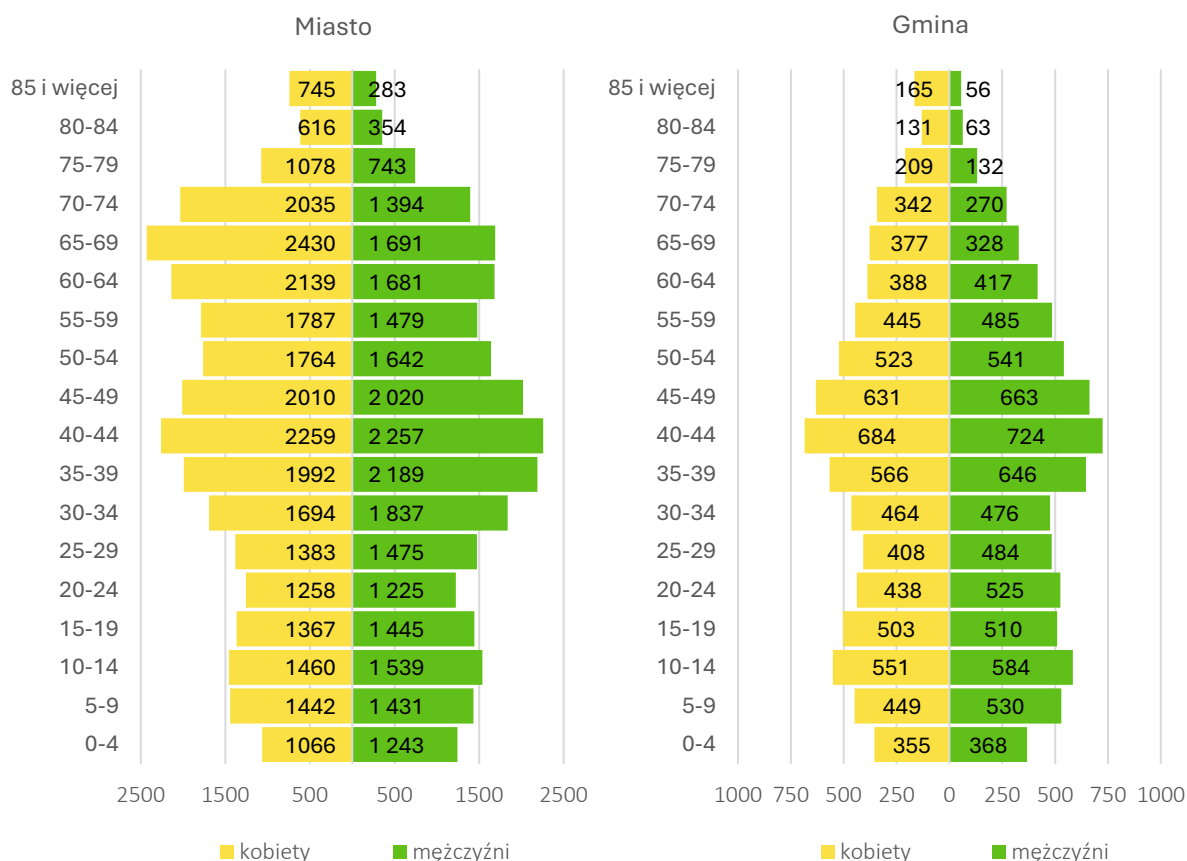
Wykres 2. Podział ludności wg ekonomicznych grup wieku w 2023 r.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych BDL GUS (dostęp: 20.02.2025 r.)

Struktura ludności według płci i wieku określa udział grup wiekowych w populacji, uwzględniając podział na płeć. Piramida wieku i płci dla miasta Biała Podlaska ma postać piramidy regresywnej, która charakteryzuje się niskim udziałem osób w wieku przedprodukcyjnym w ogóle społeczeństwa oraz wysokim udziałem najstarszych mieszkańców (osób w wieku poprodukcyjnym), jednakże stosunek liczby kobiet do mężczyzn w tej kategorii jest większy.

Wykres 3. Struktura ludności miasta i gminy Biała Podlaska według płci i wieku w 2023 r.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych BDL GUS (dostęp: 20.02.2025 r.)

W 2023 r. w mieście Biata Podlaska urodziło się 399 dzieci, zmarło 497 osób, co przełożyło się na ujemny **przyrost naturalny**, który wyniósł -98. W przypadku gminy Biata Podlaska w 2023 r. urodziło się 115 dzieci, zmarło 137 osób, a przyrost naturalny wyniósł -22.

Tabela 1. Ruch naturalny w 2023 r.

	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny
Miasto Biata Podlaska	399	497	-98
Gmina Biata Podlaska	115	137	-22
Łącznie	514	634	-120

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych BDL GUS (dostęp: 20.02.2025 r.)

Istotną kwestię dla demografii regionu pełnią **migracje**, które dzieli się na wewnętrzne (krajowe) oraz zewnętrzne (zagraniczne). W 2023 r. saldo migracji wewnętrznych dla miasta wyniosło -289, natomiast saldo migracji zewnętrznych wyniosło 32, co przełożyło się na ujemne saldo migracji ogółem, które wyniosło -257. Zdecydowanie inaczej sytuacja wygląda w gminie, w której zarówno migracje wewnętrzne, jak również zagraniczne były dodatnie, a saldo migracji ogółem wyniosło 155. Na podstawie danych można stwierdzić, że odpływ mieszkańców miasta jest ukierunkowany na strefę podmiejską, co przyczynia się do powstawania suburbanizacji.

Tabela 2. Ruch migracyjny w 2023 r.

	Migracje wewnętrzne			Migracje zewnętrzne			Saldo migracji ogółem
	Napływ	Odływ	Saldo	Imigracja	Emigracja	Saldo	
Miasto Biata Podlaska	414	703	-289	35	3	32	-257
Gmina Biata Podlaska	318	171	147	10	2	8	155
Łącznie	732	874	-142	45	5	40	-102

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych BDL GUS (dostęp: 20.02.2025 r.)

Prognoza demograficzna opracowywana jest przez Główny Urząd Statystyczny. Wynika z niej, że liczba mieszkańców całego obszaru objętego analizą nieznacznie zmaleje i w 2030 r. obszar będzie zamieszkiwać 69 517 osób. Dla miasta Biała Podlaska prognozowany jest ubytek mieszkańców – liczba mieszkańców w 2030 r. wyniesie 52 415 osób, natomiast dla gminy Biała Podlaska prognozowany jest wzrost liczby mieszkańców do poziomu 16 886 osób.

Tabela 3. Prognoza demograficzna dla miasta Biała Podlaska

	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2029 r.	2030 r.
Miasto Biała Podlaska	53 468	53 230	53 021	52 744	52 415
Gmina Biała Podlaska	16 090	16 304	16 496	16 699	16 886
Łącznie	69 802	69 679	69 558	69 534	69 517

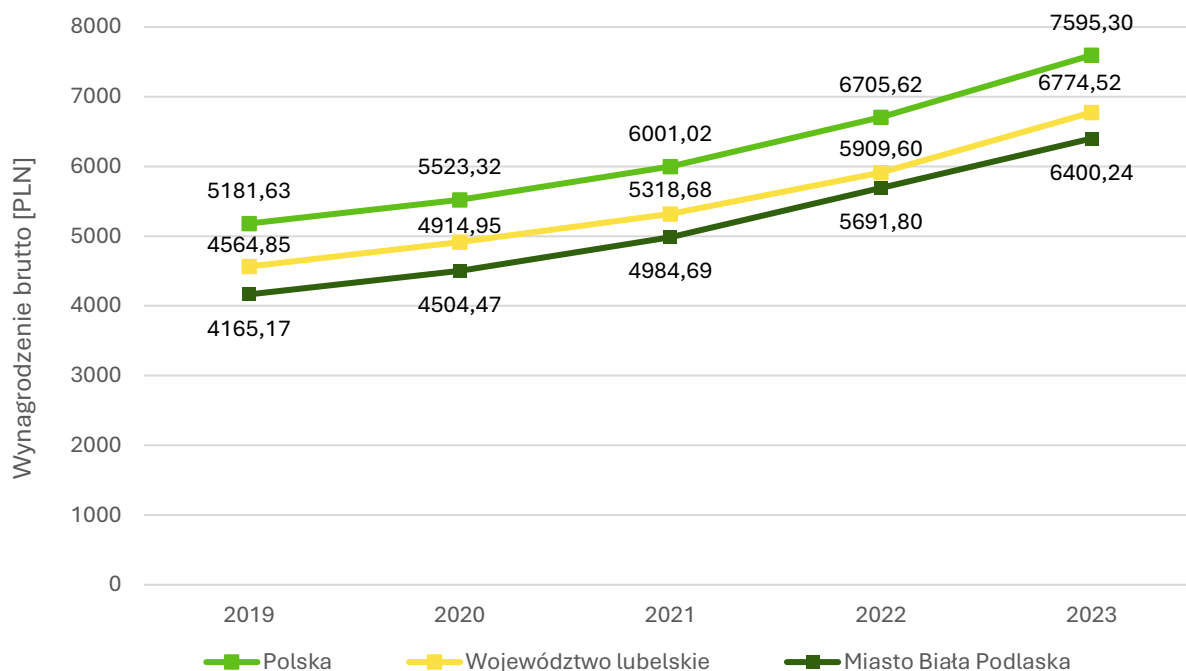
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych BDL GUS (dostęp: 20.02.2025 r.)

3.2. SYTUACJA SPOŁECZNO-EKONOMICZNA

Sytuacja demograficzna bezpośrednio powiązana jest z sytuacją ekonomiczną obszaru. Oba sektory zależne są od siebie i wzajemnie kształtują się w zależności od kapitału społecznego i finansowego. Jednym z podstawowych wskaźników określających sytuację społeczno-gospodarczą obszaru jest **stopa bezrobocia**, którą definiuje się jako udział zarejestrowanych bezrobotnych w stosunku do ludności aktywnej zawodowo. Stopa bezrobocia dla obszaru objętego Planem w 2023 r. wyniosła 4,9%, przy czym wyższe bezrobocie występuje na terenie miasta (5,4%), niż na terenie gminy (4,3%).

Istotnym parametrem określającym sytuację ekonomiczną jest **przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto**. Dane publikowane są dla powiatów, dlatego też precyzyjne określenie przeciętnego wynagrodzenia na terenie gminy jest niemożliwe. W 2023 r. na terenie miasta przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto wynosiło 6 400,24 zł i w porównywaniu do 2019 r. przeciętne wynagrodzenie wzrosło aż o 53,7%. Pomimo znaczącego wzrostu przeciętnego wynagrodzenia, zarobki w mieście są niższe niż średnia dla województwa lubelskiego, jak również niższe niż średnia krajowa.

Wykres 4. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych BDL GUS (dostęp 20.02.2025 r.)

Podmioty gospodarki narodowej klasyfikuje się według wielkości przedsiębiorstwa. Wyróżnia się następujące typy przedsiębiorstw:

- mikroprzedsiębiorstwa – zatrudniające do 9 pracowników;
- małe przedsiębiorstwa – zatrudniające od 10 do 49 pracowników;
- średnie przedsiębiorstwa – zatrudniające od 50 do 249 pracowników;
- duże przedsiębiorstwa – zatrudniające powyżej 250 pracowników.

Na terenie miasta i gminy znajduje się łącznie 8 740 podmiotów gospodarki narodowej, które zostały wpisane do rejestru REGON. Niemalże 97% wszystkich podmiotów stanowią mikroprzedsiębiorstwa, których w mieście zarejestrowanych jest 6 978, a w gminie 1 474.

Tabela 4. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON

	Klasa wielkości			
	0-9	10-49	50-249	250 i więcej
Miasto Biała Podlaska	6 978	188	51	5
Gmina Biała Podlaska	1 474	42	2	0
Łącznie	8 452	230	53	5

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych BDL GUS (dostęp 20.02.2025 r.)

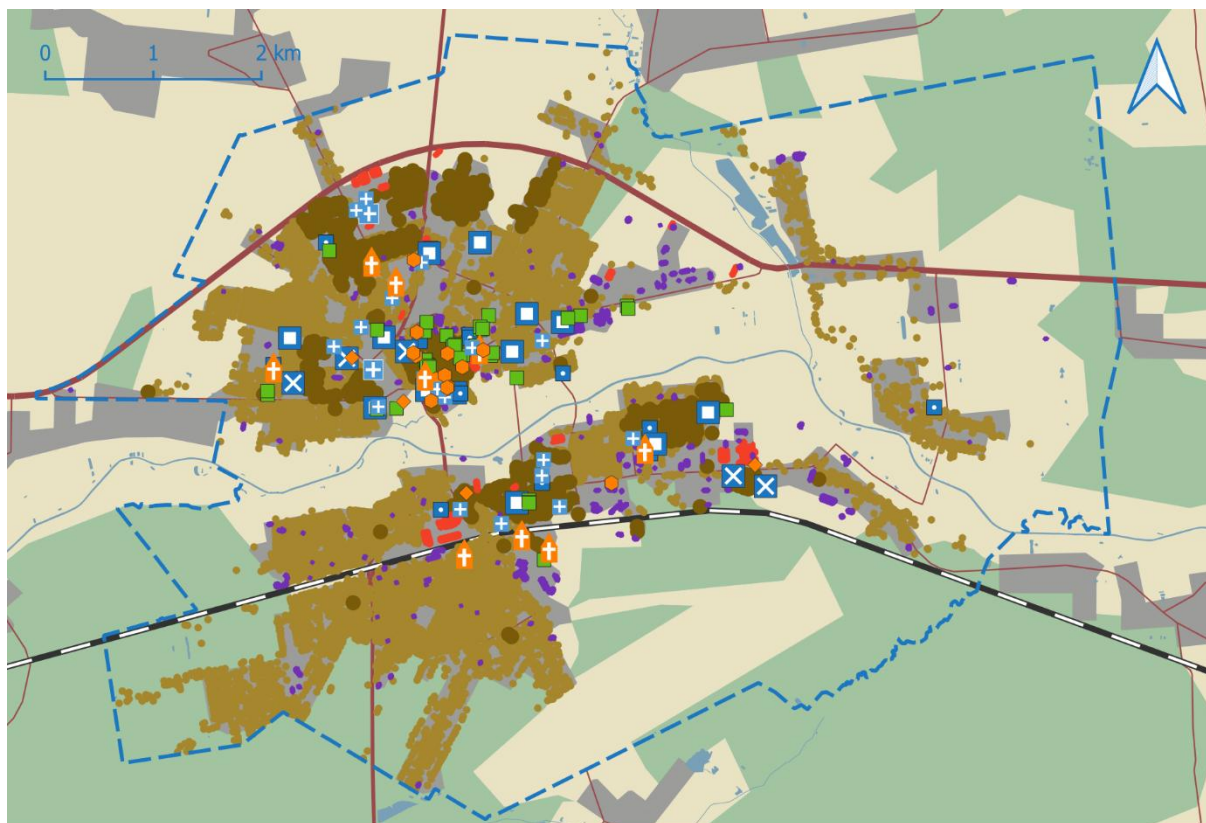
W uchwale nr XI/82/24 z dnia 18 grudnia 2024 r. w sprawie uchwały budżetowej Miasta Biała Podlaska na rok 2025, w **planie wydatków** (część gminna) na dział 600 (transport i łączność) przeznaczono kwotę 25 000 935,45 zł, na zadania własne. W przypadku budżetu na tożsamy dział w ramach porozumień z JST zaplanowano środki w wysokości 59 635 392,64 zł. Natomiast w kwestii zadań zleconych nie rozdysponowano środków na transport i łączność. W części powiatowej na rok 2025 zaplanowano wydatki na transport i łączność w wysokości 6 853 841,00 zł na zadania własne, 68 047 823,00 zł na inwestycje i 300 000,00 zł w ramach porozumień z JST.

3.3. GENERATORY RUCHU

Przeptywająca przez miasto rzeka Krzna, w naturalny sposób dzieli Białą Podlaską na dwie części – północną i południową. W północnej części miasta znajduje się historyczne centrum oraz osiedla mieszkaniowe, tj. Kopernika, Glinki, Sitnickie, Jagiellońskie, Podmiejskie, Rataja, Białka oraz Sielczyk. Z kolei, w południowej części Białej Podlaskiej zlokalizowane są osiedla: Kołtychawa, Pieńki, Szumowa Góra, za Torami, Wola, Młodych oraz Sidorki.

Miasto Biała Podlaska charakteryzuje się zwartą zabudową, dzięki czemu główne generatory ruchu są również skoncentrowane, co sprzyja korzystaniu z tychże generatorów za pomocą zrównoważonych form przemieszczania się, takich jak przemieszczanie się pieszo lub komunikacją miejską. Placówki edukacyjne zlokalizowane są na terenie największych skupisk osiedli mieszkaniowych. Budynki administracyjne i urzędy w większości zlokalizowane są w ścisłym centrum miasta. W przypadku obiektów usługowo-handlowych można wyróżnić trzy największe obszary skupiające ten rodzaj generatorów – są to Park Handlowy Karuzela, Centrum Handlowe Epi oraz obiekty handlowo-usługowe zlokalizowane wzdłuż ul. Jana III Sobieskiego.

Mapa 2. Generatory ruchu w mieście Biała Podlaska



Budynki mające charakter generatorów ruchu

- budynki handlowe o pow. ponad 2000 m²
- budynki produkcyjne

Budynki mieszkalne

- budynek wielorodzinny
- budynek jednorodzinny

Budynki edukacyjne

- przedszkole
- szkoła podstawowa
- szkoła ponadpodstawowa
- szkoła wyższa

Budynki usługowe

- budynki administracyjne i urzędy

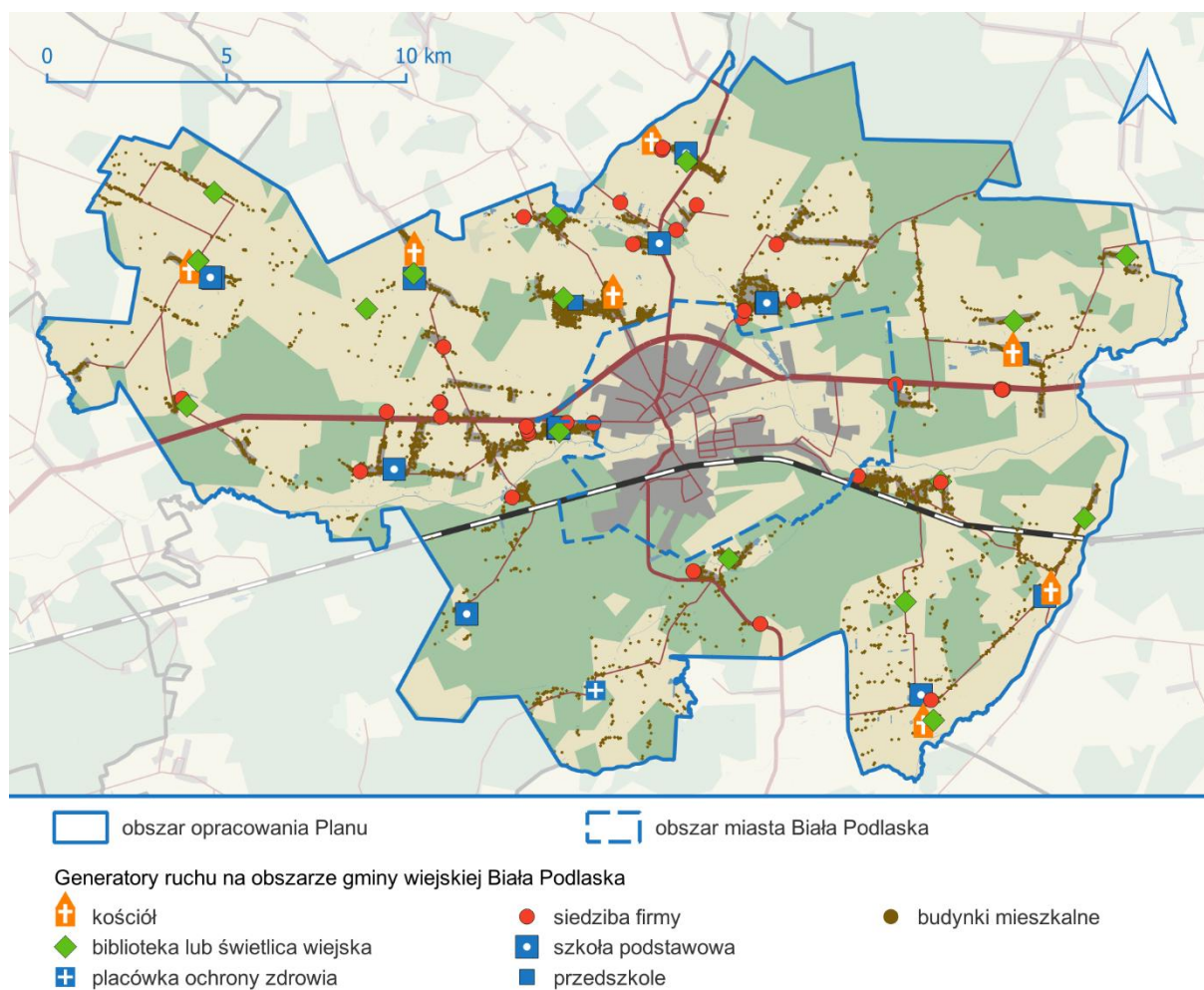
Wybrane inne budynki usługowe

- bank
- ◆ biblioteka
- + budynki kultu religijnego
- + placówka ochrony zdrowia
- + szpital

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Nieco inaczej sytuacja wygląda w przypadku gminy Biała Podlaska. Generatory ruchu nie są skoncentrowane. Placówki edukacyjne oraz punkty handlowo-usługowe są rozproszone, dlatego też mieszkańcy są zmuszeni do korzystania z własnego środka transportu, zazwyczaj z samochodu. Również należy zaznaczyć, że mieszkańcy gminy wiejskiej często korzystają z generatorów ruchu zlokalizowanych w mieście, co przekłada się na zwiększenie ruchu pomiędzy obszarem wiejskim a miejskim.

Mapa 3. Generatory ruchu w gminie Biała Podlaska



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

3.4. POWIĄZANIE Z INNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI

Kluczową kwestią w każdym samorządzie jest realizowanie idei zrównoważonego rozwoju w sposób uwzględniający wytyczne obowiązujących dokumentów strategicznych. Dotyczy to opracowań wszystkich szczebli JST. Spójna wizja rozwoju zawarta w różnych dokumentach pozwala na ukierunkowanie działań zmierzających do realizacji zakładanych celów. Tabela poniżej wskazuje najważniejsze wytyczne z dokumentów strategicznych wpływające na zakres niniejszego Planu.

Tabela 5. Wytyczne dokumentów strategicznych szczebla krajowego, wojewódzkiego, ponadlokalnego i lokalnego

Dokument strategiczny	Zapisy i wytyczne powiązane z tematyką dokumentu
Poziom krajowy	
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym	Dokument ten ma na celu zapewnienie spójnego i efektywnego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w Polsce. Biała Podlaska wymieniona jest na liście stacji i przystanków osobowych przewidzianych do obsługi codziennych kolejowych połączeń międzywojewódzkich. Dzięki położeniu miasta przy linii kolejowej nr 2 relacji Warszawa – Terespol już dziś mieszkańcy mają dostęp do takich połączeń.
Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku	Głównym celem dokumentu jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i wzrost efektywności sektora transportowego. Kierunki interwencji mające umożliwić osiągnięcie tego celu istotne z punktu widzenia Planu transportowego dla miasta i gminy Białej Podlaskiej są następujące: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym, zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności, ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko, poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.
Krajowa Polityka Miejska 2030	Dokument diagnozuje najważniejsze wyzwania stojące przed miastami oraz proponuje rozwiązania mające na celu poprawę jakości życia mieszkańców oraz zwiększenie efektywności zarządzania miastami. Krajowa Polityka Miejska przyjmuje sześć celów, wśród których znajduje się m.in.: wizja miasta dostępnego z gwarancją równych szans wszystkich mieszkańców w życiu społecznym oraz dostępie do usług publicznych, wizja miasta sprawnego które jest skutecznie zarządzane przy efektywnym wykorzystaniu zasobów.
Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku (SOR)	Dla obszaru transportu dokument wyznacza cel polegający na zwiększaniu dostępności transportowej oraz poprawie warunków świadczenia usług związanych z przewozem pasażerów, m.in.: lepsze skomunikowanie miast z obszarami funkcjonalnymi, rozwijanie w miastach zintegrowanych systemów transportu publicznego przy wykorzystaniu niskoemisyjnych środków transportu, szczególnie pojazdów szynowych i elektrycznych autobusów, ograniczenie indywidualnego transportu samochodowego, szczególnie w centrach miast.

Dokument strategiczny	Zapisy i wytyczne powiązane z tematyką dokumentu
Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030	W dokumencie przedstawiono nowy model rozwoju gospodarczego Polski. Wśród działań związanych z pojęciem mobilności zawarto m.in.: opracowywanie i wdrażanie przez miasta planów zrównoważonej mobilności, rozwijanie i integrowanie systemów transportu zbiorowego, w tym podniesienie jakości połączeń w miastach oraz stopniowa wymiana taboru wykorzystywanego do świadczenia usług transportu zbiorowego na ekologiczny, niskoemisyjny i przystosowany do osób starszych i osób z niepełnosprawnościami.
Poziom wojewódzki	
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim	Dokument ma na celu zapewnienie dostępności komunikacyjnej oraz promocję ekologicznych środków transportu w regionie. Plan przewiduje integrację różnych form mobilności oraz poprawę jakości usług transportowych w celu zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko.
Strategia rozwoju województwa lubelskiego do 2030 roku	Dokument wyznacza kluczowe długoterminowe cele i kierunki rozwoju województwa. Cele operacyjne dotyczące dziedziny transportu odnoszą się do rozwoju miejskich obszarów funkcjonalnych, które w przypadku Białej Podlaskiej mają wzmocnić jej znaczenie subregionalne. Inne cele operacyjne jak wzmocnianie kapitału społecznego czy ochrona środowiska zakładają realizację szeregu zadań związanych z transportem publicznym w celu ich osiągnięcia.
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa lubelskiego	Główne założenia planu dotyczące mobilności koncentrują się na integracji różnych form komunikacji publicznej, wzmocnieniu roli transportu zbiorowego w obsłudze pasażerów oraz rozbudowie sieci, która będzie obejmować również podmiejskie jednostki osadnicze. Biała Podlaska jako jedno z większych miast w województwie lubelskim jest integralną częścią tego planu. Miasto jest skazywane we wszystkich ważniejszych punktach dotyczących korytarzy transportowych, krajowych oraz transgranicznych.
Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku)	Dokument stanowi uzupełnienie i rozwinięcie założeń zawartych w Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego 2030, koncentrując się na aspektach związanych z transportem i komunikacją. W kontekście Planu, istotne jest położenie nacisku na rozwój transportu publicznego poprzez modernizację taboru autobusowego oraz dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością.
Program ochrony powietrza dla strefy lubelskiej ze względu na przekroczenia poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5 oraz docelowego benzo(a)pirenu	Program został opracowany w związku z odnotowanym w 2018 r. przekroczeniem standardów jakości powietrza, jego celem jest wskazanie przyczyn wystąpienia przekroczeń norm oraz wskazanie działań naprawczych. Wśród rekomendowanych działań znalazły się m.in.: wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza tereny zabudowane, przebudowa i modernizacja dróg oraz ograniczenie wpływu emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego.

Dokument strategiczny	Zapisy i wytyczne powiązane z tematyką dokumentu
Poziom powiatowy	
Program ochrony środowiska dla powiatu bialskiego na lata 2022-2025	Celem dokumentu jest określenie kierunków działań bieżących i długofalowych samorządu w zakresie ochrony środowiska poprzez analizę obecnego stanu środowiska naturalnego w powiecie bialskim. Spośród zadań istotnych z punktu widzenia Planu transportowego należy wymienić: promocję transportu zbiorowego oraz alternatywnych form komunikacji; budowę, rozbudowę i naprawę ścieżek pieszych oraz rowerowych; poprawę dostępności komunikacyjnej na terenach wiejskich poprzez uruchomienie potąceń transportu zbiorowego oraz przebudowę dróg z uwzględnieniem pasów zieleni i wykorzystaniu odpowiednich materiałów.
Strategia rozwoju powiatu bialskiego na lata 2018-2026	Wśród najważniejszych kierunków działań mających doprowadzić do realizacji celów operacyjnych dotyczących dziedziny mobilności należy wymienić: poprawę stanu infrastruktury drogowej, poprawę bezpieczeństwa na drogach oraz poprawę jakości potąceń komunikacyjnych w powiecie poprzez osiągnięcie wewnętrznej spójności komunikacyjnej.
Poziom lokalny	
Zintegrowana Strategia Rozwoju MOF Biała Podlaska na lata 2023-2030	Dokument jest odpowiedzią na wyzwania wynikające z dynamicznie zmieniającej się sytuacji społecznej i gospodarczej. Kwestia mobilności jest istotną częścią realizacji strategii rozwoju. Wśród najważniejszych zapisów należy wymienić „rozwój zrównoważonego transportu i mobilności multimodalnej”. Dzięki takim działaniom ma nastąpić: zmniejszenie udziału taboru o napędzie tradycyjnym w komunikacji publicznej na rzecz wprowadzenia pojazdów zero i niskoemisyjnych, poprawa stanu infrastruktury rowerowej i co istotne poprawa dostępności infrastruktury publicznej dla osób ze szczególnymi potrzebami.
Program Ochrony Środowiska Miasta Biała Podlaska na lata 2022-2025 z perspektywą na lata 2026-2030	Jest to dokument mający na celu ochronę i poprawę stanu środowiska naturalnego w mieście. W kontekście transportowym program kładzie nacisk na rozwój zrównoważonej mobilności poprzez modernizację floty transportu publicznego oraz rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej.
Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla miasta Biała Podlaska do 2030 roku	Celem planu jest poprawa środowiska naturalnego miasta Biała Podlaska. Wśród najważniejszych działań związanych z dziedziną transportu należy wymienić: przebudowę i remont istniejących szlaków komunikacyjnych, budowę infrastruktury pieszej i rowerowej, rozwój transportu niskoemisyjnego w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Biała Podlaska.
Miejski Plan Adaptacji do zmian klimatu dla Białej Podlaskiej	Z kwestii związanych z transportem Miejski Plan Adaptacji dla Białej Podlaskiej koncentruje się na rozwoju zrównoważonego transportu jako kluczowego narzędzia adaptacji miasta do zmian klimatu. Plan promuje rozwój transportu rowerowego oraz pieszego a także ograniczenie emisji poprzez modernizację floty transportu publicznego.

Dokument strategiczny	Zapisy i wytyczne powiązane z tematyką dokumentu
Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Biała Podlaska	Dokument zawiera część poświęconą kierunkom rozwoju systemów komunikacji, wśród celów szczegółowych znajdują się działania dotyczące: inwestycji w infrastrukturę miejską niezbędną do funkcjonowania zrównoważonej mobilności miejskiej, integracji rozkładów jazdy różnych przewoźników, zakupu pojazdów niskoemisyjnych oraz rozbudowy ścieżek rowerowych.
Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Biała Podlaska	Jest to dokument określający politykę przestrzenną gminy. Najważniejsze zapisy dotyczące kwestii mobilności to: rozwój sieci drogowej oraz poprawa dostępności komunikacyjnej mieszkańców.
Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego	MPZP odgrywają kluczową rolę w kształtowaniu infrastruktury transportowej miasta i gminy, wpływając na rozwój sieci drogowej, układy komunikacyjne oraz promocję zrównoważonej mobilności. Ciężko określić konkretne zapisy i wytyczne dotyczące kwestii mobilności przez mnogość planów jednak wiele z nich podkreśla potrzebę poprawy dostępności komunikacyjnej wielu części MOF.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie dokumentów strategicznych

4. OBECNY SYSTEM MOBILNOŚCI

4.1. TRANSPORT AUTOBUSOWY

Połączenia autobusowe są podstawowym elementem publicznego transportu zbiorowego w obszarze objętym Planem. **Organizatorem** transportu autobusowego w Białej Podlaskiej jest Miasto Biała Podlaska. Urząd ten pełni także funkcję organizatora PTZ na terenie gminy Biała Podlaska na mocy porozumienia międzygminnego¹. Funkcja jedyne **operatora** transportu autobusowego organizowanego przez podmiot samorządowy przypada Miejskiemu Zakładowi Komunikacyjnemu w Białej Podlaskiej Sp. z o.o., który realizuje przewozy w ramach umowy zawartej z Organizatorem.

Według stanu na koniec lutego 2025 r. na terenie miasta Biała Podlaska funkcjonowało **13 linii autobusowych**, które obsługują obszar miasta, jak również gminy ościennej Biała Podlaska. Linie autobusowe oznaczone są literami: A, B, C, D, E, F, G, H, I, K, L, M oraz T.

Tabela 6. Przebieg linii autobusowych

Linia	Krańce linii
A	Sidorska – Porosiuki / Sławacinek / Styrzyniec
B	Grzybowa – Francuska / Grabanów ODR
C	Robotnicza / Wólka Plebańska – Terebelska / Cicibór Duży
D	Solidarności – Terebelska / Rakowiska
E	Twarda – Cmentarz Komunalny / Solidarności
F	Sidorska / Brzegowa-Baza – Akademicka
G	Czosnówka – Terebelska / Solidarności
H	Sidorska / Czosnówka / Brzegowa – Baza / Cmentarz Komunalny – Terebelska
I	Terebelska / Dworzec PKP – Twarda
K	Solidarności / Cmentarz Komunalny – Akademicka
L	Francuska – Francuska (linia okrężna)
M	Grzybowa – Terebelska
T	Cmentarz Komunalny – Cmentarz Komunalny (linia okrężna)

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych MZK BP

¹ Porozumienie nr TR.7240.6.2022.ARS1 Prezydenta Miasta Biała Podlaska z dnia 30 grudnia 2022 r. w sprawie przejęcia przez Gminę Miejską Biała Podlaska od Gminy Biała Podlaska zadania z zakresu lokalnego transportu zbiorowego

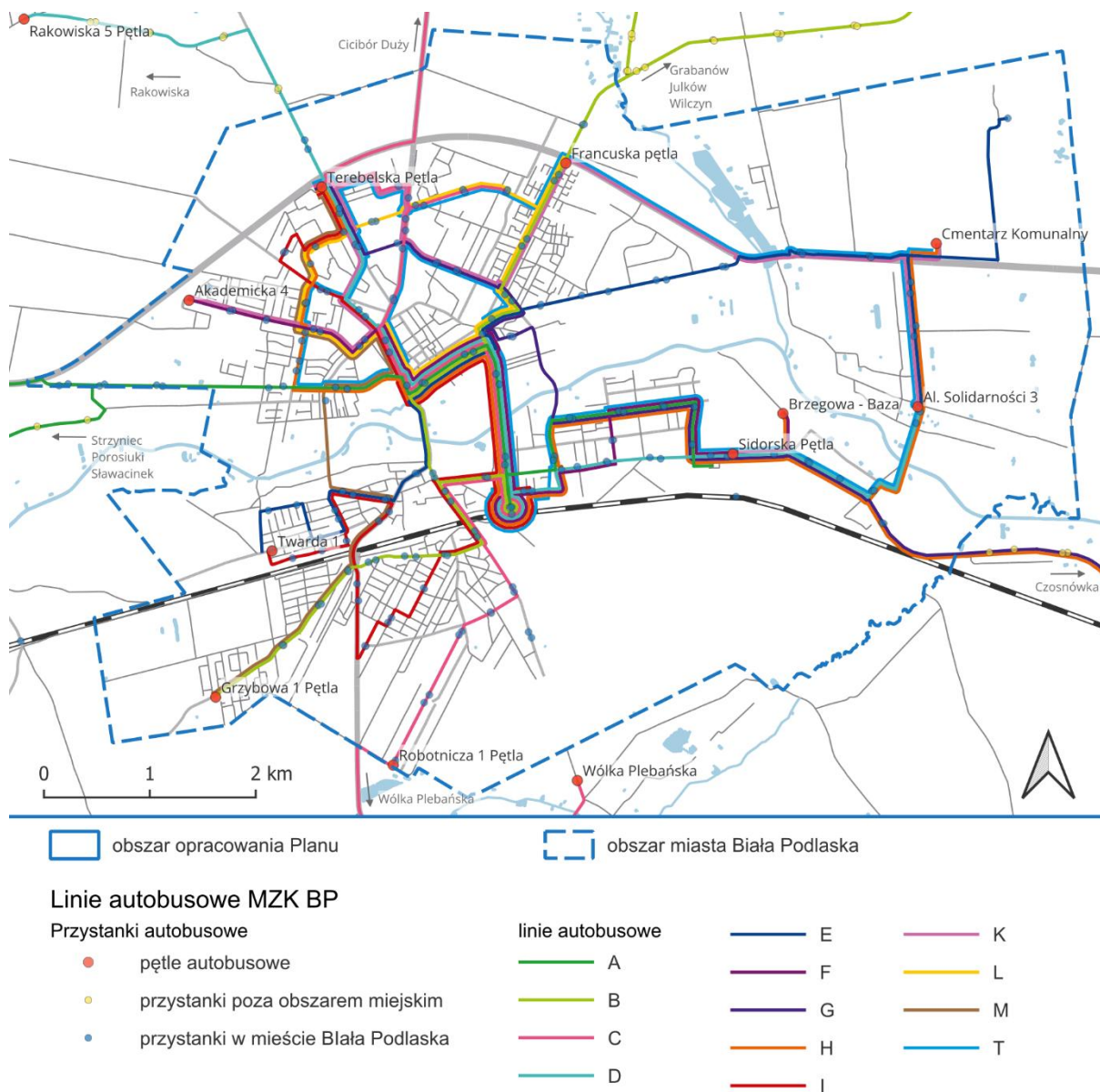
W dni robocze kursuje 12 linii (A, B, C, D, E, F, G, H, I, K, L oraz M), natomiast w dni wolne od pracy i dni świąteczne kursuje 10 (A, B, C, D, E, F, G, H, I oraz T).

W ramach wspomnianego na wstępie rozdziału porozumienia pomiędzy miastem a gminą, do miejscowości położonych w gminie Biała Podlaska kursują autobusy MZK BP linii:

- A – do jednej z pętli Porosiuki, Sławacinek Wieś lub Styrzyniec przez sołectwa: Porosiuki, Sławacinek Nowy, Sławacinek Stary i Styrzyniec;
- B – do pętli Grabanów ODR przez sołectwa: Grabanów, Grabanów-Kolonia, Julków i Wilczyn;
- C – do pętli Cicibór Duży przez sołectwo Cicibór Duży;
- D – do pętli Rakowiska przez sołectwo Rakowiska;
- G i H – do pętli Czosnówka przez sołectwo Czosnówka.

Wyżej wymienione linie docierają do miejscowości w gminie wiejskiej w wybranych kursach – pozostałe kursują do pętli znajdujących się w granicach miasta.

Mapa 4. Linie autobusowe MZK BP kursujące na terenie miasta i gminy Biała Podlaska



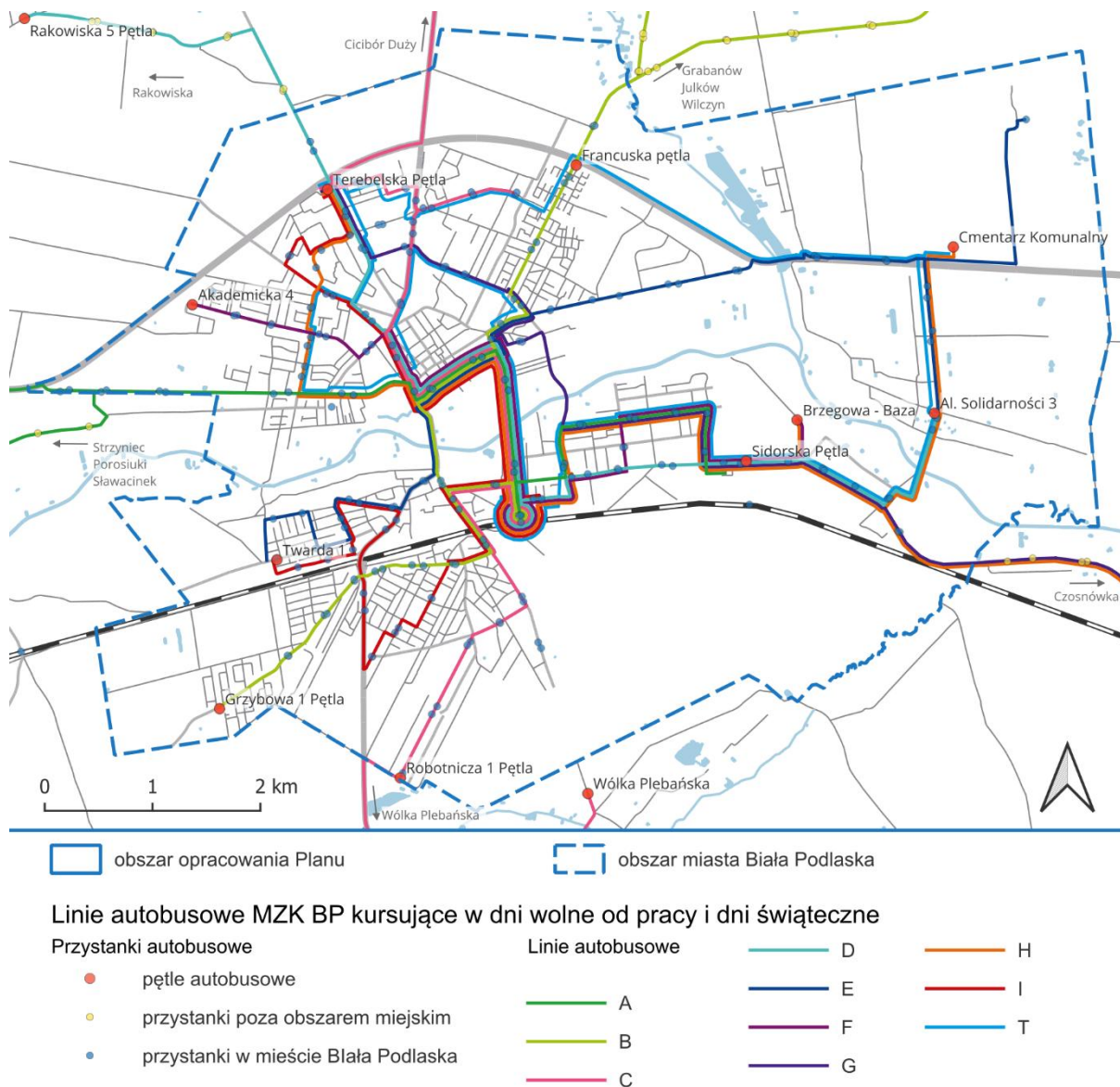
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Mapa 5. Linie autobusowe MZK BP kursujące w dni robocze na terenie miasta i gminy Biała Podlaska



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

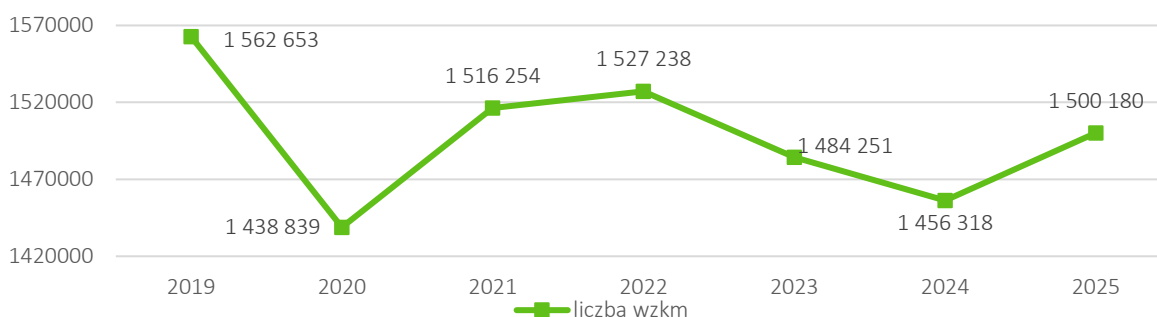
Mapa 6. Linie autobusowe MZK BP kursujące w dni wolne od pracy i dni świąteczne na terenie miasta i gminy Biała Podlaska



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Liczba linii nie stanowi jedyne kryterium oceny jakości sieci połączeń PTZ. Istotną kwestią jest także **liczba wozokilometrów** wykonywanych przez operatora. Na podstawie danych MZK BP sporządzono Wykres 5. przedstawiający realizowane przewozy na liniach komunikacyjnych w latach 2019-2025. Jednoznacznie widoczne są znaczne spadki w liczbie wzkm, które są wynikiem pandemii COVID-19 z 2020 r. oraz agresji Rosji na Ukrainę w roku 2022. Szereg czynników mających swoje źródło w wymienionych sytuacjach wpłynął na konieczność okrojenia oferty przewozowej, która powoli wraca do sytuacji liczby wzkm z 2019 r.

Wykres 5. Wozokilometry MZK BP ogółem w latach 2019-2025



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych MZK Biata Podlaska

Przewozy są realizowane przez 36 pojazdów różnych typów będących w posiadaniu MZK BP. Obecnie operator wykorzystuje wyłącznie pojazdy z napędem konwencjonalnym (ON) klasy MIDI i MAXI producentów: Jelcz, Solbus, Scania, MAN i Solaris. Jednocześnie w roku 2025 w MZK BP pojawią się pierwsze **pojazdy zeroemisyjne** o napędzie elektrycznym. Na mocy umowy z 2024 roku w bieżącym roku (2025) do zajezdni operatora przybędą pierwsze z 12 zakupionych autobusów klasy MAXI modelu Solaris Urbino 12 electric. Aby ich obsługa przebiegała w sprawny sposób, w zajezdni przy ulicy Brzegowej 2 zainstalowanych zostanie 6 dwustanowiskowych ładowarek typu plug-in o mocy 120kW każda od firmy Enika, umożliwiających ładowanie pojazdów podczas przerwy w obsłudze linii. Dodatkowo, spółka będzie w posiadaniu jednej ładowarki mobilnej w zajezdni oraz jednej stacjonarnej plug-in na pętli Terebelska pozwalającej na uzupełnienie baterii w przerwie pomiędzy kolejnymi kursami.

Zgodnie z wymogami Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilność i paliwach alternatywnych (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1289 z późn. zm.) w 2024 roku na zlecenie Miasta Biata Podlaska przygotowana została **Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej dla Gminy Miejskiej Biata Podlaska**. Przeprowadzone działania analityczne zwalniają samorząd z konieczności osiągnięcia ustawowego udziału autobusów zeroemisyjnych. Jednocześnie zadeklarowana została gotowość do rozpoczęcia użytkowania pojazdów elektrycznych w przypadku uzyskania dofinansowania zewnętrznego na zakup (autobusów i infrastruktury). W dokumencie AKK wskazane zostały także linie autobusowe planowane do elektryfikacji:

- w całości – A, D, F, G, H i I;
- częściowej – B, C i E;
- uzupełniająco – pozostałe linie.

Tabela 7. Struktura autobusów MZK BP według stanu z lutego 2025 r.

Lp.	Marka i model	Numer taborowy	Rodzaj napędu	Norma emisji	Klasa	Rok produkcji
1.	JELCZ M101/3	065	ON	EURO 3	MIDI	2006
2.	JELCZ M101/3	069	ON	EURO 3	MIDI	2006
3.	JELCZ M101/3	070	ON	EURO 3	MIDI	2006
4.	JELCZ M101/4	072	ON	EURO 4	MIDI	2007
5.	JELCZ M101/4	073	ON	EURO 4	MIDI	2007
6.	JELCZ M101/4	074	ON	EURO 4	MIDI	2007
7.	JELCZ M101/4	076	ON	EURO 4	MIDI	2007
8.	Solbus SM12	077	ON	EURO 5	MAXI	2012
9.	Solbus SM12	078	ON	EURO 5	MAXI	2012
10.	Solbus SM12	079	ON	EURO 5	MAXI	2012
11.	Solbus SM12	080	ON	EURO 5	MAXI	2012
12.	Solbus SM12	081	ON	EURO 5	MAXI	2012
13.	Solbus SM12	082	ON	EURO 5	MAXI	2012
14.	Solbus SM12	083	ON	EURO 5	MAXI	2012
15.	Solbus SM12	084	ON	EURO 5	MAXI	2012
16.	Solbus SM12	085	ON	EURO 5	MAXI	2012
17.	Solbus SM12	086	ON	EURO 5	MAXI	2012
18.	Solbus SM12	087	ON	EURO 5	MAXI	2012
19.	Solbus SM12	088	ON	EURO 5	MAXI	2012
20.	Scania Citywide LF10,9	089	ON	EURO 6	MIDI	2017
21.	Scania Citywide LF10,9	090	ON	EURO 6	MIDI	2017
22.	MAN NL263 Lion's City	091	ON	EURO 3	MAXI	2008
23.	Scania Citywide LF	092	ON	EURO 6	MAXI	2019
24.	Scania Citywide LF	093	ON	EURO 6	MAXI	2019
25.	Scania Citywide LF	094	ON	EURO 6	MAXI	2019
26.	Scania Citywide LF	095	ON	EURO 6	MAXI	2019

Lp.	Marka i model	Numer taborowy	Rodzaj napędu	Norma emisji	Klasa	Rok produkcji
27.	Scania Citywide LF	096	ON	EURO 6	MAXI	2019
28.	Solbus SM10	099	ON	EURO 5	MIDI	2010
29.	Solbus SM10	100	ON	EURO 5	MIDI	2010
30.	Solaris Urbino 10,5	107	ON	EURO 6	MIDI	2021
31.	Solaris Urbino 10,5	108	ON	EURO 6	MIDI	2022
32.	Solaris Urbino 12 mild hybrid	109	ON	EURO 6	MAXI	2022
33.	Solaris Urbino 12	110	ON	EURO 6	MAXI	2024
34.	Solaris Urbino 12	111	ON	EURO 6	MAXI	2024
35.	Solaris Urbino 12	112	ON	EURO 6	MAXI	2024
36.	Solaris Urbino 12	113	ON	EURO 6	MAXI	2025

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych MZK Biała Podlaska

Uzupełnieniem oferty komunikacji autobusowej organizowanej przez samorząd lokalny są **połączenia komercyjne** obsługiwane przez prywatnych przewoźników. Linie te pełnią przede wszystkim funkcję transportową w kontekście podróży ponadlokalnych i regionalnych. Pozwalają na podróże w miejsca, gdzie nie docierają autobusy linii samorządowych, czy kolej. Podmiotami odpowiedzialnymi za wydanie odpowiednich zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym są organy samorządowe wszystkich szczebli, w granicach których kursują autobusy danej linii. Na podstawie informacji pozyskanych od Urzędu Miasta Biała Podlaska, Starostwa Powiatowego w Białej Podlaskiej i danych udostępnianych przez Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego sporządzono listę przewoźników kursujących z/do Białej Podlaskiej, są to:

- Chabros Kazimierz;
- Knyszewski Wiesław Knyszewski Zbigniew SZWAGRY Sp. j.;
- Kostrzewa Jerzy Usługi Transportowe Przewóz Osób;
- „GARDEN SERVICE” Jacek Przybysz;
- Robex Bus Sp. z o.o.;
- Mario Presto Mariusz Burdzyluk;
- Przewozy Osobowe Kondzio-Bus Konrad Taruc;
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łosicach sp. z o.o.;
- Wojciech Gregorowicz „GREGOR”.

Autobusy uruchamiane przez wymienione wyżej podmioty pozwalają na podróże m.in. do miejscowości w:

- powiecie białskim (Cicibór Duży, Czosnówka, Droblin, Gnojno, Hrud, Konstantynów, Leśna Podlaska, Ortel Książęcy, Ossówka, Pratulín, Rakowiska, Sławatycze);
- województwie lubelskim (Komarówka Podlaska, Lublin, Terespol);
- województwie mazowieckim (Serpelice, Warszawa);
- województwie podlaskim (Białystok).

Drogi publiczne, zatoki przystankowe, wiaty, czy węzły przesiadkowe to elementy **infrastruktury transportu autobusowego**, które są zarządzane przez różne organy.

MZK BP obsługuje 276 przystanków. Stan infrastruktury jest zróżnicowany – część przystanków wyposażona jest w wiaty oraz zatoki przystankowe. Na niektórych przystankach znajdują się jedynie pojedyncze ławki dla oczekujących pasażerów. W mieście funkcjonuje także System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP), jest on wykorzystywany na 15 przystankach, dodatkowym udogodnieniem dla podróżnych są biletomaty dostępne przy wybranych przystankach.

Zdjęcie 1. Przystanek autobusowy Narutowicza 1 wraz z SDIP



Źródło: MZK Biała Podlaska (dostęp 12.03.2025)

MZK Biła Podlaska obsługuje łącznie 22 **pętle autobusowe**, uwzględniając kursy wariantowe niektórych linii. Pętle te różnią się pod względem infrastruktury, większość z nich jest wyposażona w wiaty przystankowe oraz zapewnia wygodną możliwość zawrócenia autobusu. Istnieją również pętle o mniej rozbudowanej infrastrukturze, szczególnie te obsługiwane przez kursy wariantowe. Składają się one zazwyczaj z placu postojowego przy drodze, który umożliwia manewr zawracania, lecz nie posiadają dodatkowego wyposażenia przystankowego.

Jednym z ważniejszych punktów infrastruktury MZK Biła Podlaska jest pętla przy ulicy Terebelskiej, gdzie planowany jest montaż ładowarki plug-in dla autobusów elektrycznych, które zaczną regularne kursy już w 2025 roku.

Oprócz kursów realizowanych przez MZK z infrastruktury autobusowej korzystają również prywatni przewoźnicy, którzy oferują połączenia do okolicznych miejscowości oraz większych miast takich jak: Lublin, Warszawa, Białystok. Większość kursów dalekobieżnych rozpoczyna się z **Dworca Autobusowego** przy placu Wojska Polskiego 2 lub z przystanku na ulicy Żeromskiego, oddalonego o 3 minuty drogi pieszej od Dworca Autobusowego. Przystanek ten wyposażony jest w długą zatokę autobusową, która umożliwia sprawną obsługę tego przystanku przez przewoźników prywatnych. Dodatkowo, niektórzy przewoźnicy korzystają również z przystanku przy **rondzie Dmowskiego** zlokalizowanego przy dworcu kolejowym PKP.

Warto wspomnieć również o planowanej reorganizacji tego węzła komunikacyjnego. W ramach utworzenia tam **centrum przesiadkowego** mają powstać nowe zatoki autobusowe, wiaty przystankowe oraz elementy małej architektury. Zaplanowano również instalację monitoringu i biletomatów, co znacząco poprawi bezpieczeństwo i komfort podróżnych. Równolegle, w ciągu al. Tysiąclecia i ul. Stacyjnej powstać mają nowe trasy rowerowe i chodniki, a istniejące mają zostać przebudowane. Głównym celem tego projektu jest poprawa możliwości wymiany pasażerskiej, a elementem tej modernizacji jest również budowa parkingu P+R dla samochodów, który umożliwi wygodne przesiadki na transport miejski, oraz dalekobieżny.

Do infrastruktury autobusowej zalicza się także jedyna baza operatora (MZK BP), **zajezdnia autobusowa** przy ulicy Brzegowej 2. Na jej terenie znajduje się m.in. Okręgowa Stacja Kontroli Pojazdów (OSKP), miejsca postojowe dla wszystkich autobusów MZK, infrastruktura ładowania autobusów elektrycznych, stacja paliw, biura administracyjne oraz myjnia.

4.2. TRANSPORT DROGOWY

Wybór prywatnego samochodu jest obecnie jedną z podstawowych decyzji w codziennych podróżach mieszkańców. **Indywidualny transport drogowy** jest zatem istotnym elementem funkcjonowania każdego samorządu poprzez wpływ na mobilność mieszkańców. Z jednej strony, sprawne podróże ludzi wpływają na jakość życia lokalnej społeczności. Jednakże, z perspektywy zrównoważonego rozwoju indywidualny transport drogowy stanowi wyzwanie w kontekście planowania odpowiednich połączeń komunikacyjnych w skali lokalnej (ale także ponadlokalnej). W myśl idei zrównoważonej mobilności, udział podróży samochodowych nie powinien być największy. Zmieniające się uwarunkowania, jak np. starzejące się społeczeństwo, niekontrolowana suburbanizacja, czy zakaz zakupu nowych samochodów spalinowych wpłyną na konieczność podjęcia znacznych kroków zmieniających przyzwyczajenia transportowe mieszkańców. Wszelkie działania związane z podróżami samochodowymi powinny być skrupulatnie planowane tak, aby zapewnić odpowiedni poziom dostępności komunikacyjnej, ale jednocześnie ograniczyć negatywny wpływ na środowisko i otoczenie związane z działalnością transportową.

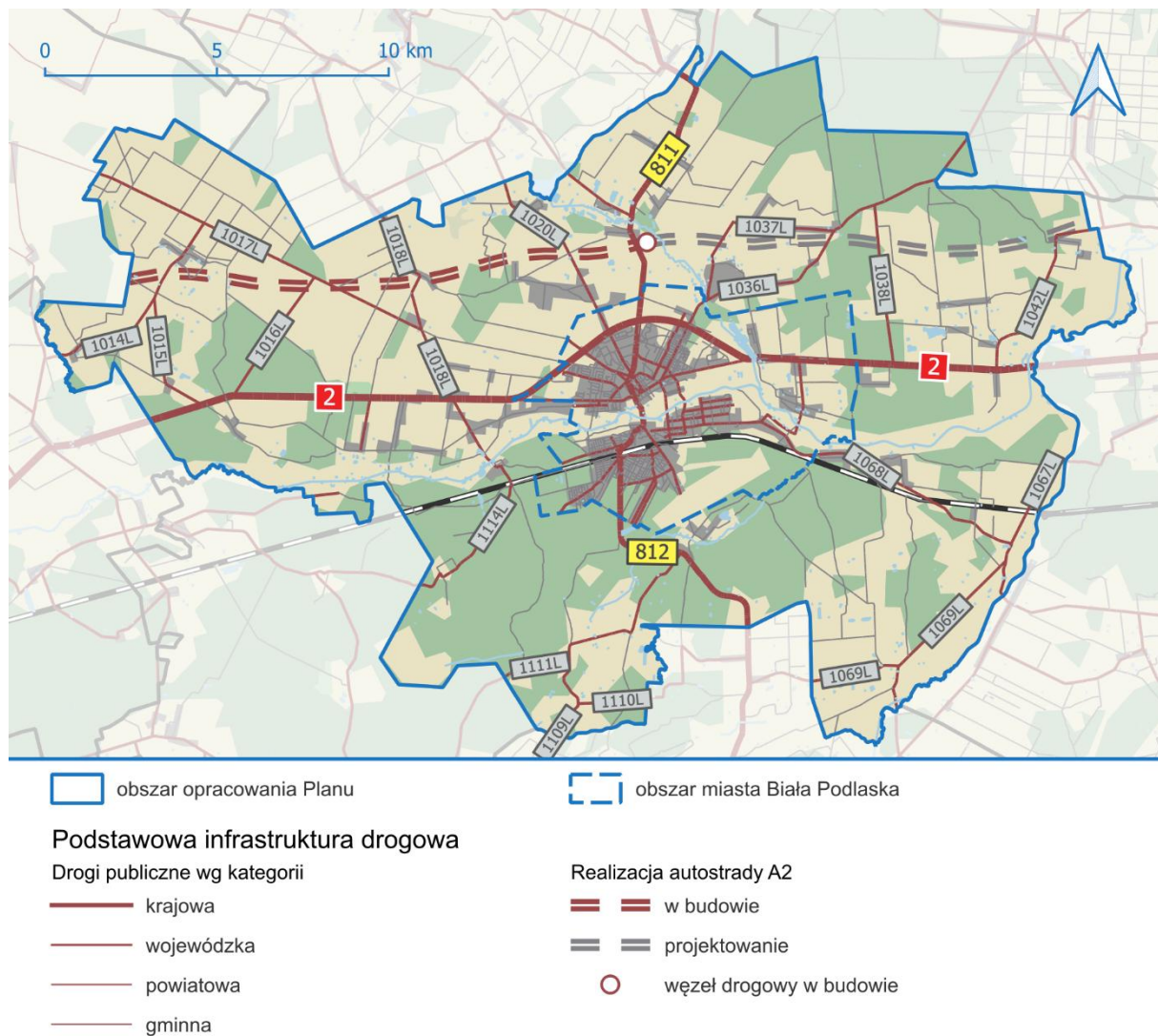
Podróżę prywatnym samochodem to najczęściej wybierany sposób przemieszczania się. Tak wskazali ankietowani mieszkańcy obszaru miasta i gminy Biała Podlaska (więcej o ankiecie patrz: rozdział 7.1.). Tak wysoki udział podróży samochodowych wiąże się z szeregiem konsekwencji, w tym m.in.: zanieczyszczeniem powietrza, czy wzrostem ryzyka wystąpienia kolizji lub wypadku z uwagi na natężenie ruchu. Oparcie transportu w obszarze wyłącznie na zmotoryzowanych formach przemieszczania się wiąże się z ryzykiem szybkiego wyczerpania przepustowości istniejącego układu drogowego, ale także ograniczeniem dostępności komunikacyjnej obszarów słabo zurbanizowanych (np. wsi) oraz osób wykluczonych transportowo.

Na terenie miasta i gminy Biała Podlaska **układ drogowy** jest dobrze rozbudowany. Oprócz dróg powiatowych i gminnych przez omawiany obszar poprowadzone są następujące trasy o znaczeniu krajowym i regionalnym:

- droga krajowa nr 2 (DK2), która stanowi główne połączenie na osi wschód-zachód, stanowi również część trasy europejskiej E30, która łączy Irlandię, Wielką Brytanię, Holandię, Niemcy, Polskę, Białoruś i Rosję;
- drogi wojewódzkie nr 811 i 812 (DW811 i DW812), które stanowią połączenie na osi północ-południe.

Ponadto, w budowie jest odcinek autostrady A2, który przebiegać będzie na północ od miasta. Zakończenie inwestycji planowane jest na bieżący rok (2025).

Mapa 7. Układ drogowy miasta i gminy Biała Podlaska



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

W zależności od kategorii drogi publicznej za jej **zarządzanie** odpowiedzialne są różne podmioty, w tym:

- Wójt Gminy Biała Podlaska;
- Prezydent Miasta Biała Podlaska;
- Zarząd Dróg Powiatowych w Białej Podlaskiej;
- Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie (Rejon Dróg Wojewódzkich w Białej Podlaskiej);
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Krajowy zarządca infrastruktury drogowej, GDDKiA, przeprowadza cyklicznie **Generalny Pomiar Ruchu (GPR)**. Badanie ruchu drogowego odbywa się co 5 lat, a podstawowym celem GPR jest uzyskanie najważniejszych parametrów i charakterystyk ruchu drogowego dla odcinków sieci dróg krajowych i wojewódzkich. Według ostatniego pomiaru, który został zrealizowany w latach 2020-2021 największy ruch drogowy odbywał się w ciągu DK2, w kierunku zachodnim – średnio 14 056 pojazdów dziennie poruszało się tym odcinkiem pomiarowym. Wysokie wartości natężenia ruchu odnotowano również na DK2 w kierunku wschodnim, po którym średnio dziennie poruszało się 9 621 pojazdów. W przypadku dróg wojewódzkich zdecydowanie większy ruch drogowy odnotowywano wzdłuż DW811 niż DW812. Z odcinka pomiarowego DW811 średnio korzystało 9 168 pojazdów, natomiast z DW812 – 6 224.

Na terenie Białej Podlaskiej nie funkcjonuje obecnie **Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego**. Samorząd lokalny opracował koncepcję SPPN na terenie Białej Podlaskiej, według której obszar strefy będzie obejmować ścisłe centrum miasta, a granice strefy będą wyznaczać ulice: Narutowicza, Zamkowa, Nowa oraz al. Tysiąclecia. Głównym celem utworzenia SPPN jest zwiększenie rotacji pojazdów w ścisłym centrum, jak również uporządkowanie sytuacji parkingowej oraz zwiększenie atrakcyjności śródmieścia. Planowane uruchomienie strefy zaplanowano na 2025 r.

4.3. TRANSPORT KOLEJOWY

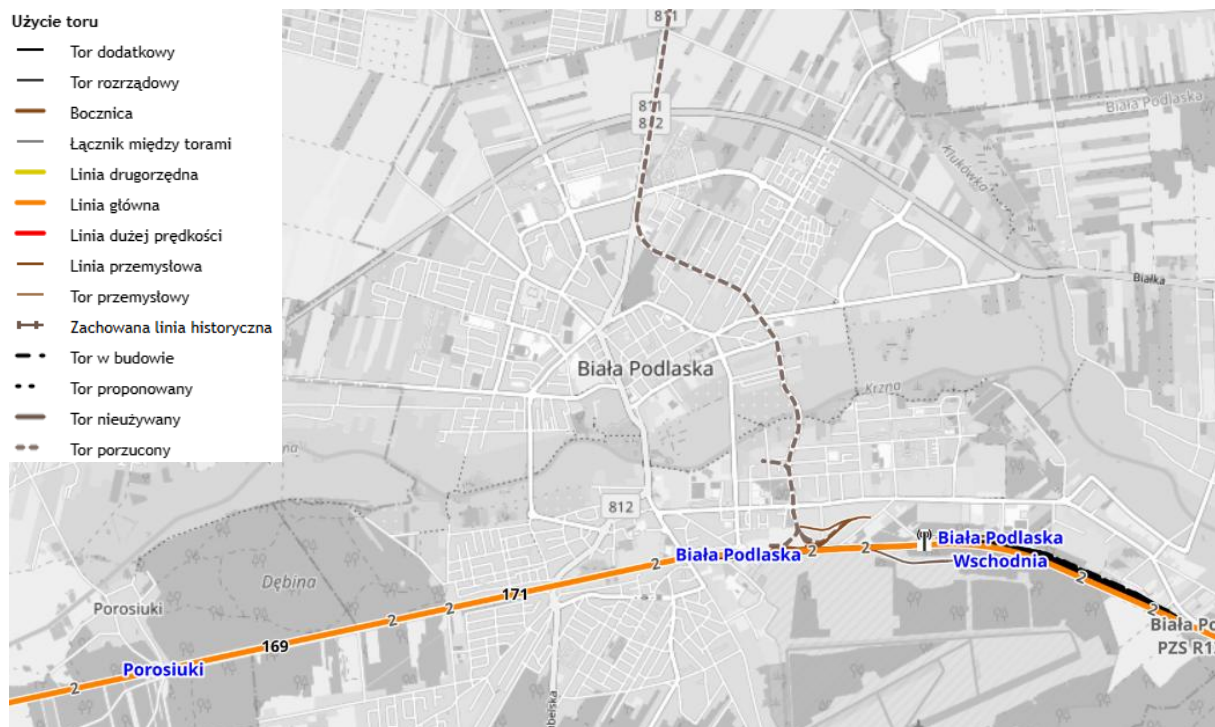
Połączenia kolejowe w Białej Podlaskiej pełnią rolę transportową głównie w kontekście podróży ponadlokalnych. Obecne, w obszarze (miasta i gminy) stacje i przystanki kolejowe pozwalają na obsługę pociągów pasażerskich w ruchu wojewódzkim i krajowym. Podróżni mogą korzystać z kursów obsługiwanych przez:

- **POLREGIO** –do Chełma, Lublina, Łukowa, Terespoła i Siedlec;
- **PKP Intercity** – do Terespoła i Warszawy.

Najważniejszym punktem na sieci kolejowej w obszarze objętym Planem jest jedyna stacja – Biała Podlaska. To właśnie to miejsce można określić mianem głównego węzła przesiadkowego oferującego możliwość podróży autobusami miejskimi i podmiejskimi, a także pociągami regionalnymi i dalekobieżnymi. Przy omawianej stacji znajduje się także dworzec, który powstał w latach 20. ubiegłego wieku. Jego modernizacja zakończona w 2014 roku pozwoliła na ulokowanie w nim poczekalni. W dalszych planach samorządu lokalnego jest poprawa intermodalności węzła, m.in. poprzez budowę parkingu P+R oraz reorganizacja przystanków komunikacji miejskiej.

Do 1972 r. w Białej Podlaskiej istniała wąskotorowa **Bialska Kolej Dojazdowa**. Trasa z Białej Podlaskiej prowadziła do Rozkoszy, gdzie rozwidła się do Konstantynowa i do Rokitna, z którego możliwa była podróż w kolejnych dwóch relacjach – do Janowa Podlaskiego i Cieleśnicy. Cała trasa liczyła ok. 57 km

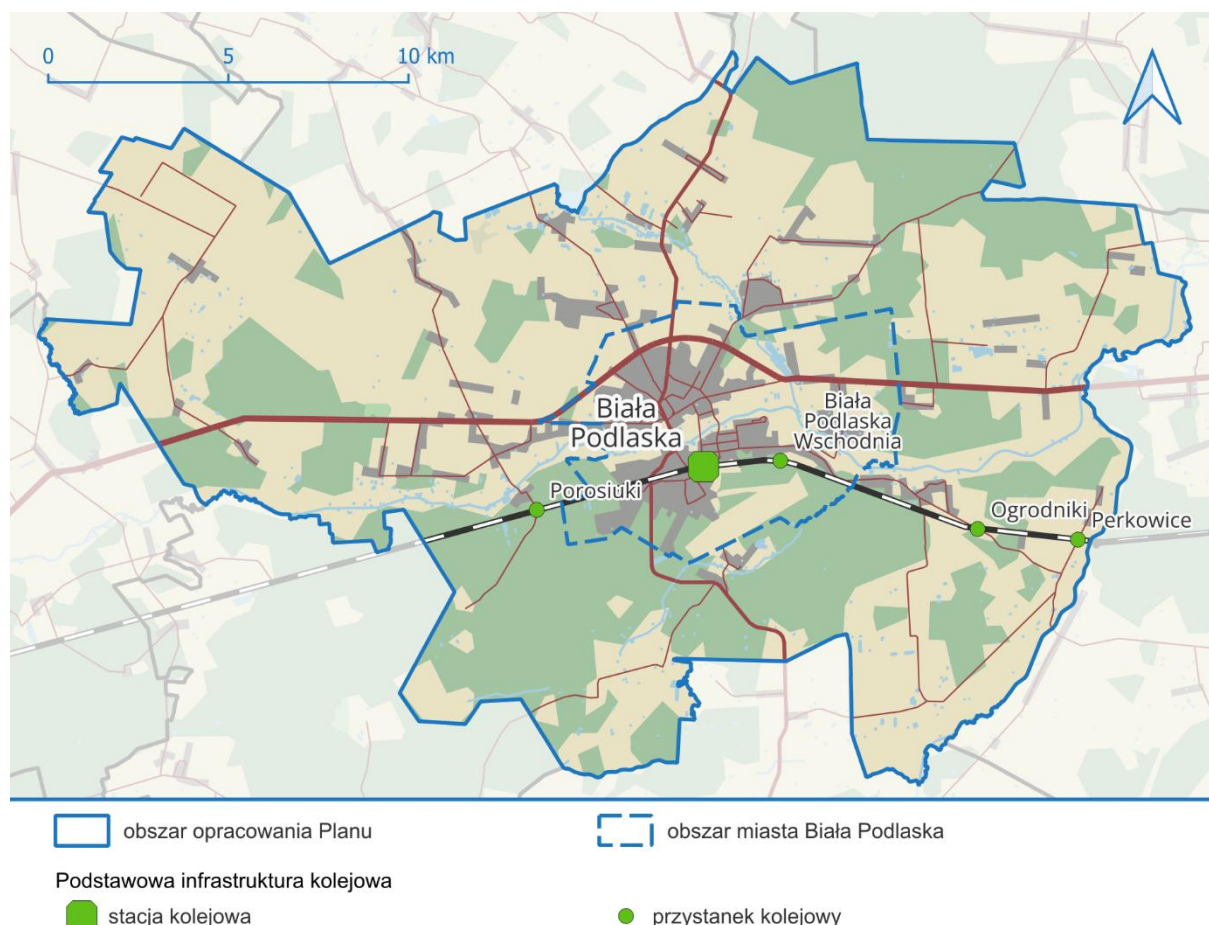
Mapa 8. Przebieg Bialskiej Kolei Dojazdowej na terenie miasta Biała Podlaska



Źródło: <https://www.openrailwaymap.org/> (dostęp: 10.03.2025 r.)

Infrastruktura kolejowa na terenie objętym Planem, po której realizowane są przewozy pasażerskie, zarządzana jest przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Cały ruch kolejowy odbywa się na jedynej w obszarze linii kolejowej nr 2, łączącej Warszawę Zachodnią z Terespołem. Linia stanowi jeden z podstawowych szlaków kolejowych w kraju, mających znaczenie dla ruchu pasażerskiego i towarowego w osi wschód-zachód. Podstawową rolą tej linii jest zapewnienie możliwości bezpośredniej komunikacji kolejowej z Warszawą oraz Łukowem i dalej – z Lublinem. Linia kolejowa jest zelektryfikowana, dwutorowa i stanowi część międzynarodowej linii E20, będącej częścią II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Zachód – Wschód, łączącego Berlin z Moskwą.

Mapa 9. Infrastruktura kolejowa



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

W granicach miasta i gminy Biała Podlaska znajduje się jedna **stacja kolejowa** (Biała Podlaska) oraz cztery **przystanki kolejowe**. Stacja kolejowa Biała Podlaska w ostatnich latach przeszła gruntowną przebudowę, w ramach której powstały nowe perony oraz przejście podziemne. Ze stacji odjeżdżają pociągi przewoźników, takich jak POLREGIO oraz PKP Intercity.

Tabela 8. Wykorzystanie przystanków i stacji kolejowych

Przystanek lub stacja kolejowa	Rodzaj infrastruktury punktowej	Średnia dobowa wymiana pasażerów (2023 r.)	Średnia dobowa liczba zatrzymań (2023 r.)	Średnia liczba pasażerów na zatrzymanie (2023 r.)
Biała Podlaska	stacja kolejowa	2 200	28	75
Biała Podlaska Wschód²	przystanek kolejowy	-	-	-
Ogrodniki	przystanek kolejowy	10 – 19	17	0 – 2
Perkowice	przystanek kolejowy	20 – 49	17	0 – 5
Porosiuki	przystanek kolejowy	20 – 49	18	0 – 2

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych PKP PLK i UTK

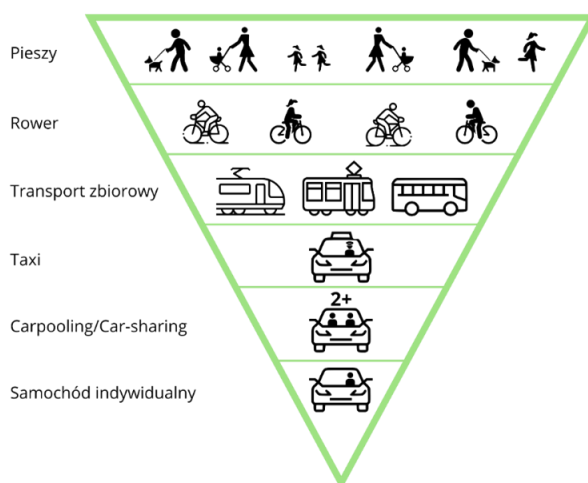
Wśród obecnie prowadzonych inwestycji kolejowych należy wspomnieć o trwającej przebudowie przystanku Biała Podlaska Wschodnia. Oprócz przebudowy, w ramach zadania powstaje przejście pod torami, dzięki któremu podróżni w bezpieczny sposób dostaną się na perony. W ramach zadania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rozbudowują stację o dziesięć torów. Głównym celem rozbudowy układu torowego jest zwiększenie możliwości kursowania pociągów towarowych o długości 750 metrów. Planowane zakończenie inwestycji przypadło na 2024 r., jednakże z powodu opóźnień zakończenie inwestycji nastąpi najprawdopodobniej w bieżącym roku (2025).

² Przystanek kolejowy aktualnie jest w przebudowie, otwarcie przystanku nastąpi wraz z wprowadzeniem wiosennej korekty rozkładu jazdy.

4.4. MOBILNOŚĆ AKTYWNA

Mobilność aktywna jest pojęciem agregującym podróże realizowane pieszo i rowerem. W myśl idei zrównoważonej mobilności są to sposoby przemieszczania się, charakteryzujące się najmniejszym negatywnym wpływem na środowisko. Z tego powodu są to sposoby, które powinny odgrywać kluczową rolę w podziale metod podróży, zgodnie z odwróconą piramidą zrównoważonej mobilności (patrz: Rysunek 1.). Oczywiście, realizacja idei nie wiąże się z zakazem poruszania się w jakikolwiek z przedstawionych sposobów, lecz zakłada stworzenie możliwości podróży każdą z form z uwzględnieniem premiowania tych najbardziej zrównoważonych.

Rysunek 1. Odwrócona piramida zrównoważonej mobilności



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Podstawą podróży każdego mieszkańca jest **przemieszczanie się pieszo**. Każdy z nas jest pieszym, nawet w sytuacji dojścia z domu do zaparkowanego samochodu. Z tego powodu infrastruktura dedykowana podróżom pieszym powinna być jak najbardziej dostępna i bezpieczna. Infrastruktura ta może zostać podzielona na liniową oraz punktową. Pierwsza z nich odnosi się do ciągów, po których przemieszczają się piesi, tj. chodników, ale także tzw. przebiegów. W przypadku punktowej infrastruktury określa ona takie elementy jak ławki, kosze, czy latarnie.

Na terenie miast **infrastruktura piesza** jest zazwyczaj dobrze rozwinięta. Biała Podlaska nie stanowi wyjątku od tej reguły, chodniki w dobrym stanie, znajdują się zazwyczaj po obu stronach ulic co wynika z wysokiego zagęszczenia ludności i intensywnego ruchu pieszego. To właśnie w mieście znajdują się liczne generatory ruchu, które wpływają na konieczność realizacji odpowiedniej jakości infrastruktury. Uzupełnieniem liniowej infrastruktury są elementy punktowe, które wpływają na jakość przestrzenną danego miejsca. Inaczej wygląda sytuacja na terenach wiejskich i podmiejskich, gdzie dostęp do infrastruktury pieszej jest często mocno ograniczony. Przykładem może być Wólka Plebańska, gdzie poza chodnikiem biegnącym wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 812 brakuje infrastruktury pieszej. Podobnych przykładów w gminie Biała Podlaska jest kilka. Należy jednak zauważyć, że ruch pieszy na gminnych drogach jest zdecydowanie mniejszy, a poziom infrastruktury pieszej na terenie gminy uległ dużej poprawie na przestrzeni ostatnich lat.

W Białej Podlaskiej zrealizowano szereg inwestycji mających na celu poprawę komfortu, bezpieczeństwa oraz dostępności infrastruktury pieszej. Przykładem takich działań jest modernizacja kładek dla pieszych nad rzeką Krzną oraz instalacja nowego oświetlenia na ulicach: J. Fałata, J. Chetmońskiego, A. Gierymskiego, J. Styki, S. Batorego, J. Malczewskiego. Inwestycje te zostały zrealizowane przy wsparciu środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) dla województwa lubelskiego.

Dodatkowo, w ostatnich latach przebudowano kilka przejść dla pieszych m.in.: na skrzyżowaniu ulic: Jan Pawła II i Parkowej oraz Wyszyńskiego, a także na ulicy Narutowicza, które położone jest w pobliżu dwóch placówek edukacyjnych. Dzięki takim działaniom znacząco poprawia się bezpieczeństwo pieszych i jest to bardzo ważny krok w kierunku stworzenia przyjaznej i dostępnej przestrzeni miejskiej.

Zdjęcie 2. Odtworzone wyniesione przejście dla pieszych na ul. Parkowej w Białej Podlaskiej



Źródło: <https://www.facebook.com/bialapodlaskaoficjalnie> (dostęp: 11.03.2025 r.)

Transport rowerowy jest bardzo istotnym elementem sieci mobilności, który powinien być rozumiany nie tylko w kontekście turystycznym, ale także jako pełnoprawny środek transportu. Wysoki odsetek osób poruszających się pieszo i rowerami zazwyczaj świadczy o dobrej dostępności i atrakcyjności przestrzeni publicznej oraz właściwym planowaniu zagospodarowania samorządu. W obecnych uwarunkowaniach, dominującą rolę odgrywa indywidualny ruch samochodowy, a właściwe zarządzanie sektorem transportu powinno prowadzić do zwiększenia udziału ekologicznych form przemieszczania się (zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności). Z tego powodu, komunikacja rowerowa powinna być integralną częścią działań z zakresu inwestycji transportowych.

W mniejszych jednostkach samorządu terytorialnego, zazwyczaj zdecydowana większość mieszkańców posiada własne rowery, co wiąże się z wysokim udziałem podróży realizowanych na jednośladach. Nie inaczej jest w przypadku Białej Podlaskiej, która dzięki licznym kilometrom pokonywanym przez mieszkańców na rowerach, trzeci rok z rzędu uzyskała **tytuł Rowerowej Stolicy Polski** w kategorii miast. Co ciekawe, w edycjach z lat 2020-2021 miasto zajmowało 2 miejsce. Miejsca na podium rowerowej rywalizacji samorządów w 5 z 6 dotychczasowych edycji świadczy z jednej strony o licznych podróżach rowerowych, z drugiej zaś o zaangażowaniu mieszkańców w działania promocyjne miasta i tej formy transportu.

Zdjęcie 3. Biała Podlaska Rowerową Stolicą Polski 2024



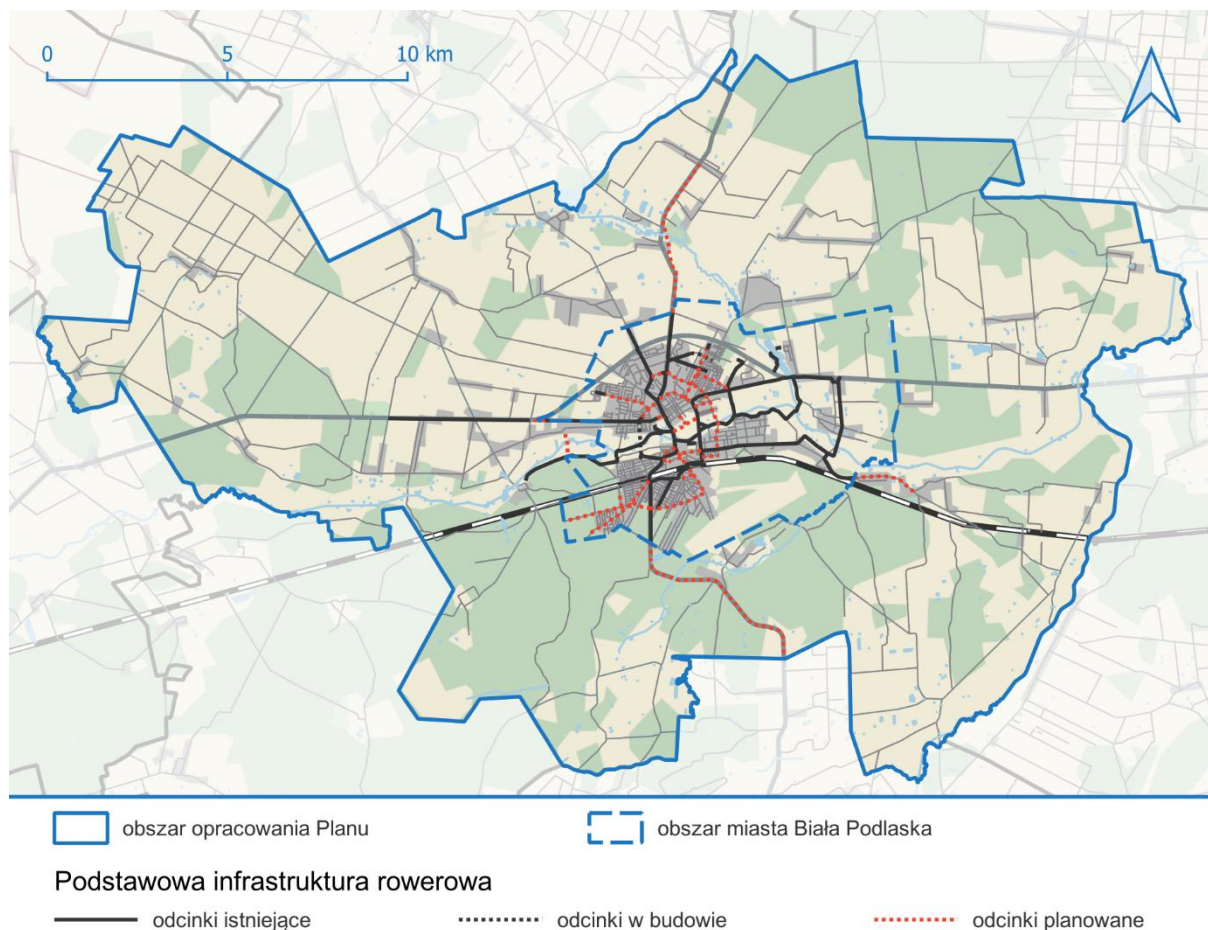
Źródło: <https://rowerowa.bialapodlaska.pl/galeria/> (dostęp: 07.03.2025 r.)

Jak można zauważyć na mapie na następnej stronie, liniowa **infrastruktura rowerowa** znajduje się głównie na terenie miasta. Od roku 2018 sieć rowerowa bardzo się rozwinęła tworząc kręgosłup ścieżek rowerowych rozchodzących się promieniście z centrum. Oznaką tego, że mieszkańcy licznie korzystają z tej sieci jest tytuł Rowerowej Stolicy Polski, który wygrała Biała Podlaska. Na szczególną uwagę zasługuje plan utworzenia drogi rowerowej w relacji północ-południe wzdłuż DW811 oraz DW812. Inwestycja ta znacząco poprawi połączenie miasta z gminą wiejską i gminami sąsiadującymi z obszarem MOF, zwiększając dostępność infrastruktury rowerowej.

Kręgosłup sieci rowerowej tworzą trasy biegnące wzdłuż kluczowych arterii – ul. Sidorskiej, Brzegowej i Na skarpie (wschód), Janowskiej (północ), Warszawskiej, Borowej i DK2 (zachód), a także ulicy Witoroskiej (południe). Te główne trasy można określić mianem szprych lub kręgosłupa sieci, ponieważ zapewniają one dogodne połączenie, zarówno dla mieszkańców obrzeży miasta, jak i terenów podmiejskich z centrum.

W ostatnich latach realizowane były również mniejsze inwestycje, takie jak ścieżka rowerowa w ramach przebudowy ulicy Podmiejskiej. W realizacji i planach są także pojedyncze fragmenty uzupełniające, stanowiące ważny krok w stronę spójnej i funkcjonalnej sieci rowerowej w MOF. Ze względu na stosunkowo niedawny rozwój sieci dróg rowerowych, większość z nich została wykonana w jednolitym standardzie – głównie z nawierzchni bitumicznej. **Nawierzchnia** ta odpowiada aktualnym standardom i jest najwygodniejsza dla korzystających z niej rowerzystów. Przykładem drogi odbiegającej od obecnych standardów (o nawierzchni z kostki brukowej) jest trasa wzdłuż ulicy Janowskiej.

Mapa 10. Istniejąca i planowana liniowa infrastruktura rowerowa w mieście i gminie Biała Podlaska



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie <https://rowerowa.bialapodlaska.pl/> (dostęp: 06.03.2025 r.) oraz danych od Urzędu Miasta Biała Podlaska i Urzędu Gminy Biała Podlaska

Projektowanie zarówno infrastruktury pieszej, jak i rowerowej powinno odbywać się w jednolitym standardzie technicznym zapewniającym jej jakość, swobodę użytkowania i bezpieczeństwo użytkowników. Istnieje wiele katalogów i opracowań wskazujących na **wytyczne projektowe**, z których część została przyjęta w obszarze objętym Planem. Mowa tu o Zarządzeniu nr 246/2022 Prezydenta Miasta Biała Podlaska w sprawie wprowadzenia do stosowania standardów projektowych dla tras rowerowych województwa lubelskiego. Natomiast wśród innych opracowań i ustaleń wskazujących cechy infrastruktury wymienić można również:

- Ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 r. poz. 1518);

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2021 r. poz. 2066);
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310);
- Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych (WR-D-41) – 4 części;
- Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów (WR-D-42) – 3 części;

4.5. INFRASTRUKTURA LOTNICZA

W mieście Biała Podlaska zlokalizowane jest **lądowisko na terenie dawnego lotniska wojskowego** (kod: BXP). Jest to najbardziej wysunięte na wschód lotnisko w kraju, które zostało wykreślone z ewidencji Urzędu Lotnictwa Cywilnego w 2020 roku. W latach 90. istniały plany jego wykorzystania na cele pasażerskie i towarowe jednak nigdy nie zostały one zrealizowane. Co ciekawe, tamtejszy pas startowy mierzący ok. 3,3 km jest jedną z najdłuższych w Polsce betonowych dróg startowych.

Innym obiektem związanym z lotnictwem jest **lądowisko** dla śmigłowców sanitarnych zlokalizowane przy ul. Terebelskiej w Białej Podlaskiej. Zarządzany przez Wojewódzki Szpital Specjalistyczny obiekt widnieje w ewidencji Urzędu Lotnictwa Cywilnego od 2013 roku pod numerem 257.

Zdjęcie 4. Obiekty związane z lotnictwem w Białej Podlaskiej (po lewej dawne lotnisko, po prawej lądowisko nr 257)



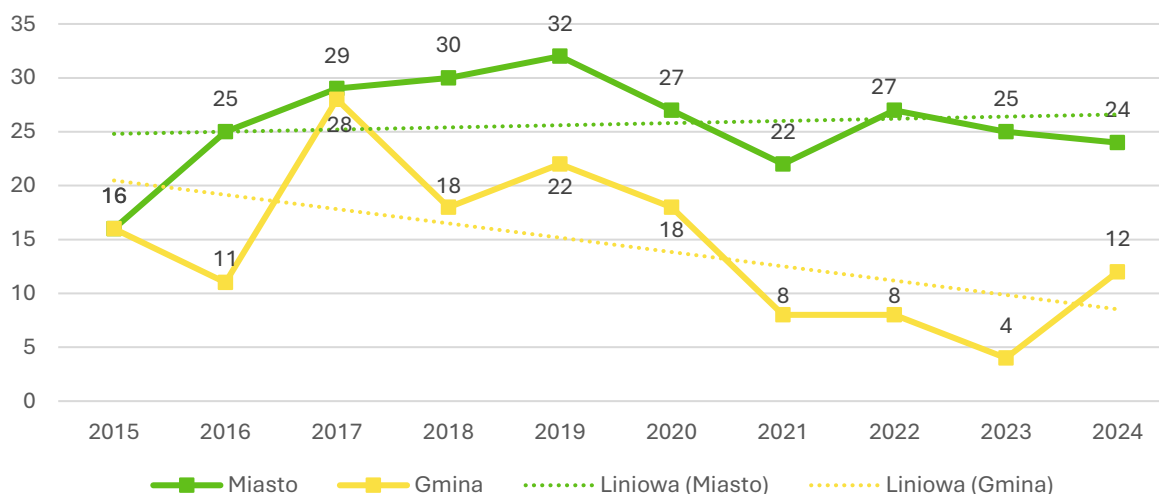
Źródło: https://mapy.geoportal.gov.pl/imap/imgp_2.html?gpmmap=gp0 (dostęp: 07.03.2025 r.)

4.6. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

Transport drogowy ma niepodważalny wpływ na otoczenie. Oddziaływanie na **bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego** jest szczególnym aspektem tego wpływu. Jest ono wynikiem ryzyka wystąpienia kolizji i wypadków dotyczących zarówno kierujących pojazdami, jak i pozostałych uczestników ruchu, np. pieszych. Skutki takich zdarzeń mogą prowadzić nie tylko do strat materialnych, ale także do poważnych konsekwencji zdrowotnych, a nawet zagrożenia życia, co podkreśla istotność działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach.

Analizując **zdarzenia drogowe** z ostatnich 10 lat należy jednoznacznie stwierdzić, iż liczba zdarzeń ma tendencję spadkową. Ponownie jak w wielu innych dziedzinach rok 2020 i 2021 (pandemia COVID-19) przyczyniły się do zmiany liczby zdarzeń. Można założyć, iż w wyniku zwiększenia ruchu na drogach po wymienionych latach, zwiększyło się ryzyko wystąpienia kolizji i wypadków, a tym samym sama ich liczba – choć ich liczba nie wróciła do poziomu sprzed pandemii.

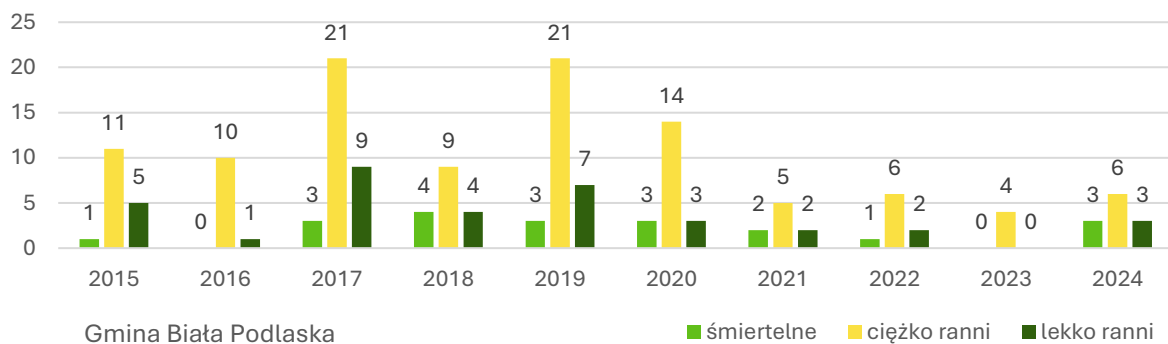
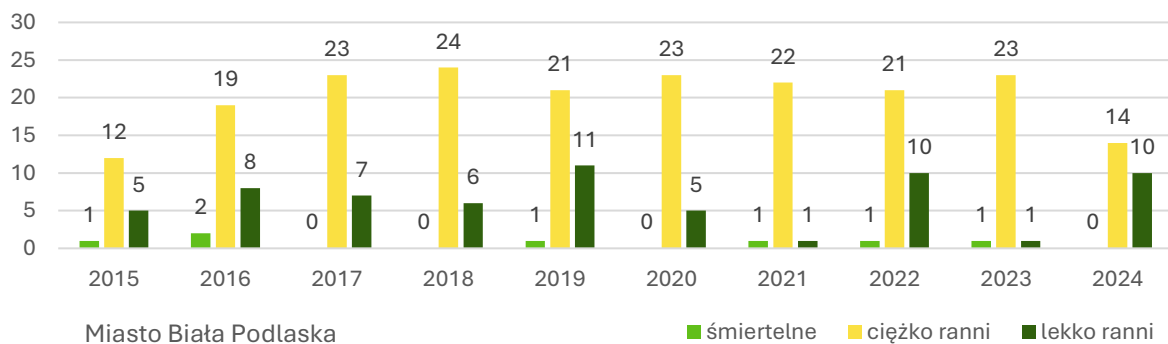
Wykres 6. Liczba wypadków w mieście i gminie Biała Podlaska w latach 2020-2024



Źródło: <https://obserwatoriumbrd.pl/> (dostęp: 11.03.2025 r.)

W przypadku **ofiar wypadków** w ciągu ostatnich pięciu lat (2020-2024) liczby kształtują się na podobnym poziomie. Jednakże zauważyć można zmianę w analizowanym okresie, w szczególności znaczny spadek liczby osób ciężko rannych w wypadkach w gminie Biała Podlaska. Dostrzec można także niewielką liczbę ofiar śmiertelnych – zarówno w mieście, jak i gminie, co w żadnym przypadku nie jest pozytywną informacją. Nadrzędnym działaniem w kwestii zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego powinno być wdrożenie wizji „zero”. **Wizja „zero”** to koncepcja zakładająca całkowite wyeliminowanie ofiar śmiertelnych wypadków. Idea opiera się na założeniu, że możliwość wystąpienia błędu człowieka jest nieunikniona. Jednocześnie, sieć drogowa powinna być zaprojektowana tak, aby minimalizować ich ewentualne skutki. Wizja kładzie także nacisk na odpowiednie projektowanie infrastruktury, egzekwowanie przepisów oraz edukację wszystkich uczestników ruchu.

Wykres 7. Ofiary wypadków w mieście i gminie Biała Podlaska w latach 2020-2024



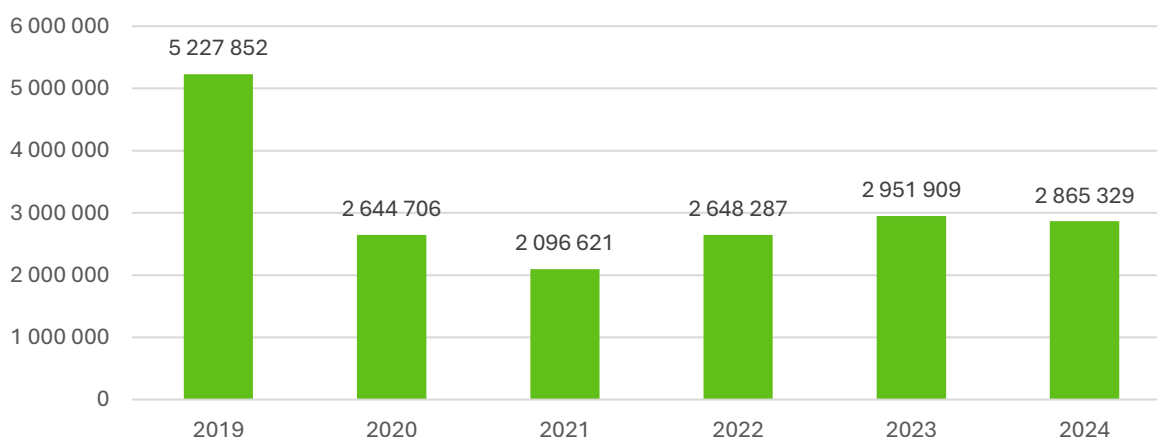
Źródło: <https://obserwatoriumbrd.pl/> (dostęp: 11.03.2025 r.)

5. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

5.1. OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

Na podstawie danych dotyczących liczby osób korzystających z komunikacji autobusowej możliwe jest tworzenie dostosowanej oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców. Przed pandemią COVID-19, w 2019 r. z usług MZK Białą Podlaska skorzystało 5 227 852 pasażerów. W związku z obostrzeniami, które obowiązywały w latach 2020-2021 liczba osób podróżujących autobusami zdecydowanie spadła i w 2021 r. z komunikacji autobusowej skorzystało 2 096 621 osób. W ostatnich latach liczba pasażerów wzrastała, jednak poziom z 2019 r. nie został osiągnięty i w 2024 r. z usług komunikacji miejskiej skorzystało 2 865 329 osób.

Wykres 8. Liczba pasażerów korzystających z przejazdów MZK Białą Podlaska

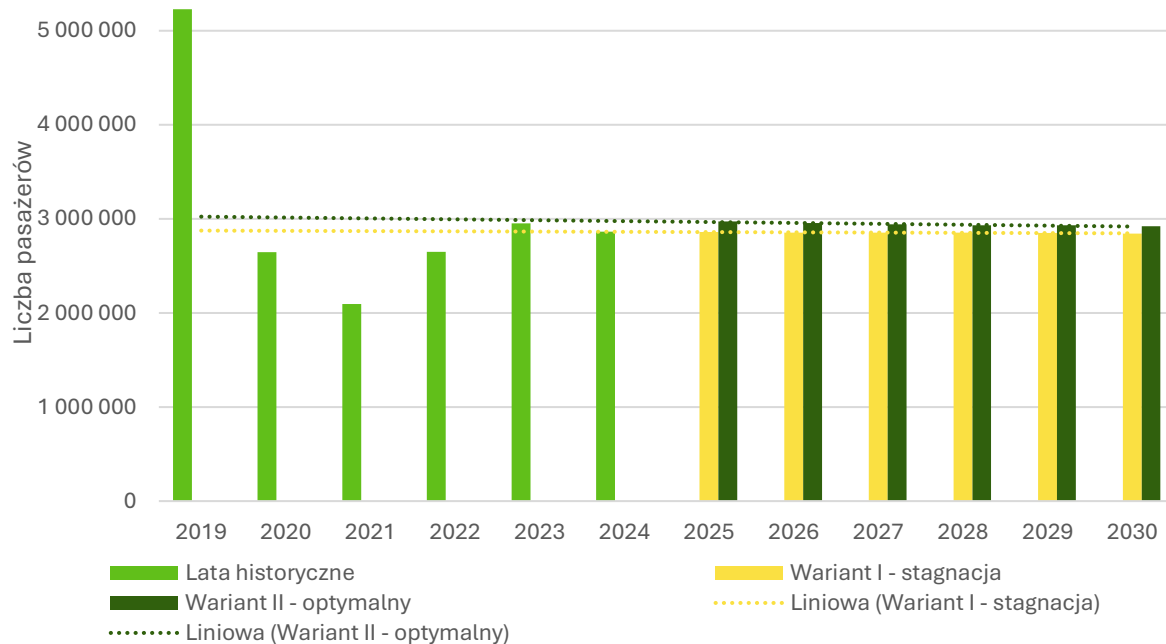


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych MZK Białą Podlaska

5.2. PROGNOZA POPYTU

Prognoza popytu została przeprowadzona na podstawie dostępnych danych o rocznej liczbie pasażerów korzystających z komunikacji autobusowej, prognozowanej liczbie mieszkańców według GUS oraz prognozowanym wzroście gospodarczym według Ministerstwa Finansów. Na wielkość popytu w komunikacji miejskiej mają również wpływ inne czynniki, takie jak: jakość i standard organizowanych przewozów, organizacji informacji pasażerskiej, połączenia z innymi środkami transportu oraz zmiany w ofercie przewozowej. W scenariuszu stagnacyjnym zakłada się liczbę pasażerów w 2025 r. na poziomie 2,86 mln pasażerów, a w następnych latach na poziomie ok. 2,80-2,85 mln pasażerów rocznie. W wariantcie optymalnym następuje niewielki wzrost liczby pasażerów, który uwarunkowany będzie m.in. utrzymaniem wysokich cen paliw, promowaniem wśród mieszkańców zrównoważonej mobilności miejskiej oraz inwestycjami, które przyczynią się do podnoszenia standardu transportu publicznego. Na podstawie dwóch wariantów można stwierdzić, iż popyt rzeczywisty będzie zawierał się pomiędzy wartościami obu wariantów.

Wykres 9. Prognoza popytu na publiczny transport zbiorowy



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

6. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

6.1. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

Przepisy zawarte w rozporządzeniu 1370/2007 regulują kwestie związane z finansowaniem przewozów transportu publicznego. Rozporządzenie określa rekompensatę jaka przysługuje operatorowi za wykonanie powierzonego zadania przewozowego oraz sposób kontrolowania i weryfikacji otrzymanego przez operatora wynagrodzenia. Podstawą wypłacenia rekompensaty dla MZK Biła Podlaska jest podpisana z Miastem Biła Podlaska, reprezentowanym przez Prezydenta Miasta, umowa na realizację świadczenia przewozów w publicznym transporcie zbiorowym, która zawarta została na okres 10 lat (01.01.2018 r. – 31.12.2027 r.). Analizy dotyczące finansowania przewozów za rok 2024 nie zostały jeszcze zakończone.

Tabela 9. Źródła finansowania przewozów w latach 2020-2024

Rok	Praca eksploatacyjna [wzkm]	Koszty utrzymania [zł]	Przychody ze sprzedaży biletów [zł]	Pozostałe przychody związane z działalnością przewozową [zł]	Dodatnie wyniki z działalności dodatkowej [zł]	Rozsądny zysk i podatek dochodowy [zł]	Rekompensata otrzymana z budżetu miasta [zł]	Rekompensata maksymalna [zł]
2020	1 438 839	11 074 993	2 258 448	378 809	102 388	197 491	7 320 435	8 492 572
2021	1 516 254	11 844 549	2 322 662	241 678	102 388	155 693	9 295 095	9 295 095
2022	1 527 238	14 272 906	2 923 035	293 790	b.d.	b.d.	10 155 434	b.d.
2023	1 484 251	14 429 033	3 203 656	554 439	0	389 391	11 060 329	11 060 329
2024	1 456 418	15 451 552	2 990 482	219 185	332 596	718 130	11 694 766	12 795 869

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie sprawozdań zarządu z działalności spółki MZK Biła Podlaska za lata 2020-2023 oraz sprawozdania finansowego za rok 2022

6.2. FORMY FINANSOWANIA

W art.1 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285) określone zostały zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań Organizatora transportu, realizowanego w ramach planu transportowego zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 wymienionej ustawy.

Formami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być (art. 50-54 ustawy PTZ) w szczególności:

- opłaty pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- rekompensaty z tytułu:
 - utraconych przez operatora przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
 - utraconych przez operatora przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
 - poniesionych przez operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- środki transportu udostępniane Operatorowi przez Organizatora na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

7. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKA TRANSPORTU

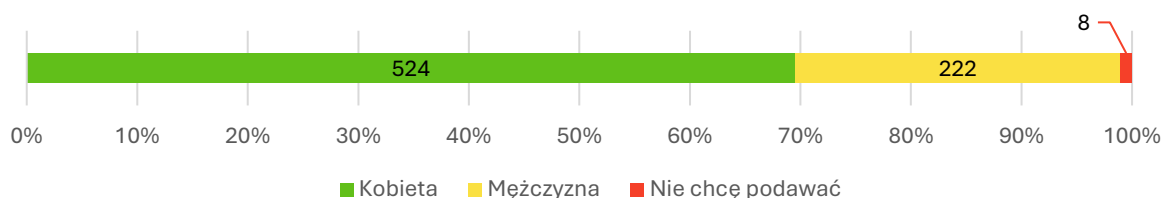
7.1. ANKIETA BADAWCZA

Precyzyjne określenie stanu obecnej sytuacji mobilności obszaru jest podstawowym elementem prac diagnostycznych. W ramach prac nad niniejszym planem, przeprowadzono **badanie ankietowe** przy pomocy metody CAWI (z ang. *Computer-Assisted Web Interview*). Formularz ankietowy umieszczony w aplikacji MS Forms składał się z 13 pytań (12 zamkniętych i 1 otwartego) w podziale na część statystyczną i diagnostyczną. Respondenci wskazywali m.in. swoje preferencje komunikacyjne, czy bariery i czynniki rozwoju transportu w MOF Biata Podlaska. Udział w badaniu możliwy był w dniach 26 marca – 2 kwietnia 2025 r. W sumie w tym okresie otrzymano 754 odpowiedzi. W celu jak najlepszej prezentacji wyników z części badawczej, dane na wykresach 14.-21. przedstawione zostały z wykorzystaniem próby kwotowej uwzględniającej płeć i wiek zgodnie ze strukturą populacji miasta i gminy Biata Podlaska.

W pytaniach, w których istniała możliwość wyboru do 3 odpowiedzi procent przy danym elemencie na wykresie należy rozumieć jako liczba wskazań wybranej opcji.

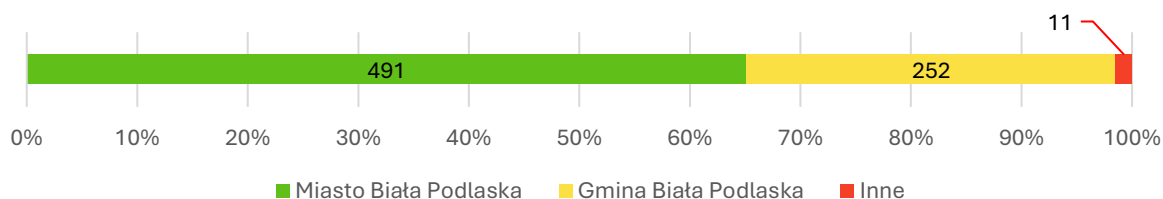
Większość odpowiedzi pochodziło od kobiet, które stanowiły ok. 69% wszystkich ankietowanych, natomiast od mężczyzn ok. 29%. Pozostała grupa to osoby, które nie chciały podać swojej płci. Najwięcej głosów w ankiecie pochodziło od mieszkańców miasta Biata Podlaska – ponad 65%, z kolei mieszkańcy z gminy liczyli ok. 33% próby. W ankiecie uzyskano także odpowiedzi od osób z powiatu siedleckiego i bialskiego (gminy: Janów Podlaski, Leśna Podlaska, Łomazy, Piszczac). Najliczniejszymi grupami wiekowymi w badaniu ankietowym były osoby liczące 31-40 lat (ok. 32%), 41-50 lat (ok. 25%), 21-30 lat (ok. 21%).

Wykres 10. Płeć ankietowanych



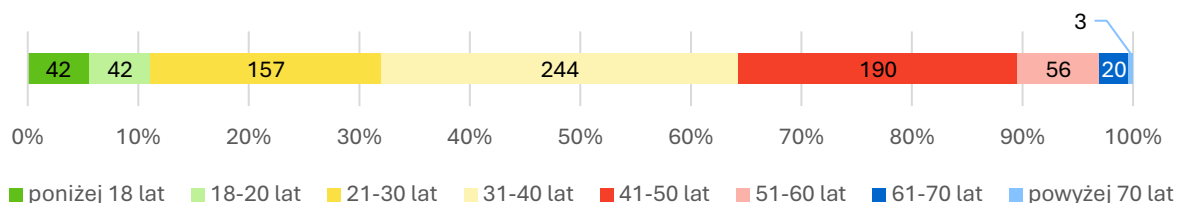
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie wyników ankiety

Wykres 11. Miejsce zamieszkania ankietowanych



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie wyników ankiety

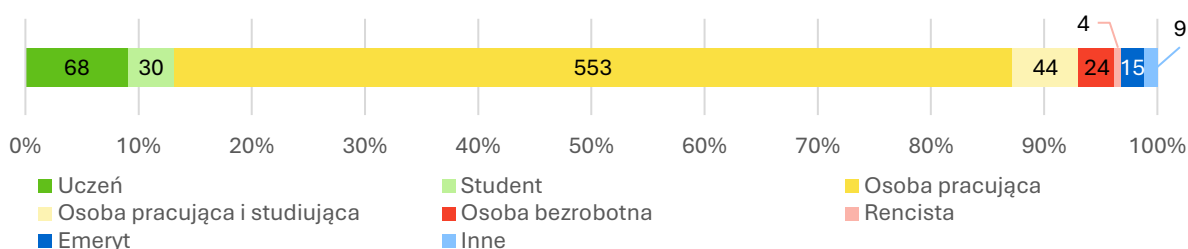
Wykres 12. Wiek ankietowanych



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie wyników ankiety

W przypadku aktywności zawodowej respondentów, najliczniejszą grupę stanowiły osoby pracujące – aż 73%. Kolejna pod względem liczebności grupa zawodowa (uczniowie) liczyła już tylko 9% wszystkich osób. Najmniej licznie reprezentowaną grupą byli natomiast renciści (ok. 0,5%).

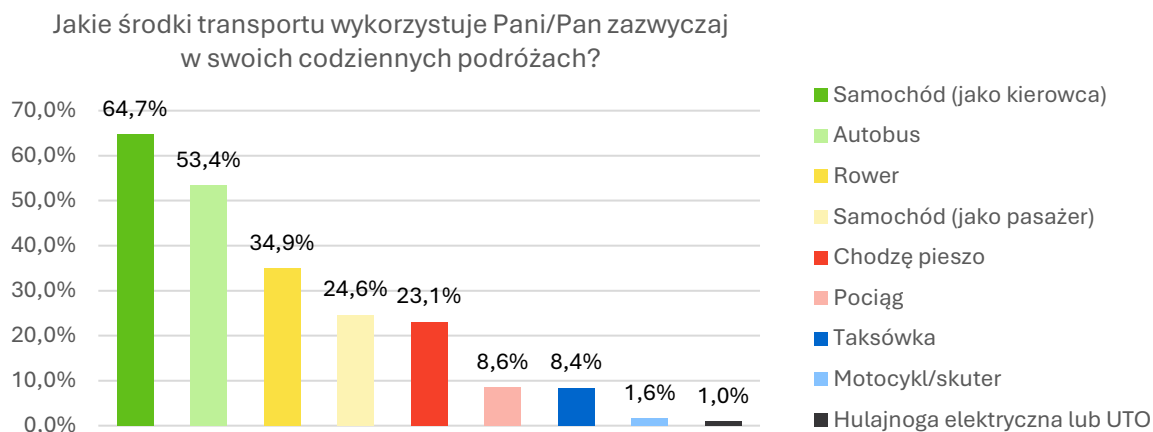
Wykres 13. Aktywność zawodowa ankietowanych



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie wyników ankiety

Pierwsze pytanie po części statystycznej ankiety dotyczyło najczęściej wybieranych środków transportu w codziennych podróżach respondentów. Bez zaskoczenia, jako podstawowy wskazano samochód, który wybiera ok. 65%. Niewiele mniej osób (ok. 53%), korzysta codziennie z autobusów. Podium najpopularniejszych form przemieszczania się w MOF zamyka rower, który wybrało ok. 35%. Najrzadziej w swoich podróżach ankietowani wybierają hulajnogę elektryczną lub UTO (1% głosów).

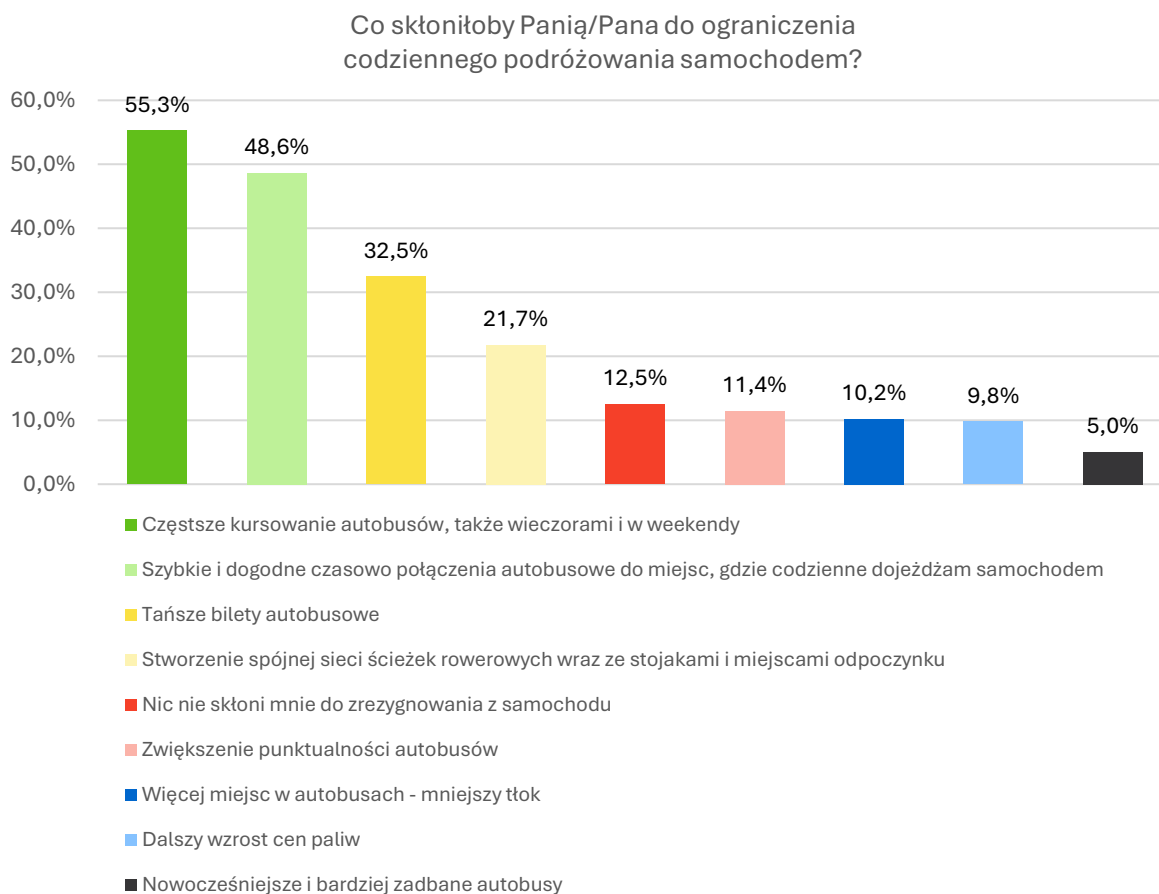
Wykres 14. Środki transportu najczęściej wybierane w codziennych podróżach ankietowanych (możliwość wyboru do 3 odpowiedzi)



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie wyników ankiety

Zgodnie z ideą zrównoważonego rozwoju, istotne jest premiowanie tych środków transportu, które w najmniejszym stopniu oddziałują negatywnie na przestrzeń. W tym celu warto poznać czynniki, które pozwolą na zachęcenie mieszkańców do częstszej rezygnacji z prywatnych samochodów na rzecz autobusów, roweru, czy podróży pieszej. Anketowani spośród przedstawionych w formularzu odpowiedzi najczęściej wybierali „częstsze kursowanie autobusów (...)” (ok. 55%), „szybsze i dogodne czasowo połączenia autobusowe (...)” (ok. 49%) i „tańsze bilety autobusowe” (ok. 33%). Grupa niespełna 13% głosujących wskazała, iż nic nie skłoni ich do rezygnacji z samochodu.

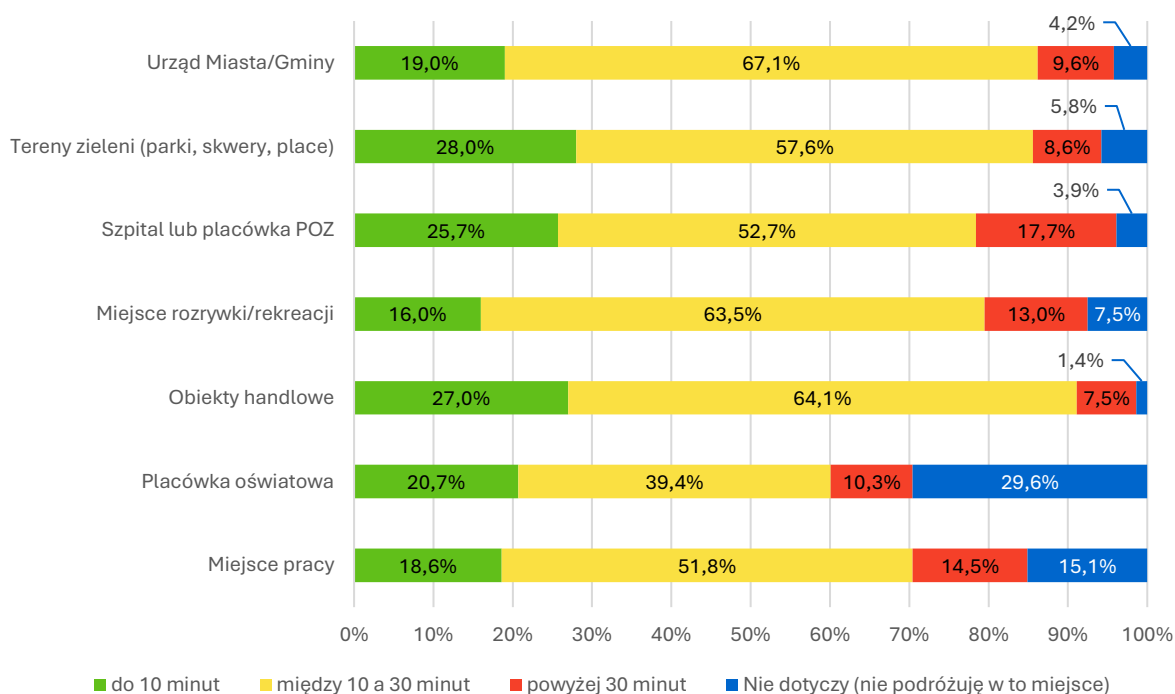
Wykres 15. Czynniki wpływające na możliwość ograniczenia codziennych podróży samochodem (możliwość wyboru do 3 odpowiedzi)



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie wyników ankiety

Oprócz sposobu przemieszczania się, istotną kwestią jest także czas podróży. W zależności od obranej destynacji może być różne. W badaniu ankietowym, respondenci zostali poproszeni o wskazanie orientacyjnej długości czasu dotarcia do najpopularniejszych miejsc. We wszystkich z przedstawionych opcji ankietowani wskazywali najczęściej odpowiedź „między 10 a 30 min”. Na uwagę zasługuje także fakt, iż w przypadku terenów zieleni, prawie 30% respondentów posiada je w zasięgu maksymalnie 10-minutowej podróży. Można zatem uznać, iż MOF jest obszarem kompaktowym, gdzie większość podstawowym lokacji znajduje się w atrakcyjnej czasowo odległości.

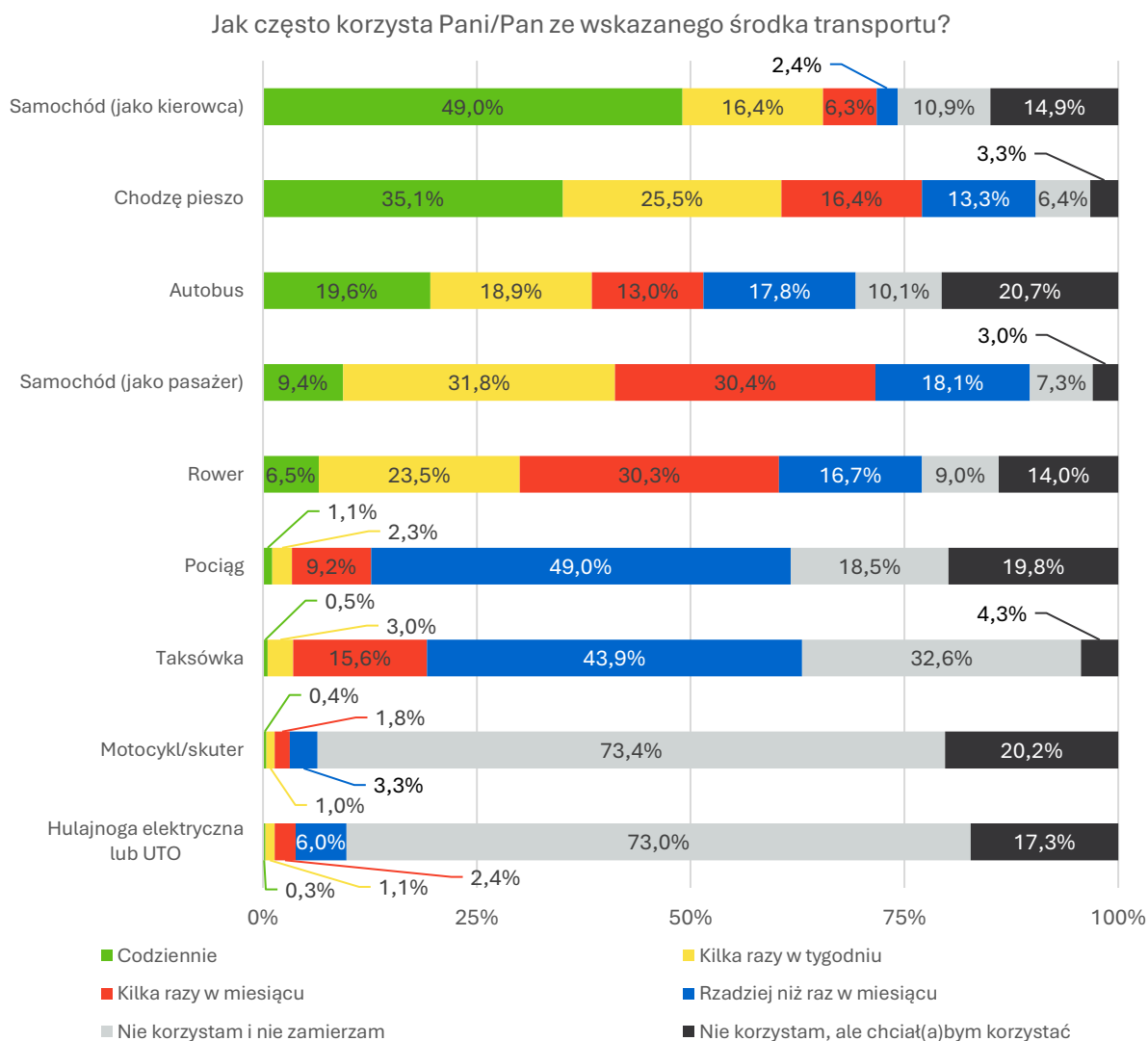
Wykres 16. Orientacyjny czas podróży ankietowanych do wybranych destynacji



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie wyników ankiety

W kolejnym pytaniu ankietowym, respondenci wskazywali częstotliwość użytkowania przedstawionych form przemieszczania się. Wśród środków transportu najczęściej wybieranych przez odpowiadających w codziennych podróżach znalazły się kolejno: samochód (jako kierowca) (49% odpowiedzi „codzienne”), podróż piesza (ok. 35%) oraz autobus (ok. 20%). Kilka razy w tygodniu, respondenci podróżują zazwyczaj samochodem (jako pasażer) (ok. 32% odpowiedzi „kilka razy w tygodniu”), pieszo (ok. 26%) oraz rowerem (ok. 24%). „Rzadziej niż raz w miesiącu” mieszkańcy odpowiadający w ankiecie poruszają się pociągami (49%) oraz taksówkami (ok. 44%). Na uwagę zasługują także środki transportu, które zostały wskazane jako możliwe do wykorzystywania przez mieszkańców, tj. autobus (ok. 21% odpowiedzi „nie korzystam, ale chciał(a)bym”) motocykl/skuter i pociąg (ok. 20%). W omawianym pytaniu można było również wskazać, które formy przemieszczania się nie są preferowane przez respondentów („nie korzystam i nie zamierzam”). Wśród nich, najczęściej wybierane były: motocykl/skuter, hulajnoga elektryczna lub UTO i taksówka.

Wykres 17. Częstotliwość wykorzystania podanych form przemieszczania się w podróżach ankietowanych

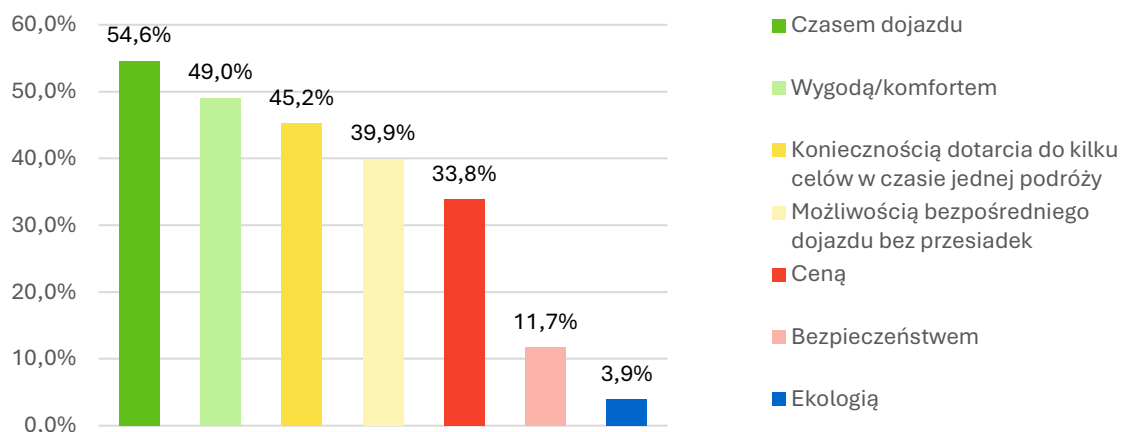


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie wyników ankiety

Kolejną istotną kwestią w poznaniu preferencji transportowych mieszkańców jest także poznanie determinant tej decyzji. Spośród przedstawionych w formularzu ankietowym opcji najczęściej ankietowani wybierali: czas dojazdu (ok. 55% głosów z tą odpowiedzią), wygodę/komfort (49%) i konieczność dotarcia do kilku celów w czasie jednej podróży (ok. 45%). Najmniej istotne elementy wpływające na decyzję o wyborze formy dotarcia do obranych celów to: bezpieczeństwo i ekologia. Wśród odpowiedzi możliwych do wskazania przez ankietowanych, respondenci wpisywali brak alternatywy wobec używanego środka transportu, brakiem posiadania prawa jazdy, czy chęcią zrealizowania podróży bez przesiadek.

Wykres 18. Czynniki determinujące wybór preferowanego środka transportu w podróżach ankietowanych (możliwość wyboru do 3 odpowiedzi)

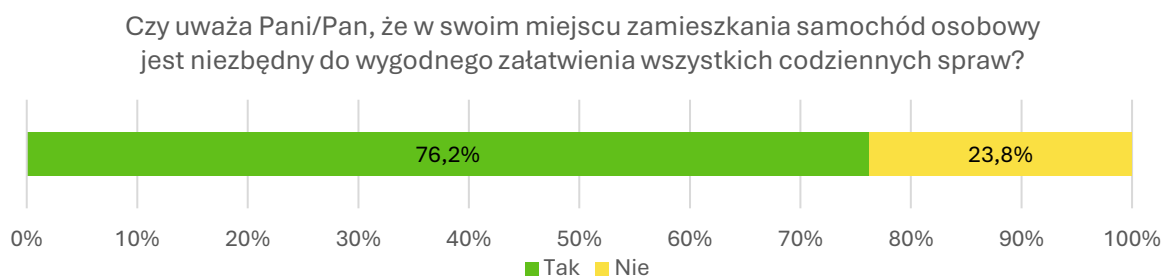
Czym kieruje się Pani/Pan przy wyborze środka transportu?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie wyników ankiety

Jedno z pytań w kwestionariuszu ankietowym dotyczyło subiektywnej opinii wobec powiązania posiadania samochodu z wygodą załatwiania codziennych spraw. Przeszło 76% ankietowanych odpowiedziało twierdząco na zadane pytanie.

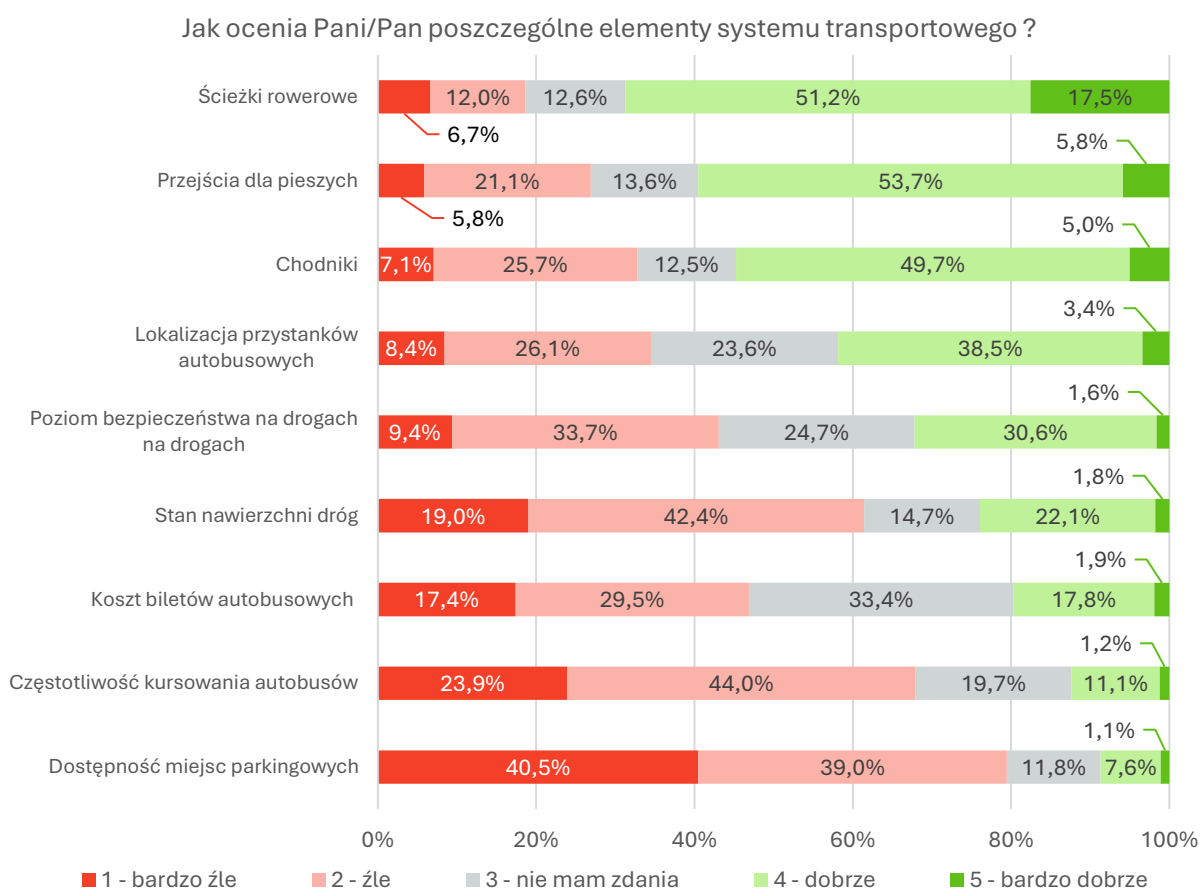
Wykres 19. Konieczność posiadania samochodu według ankietowanych



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie wyników ankiety

Poznanie opinii mieszkańców dotyczące poszczególnych elementów systemu transportowego było celem kolejnego pytania. Za najlepiej oceniany element sieci transportowej MOF ankietowani jednoznacznie wskazali ścieżki rowerowe – niespełna 70% ocen pozytywnych (4 i 5). Prawie równie pozytywne ocenione zostały przejścia dla pieszych (ok. 60%) i chodniki (prawie 55%). Natomiast najgorzej ocenianym elementem była zdecydowanie dostępność miejsc parkingowych – prawie 80% ocen negatywnych (1 i 2). Należy jednak mieć na uwadze, iż liczba miejsc parkingowych jest wskaźnikiem, który w opinii kierowców będzie zawsze niewystarczający. Elementem, który zebrął najwięcej odpowiedzi wskazujących na brak zdecydowanej opinii co do oceny był koszt biletów autobusowych – ponad 33% „3 – nie mam zdania”.

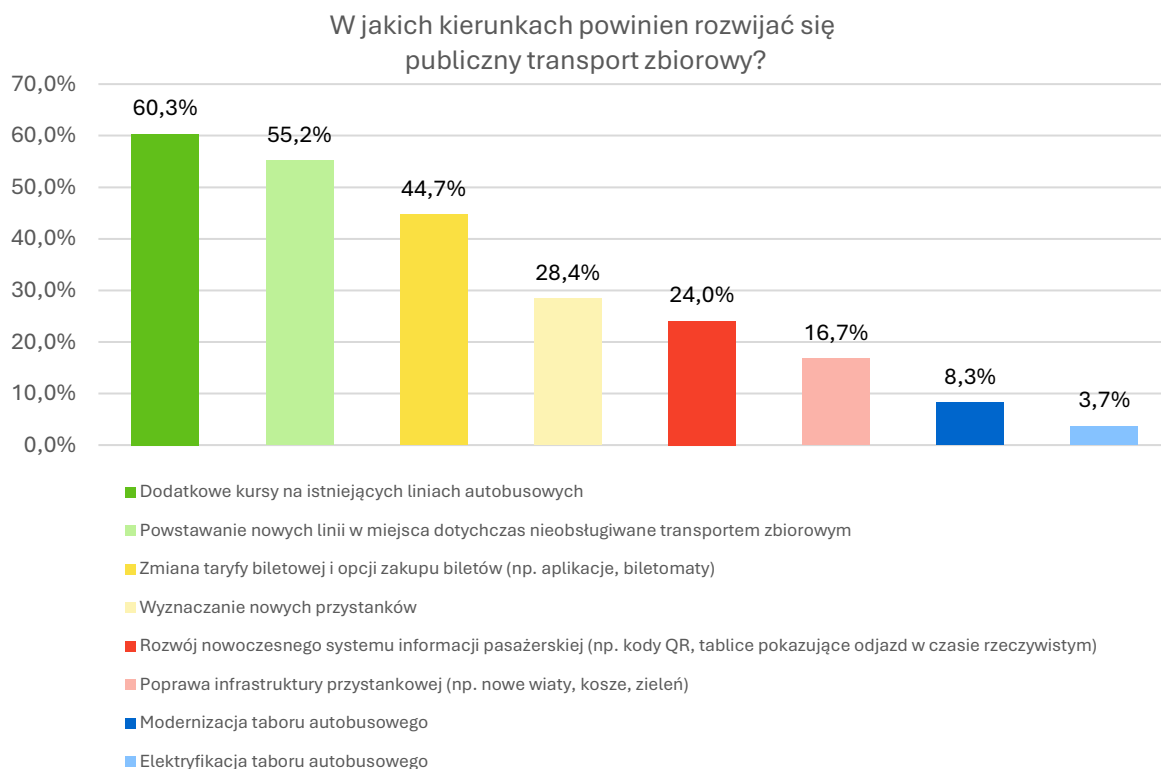
Wykres 20. Ocena elementów systemu transportowego według mieszkańców



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie wyników ankiety

Ostatnie z pytań zamkniętych w ankiecie dotyczyło wybrania z przedstawionych kierunków rozwoju te, które powinny być traktowane priorytetowo. W konsekwencji, za najważniejsze, respondenci uznali uruchamianie dodatkowych kursów linii autobusowych, powstawanie nowych linii oraz zmiana taryfy biletowej. Wśród odpowiedzi wpisywanych własnoręcznie przez ankietowanych pojawiały się informacje dotyczące zwiększenia liczby kursów autobusów w godzinach wieczornych, synchronizacji połączeń autobusowych z odjazdami i przyjazdami pociągów, modyfikacji przebiegu tras linii autobusowych, a także budowy infrastruktury pieszej i rowerowej (wraz z oświetleniem).

Wykres 21. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego według mieszkańców (możliwość wyboru do 3 odpowiedzi)



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie wyników ankiety

Kluczowym elementem ankiety była fakultatywna możliwość wniesienia dodatkowych **wniośków, opinii i przemyśleń dotyczących transportu w MOF Biała Podlaska**. W toku badania zebrano 231 takich odpowiedzi, które w zdecydowanej większości były merytorycznymi informacjami o problemach i potrzebach mieszkańców w kontekście ich podróży. Omawiane wnioski dotyczyły najczęściej:

- niewystarczającej częstotliwości kursowania linii autobusowych;
- konieczności uruchomienia dodatkowych kursów na istniejących liniach – przede wszystkim rano i popołudniem oraz w weekendy;
- wprowadzenia kursów nocnych lub dedykowanych nocnych linii autobusowych;
- rozwoju sieci transportu zbiorowego o miejscowości w gminie Biała Podlaska poprzez wydłużenie istniejących lub tworzenie nowych linii autobusowych;

- wprowadzenia SPPN wraz z budową parkingów buforowych na obrzeżach miasta Białą Podlaską;
- poprawa stanu dróg, np. ul. Akademickiej, czy ul. Powstania Warszawskiego;
- skomunikowanie autobusów miejskich z pociągami;
- reorganizacji rozkładów jazdy autobusów MZK, w celu wyeliminowania jednoczesnego przyjazdu kilku linii na jeden przystanek;
- zmiany sposobu nadawania nazw przystanków z uwagi na nieintuicyjność obecnego systemu (podano propozycję nadawania nazw od skrzyżowań ulic lub punktów charakterystycznych, np. z *Narutowicza 1* na *Narutowicza-Kraszewskiego*);
- zakupu krótszych autobusów względem obecnych w celu dostosowania podaży miejsc do popytu na danej linii;
- podjęcia szerszej współpracy pomiędzy miastem, a gminą w celu rozwoju transportu w MOF;
- rozwoju sieci tras rowerowych wraz z budową miejsc do odpoczynku oraz wysokiej jakości punktowych elementów, np. stojaków „U-kształtnych”, czy „stojaków-przytrzymywaczy” przy skrzyżowaniach;
- budowy dodatkowych tablic informacji pasażerskiej pokazujących rzeczywisty czas przyjazdu autobusów;
- poprawy funkcjonalności biletomatów, które niekiedy nie działają;
- umożliwienia zakupu biletów w formie elektronicznej;
- wprowadzenia linii MZK do najpopularniejszych planerów podróży jak Google Maps czy JakDojade.pl;
- wzmożenia interwencji straży miejskiej wobec kierowców pojazdów parkujących w miejscach do tego nieprzystosowanych (tzw. dzikie parkowanie);
- budowy i modernizacji chodników oraz oświetlenia, np. w miejscowości Porosiuki, czy Osiedlu Relax w Ciciborze Dużym;
- obawy wobec bezpieczeństwa w sytuacji obecności systemu wynajmu hulajnóg w mieście;
- negatywnej opinii odnośnie wysokości cen biletów MZK;
- przeprowadzenia analizy wprowadzenia miejskiej wypożyczalni rowerów.

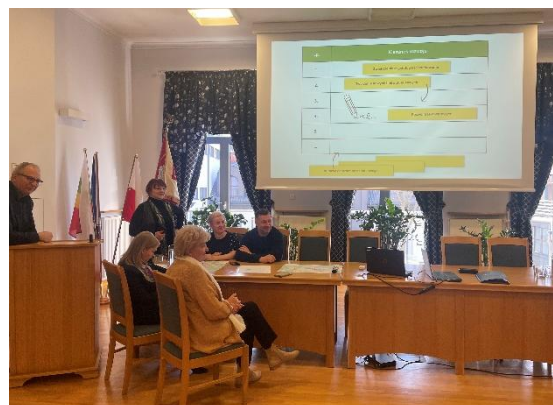
7.2. SPOTKANIE WARSZTATOWE

Uzupełnieniem włączenia interesariuszy w proces opracowania aktualizacji Planu było także przeprowadzenie spotkania stacjonarnego w Białej Podlaskiej. W dniu 7 kwietnia 2025 r. w Urzędzie Miasta Biała Podlaska odbyło się otwarte spotkanie, podczas którego uczestnicy mogli zapoznać się z ideą opracowania dokumentu, a także najważniejszymi informacjami w nim zawartymi. Uczestnicy zostali poinformowani o możliwości zapoznania się z projektem dokumentu i wniesieniem uwag w ramach trwających w dniach 19 marca – 9 kwietnia 2025 r. konsultacji społecznych.

Wśród przybyłych osób znaleźli się przedstawiciele Urzędu Miasta Biała Podlaska, Urzędu Gminy Biała Podlaska, Rady Miasta Biała Podlaska oraz MZK w Białej Podlaskiej.

Integralną częścią spotkania był krótki warsztat. Przybyli interesariusze pracowali w tożsamy sposób w 2 grupach. Praca uczestników, moderowana przez przedstawicieli Wykonawcy dokumentu, polegała na priorytetyzacji przygotowanych propozycji kierunków rozwoju transportu w MOF. Poniżej zostały przedstawione kluczowe ustalenia części warsztatowej spotkania. Celem warsztatu było pokazanie trudu władz lokalnych wobec wyboru działań do wdrożenia w sytuacji, gdy każde z nich jest równie ważne.

Zdjęcie 5. Spotkanie warsztatowe w Białej Podlaskiej (7 kwietnia 2025 r.)



Źródło: Materiały własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Tabela 10. Wnioski z części warsztatowej spotkania konsultacyjnego

Grupa	Wnioski grupy
1.	Proponowana hierarchia kierunków rozwoju transportu w MOF: 1. Modernizacja i budowa infrastruktury drogowej. 2. Budowa centrum przesiadkowego. 3. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania niestrzeżonego. 4. Poprawa rozkładów jazdy linii autobusowych. 5. Rozwój tras rowerowych – turystycznych i transportowych. 6. Budowa nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej (np. tablice DIP, planery podróży). 7. Zwiększenie częstotliwości kursowania istniejących linii autobusowych. 8. Stworzenie aplikacji integrującej różne środki transportu. 9. Zakup nowych autobusów – modernizacja taboru. 10. Tworzenie nowych linii autobusowych do miejscowości wykluczonych transportowo. Inne wnioski: • Jako najważniejszy kierunek działania wskazano modernizację i budowę dróg jako elementy sieci transportu, z którego korzystają zarówno zmotoryzowani (kierowcy), jak i pasażerowie autobusów. • Spółka MZK jest w dobrej sytuacji taborowej i jest w stanie rozszerzać swoją działalność, co jest jednak zależne od nakładów finansowych miasta i gminy na rozwój PTZ. • Budowa nowych tablic DIP nie wydaje się pilnym zadaniem z uwagi na ich obecność w najważniejszych punktach w mieście. Planowane zakupy nowych urządzeń w ramach obecnie realizowanych projektów powinny wyczerpać zapotrzebowanie. • Wprowadzenie strefy płatnego parkowania niestrzeżonego w mieście musi iść w parze z kampanią informacją dla mieszkańców dotyczącą zasad jej działalności i korzyściach z jej wdrożenia. • MZK BP stale dostosowuje rozkłady jazdy w sytuacjach gdy jest o możliwe i uzasadnione, tj. wniosek nie dotyczy zmiany odjazdu autobusu np. o 3 minuty. • Planowana budowa centrum przesiadkowego przy stacji Biata Podlaska przyczyni się do poprawy tego zdegradowanego terenu oraz wpłynie pozytywnie na możliwości realizacji przesiadek. Zaznaczono jednak, że trudem w realizacji zadania będzie współpraca z właścicielami terenów kolejowych (PKP). • Większość najważniejszych tras rowerowych w mieście została wykonana. Nie dostrzega się konieczności znacznego rozwoju sieci, również z uwagi na brak wystarczającej przestrzeni.
2.	Proponowana hierarchia kierunków rozwoju transportu w MOF: 1. Poprawa rozkładów jazdy linii autobusowych. 2. Tworzenie nowych linii autobusowych do miejscowości wykluczonych transportowo. 3. Rozwój tras rowerowych – turystycznych i transportowych. 4. Budowa centrum przesiadkowego. 5. Zwiększenie częstotliwości kursowania istniejących linii autobusowych. 6. Budowa nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej (np. tablice DIP, planery podróży).

Grupa	Wnioski grupy
	7. Zakup nowych autobusów – modernizacja taboru. 8. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania niestrzeżonego. 9. Stworzenie aplikacji integrującej różne środki transportu. 10. Modernizacja i budowa infrastruktury drogowej. Inne wnioski: - Jako najistotniejszą kwestię wskazano poprawę rozkładów linii autobusowych, ze względu na fakt, iż w MOF występują obszary dotknięte wykluczeniem transportowym. Nie zawsze chodzi tutaj o zupełny brak połączeń, ale np. o zmniejszoną ich liczbę w weekendy i święta. Jako obszar taki wskazano Porosiuki. - W kwestii wprowadzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego zgłoszono uwagę, iż jej implementacja powinna pociągnąć za sobą poprawę jakości transportu publicznego. Część mieszkańców może dojeżdżać do granicy strefy i pozostawiać tam samochody. Muszą oni mieć możliwość dokonania dogodnej przesiadki do autobusu. - Podkreślano dużą wagę konieczności zbudowania centrum przesiadkowego przy dworcu PKP. Powinien to być centralny punkt transportowy na mapie MOF – nie tylko jeżeli chodzi o kolej i autobusy, ale także jeśli chodzi o możliwość pozostawienia auta i korzystanie z transportu publicznego (parking wielopoziomowy). Obecnie jest to przestrzeń zaniedbana. - Zwrócono także uwagę na faktyczny brak w mieście autobusowego dworca dalekobieżnego. Przewoźnicy zatrzymują się w kilku miejscach, co nie jest wygodne dla pasażerów i generuje niebezpieczne sytuacje w ruchu drogowym. Dworzec autobusowy powinien zatem funkcjonować w ramach przyszłego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie spotkania warsztatowego

7.3. KONSULTACJE SPOŁECZNE PROJEKTU PLANU

W ramach prac nad dokumentem przeprowadzony został proces konsultacji społecznych wstępnego projektu Planu. W trakcie trwających od 19 marca do 9 kwietnia 2025 roku konsultacji każdy zainteresowany mógł zapoznać się projektem dokumentu:

- elektronicznie w Biuletynie Informacji Publicznej;
- stacjonarnie w Urzędzie Miasta Biąta Podlaska oraz Urzędzie Gminy Biąta Podlaska.

Uwagi i wnioski do dokumentu można było składać dnia 19 marca 2025 r. do 9 kwietnia 2025 r. w następujących formach:

- drogą elektroniczną bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem na jeden ze wskazanych adresów mail;
- pisemnie w Urzędzie Miasta Biąta Podlaska oraz Urzędzie Gminy Biąta Podlaska;
- ustnie do protokołu w Urzędzie Miasta Biąta Podlaska oraz Urzędzie Gminy Biąta Podlaska.

W toku konsultacji społecznych zgłoszono 6 uwag. Ich zestawienie i odpowiedzi zostały umieszczone w raporcie z konsultacji.

8. ZASADY ORGANIZACJI PRZEWOZÓW

Zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285) na publiczny transport zbiorowy na danym obszarze składają się organizator, operator i przewoźnicy. **Organizatorem** publicznego transportu zbiorowego w granicach MOF Biąta Podlaska jest Gmina Miejska Biąta Podlaska. Na mocy „Porozumienia nr TR.7240.6.2022.ARS1 Prezydenta Miasta Biąta Podlaska z dnia 30 grudnia 2022 r.” Gmina Miejska Biąta Podlaska przejęła od Gminy Biąta Podlaska zadania z zakresu lokalnego transportu zbiorowego. Ustawa o PTZ wskazuje również zadania organizatora, tj.:

- planowanie rozwoju transportu;
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego;
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym;
- możliwość ustanowienia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w jego granicach.

Organizator uprawniony jest także do przygotowania i przeprowadzenia postępowania, które ma na celu wybór **operatora** oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych. Istnieją dwa potencjalne tryby wyboru Operatora, w zależności od podstawy prawnej wynikającej z: ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2024 r., poz. 1320) bądź poprzez zawarcie umowy bezpośredniej, w przypadku, gdy usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny powołany do świadczenia usług przewozowych.

Mając na uwadze optymalizację poziomu efektywności ekonomicznej segmentu komunikacji miejskiej w sferze budżetowej Miasta Biąta Podlaska, jako właściwe uznaje się powierzenie obsługi operatorowi na co zezwalają przepisy wynikające z Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. U. L 315 z 03.12.2007 r., s. 1)

Operatorem połączeń autobusowych organizowanych przez Miasto Biąta Podlaska na mocy Umowy nr Km.7240.18.2017.PL5 z dnia 18 grudnia 2017 r. na realizację usług świadczenia przewozów w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Gminy Miejskiej Biąta Podlaska oraz na terenie Gminy Biąta Podlaska (wraz z aneksami) jest Miejski Zakład Komunikacyjny w Biątej Podlaskiej Sp. z o.o., do którego przekazano następujące zadania:

- prowadzenie badań rynku usług transportu zbiorowego w celu określania potrzeb transportowych mieszkańców;
- planowanie i przedstawianie do zatwierdzenia przez Urząd Miasta sieci i układu linii komunikacji miejskiej;
- opracowywanie rozkładów jazdy i przekazywanie ich, po zatwierdzeniu przez Urząd Miasta do wiadomości zainteresowanych użytkowników w formach wymaganych przepisami prawa i uzgodnionych z Urzędem Miasta;
- przygotowanie i udostępnienie informacji pasażerskiej;
- organizacja dystrybucji, sprzedaż i zapewnienie kontroli biletów;

- promocja transportu publicznego;
- wnioskowanie do Urzędu Miasta w celu przygotowania projektów uchwał Rady Miasta Biła Podlaska w sprawach dotyczących komunikacji publicznej;
- uzgadnianie zmian w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej i projektów komunikacji zastępczej na czas prowadzenia remontów i inwestycji drogowych oraz współpraca przy planowaniu inwestycji miejskich w szczególności w zakresie infrastruktury transportu zbiorowego;
- remont i bieżące utrzymanie przystanków autobusowych.

Przedstawiona lista zadań przekazanych przez organizatora PTZ do podmiotu będącego operatorem jest rozwiązaniem właściwym, umożliwiającym efektywne kształtowanie oferty przewozowej i jej dostosowywanie do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. Podział funkcji organizatorskich pomiędzy Miastem Biła Podlaska i MZK BP wpływa również na właściwe gospodarowanie środkami finansowymi przeznaczanymi na finansowanie komunikacji miejskiej i przyspieszy proces poprawy infrastruktury komunikacyjnej. Umożliwi również osiągnięcie wysokiego standardu usług przewozowych.

9. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Podstawowym celem organizacji publicznego transportu zbiorowego w MOF Biała Podlaska jest zapewnienie wysokiego standardu usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej. W myśl powyższego, podejmowane będą kolejne działania mające na celu wzrost zaufania społecznego do usług komunikacji miejskiej poprzez m.in. systematyczne podnoszenie jakości usług przewozowych. W celu dalszego podejmowania przedsięwzięć zmierzających do podnoszenia standardu publicznego transportu zbiorowego w MOF realizowane będą następujące postulaty:



Bezpośredniość

Optimalizacja sieci komunikacji miejskiej na podstawie ciągłego monitorowania realnych potrzeb obecnych i potencjalnych pasażerów.



Częstotliwość

Dostosowywanie podaży usług przewozowych do popytu na te usługi np. poprzez zwiększenie liczby połączeń w godzinach szczytów komunikacyjnych.



Dostępność

Zapewnienie modernizacji i rozbudowy infrastruktury dedykowanej dla PTZ, w tym optymalne lokowanie przystanków poprzez właściwe zarządzanie gęstością infrastruktury przystankowej oraz likwidacja barier.



Niezawodność

Dążenie do utrzymania jak największego wskaźnika realizacji zaplanowanej pracy przewozowej.



Przychodowość

Zwiększenie udziału biletów okresowych w ogólnej liczbie biletów wraz z analizą zasadności wprowadzenia nowych rodzajów możliwości wniesienia opłat za przejazd.



Prędkość

Prowadzenie działań z zakresu inżynierii ruchu zapewniając wprowadzenie priorytetu dla pojazdów komunikacji miejskiej, zwiększenie płynności ruchu na newralgicznych odcinkach dróg, na których realizowane są przewozy autobusowe.



Punktualność

Dążenie do utrzymania wysokiej punktualności kursowania publicznego transportu zbiorowego z naciskiem na eliminację odjazdów przyspieszonych.



Rytmiczność

Utrzymanie taktu odjazdów autobusów w całej sieci komunikacyjnej (interwały międzyczasowe powinny być dzielnikami liczby 60) wraz z zachowaniem powtarzalności minutowej odjazdów.



Wygodna

Poprawa stanu infrastruktury przystankowej w celu umożliwienia komfortowych warunków oczekiwania na przystankach w każdych warunkach pogodowych oraz stała modernizacja taboru obsługującego komunikację miejską

Równocześnie, samorządy MOF Biała Podlaska będą działały na rzecz poprawy całego systemu mobilności – nie tylko publicznego transportu zbiorowego. Przedsięwzięcia cechujące się pozytywnym oddziaływaniem na mobilność miejską będą charakteryzowały się zgodnością z ideą zrównoważonej mobilności. Wśród inwestycji wpisujących się w powyższe założenia można wymienić:

- rozbudowę ciągów pieszych i rowerowych wraz z uzupełnianiem luk w obu sieciach;
- modernizacje i przebudowy infrastruktury transportowej wraz z podnoszeniem poziomu bezpieczeństwa jej użytkowników;
- badania zachowań transportowych społeczeństwa i wykorzystanie gromadzonych informacji do dostosowywania sieci połączeń w obszarze;
- podejmowanie działań informacyjno-edukacyjnych w zakresie idei zrównoważonej mobilności;
- współpracę z podmiotami samorządowymi i NGO, przedsiębiorcami i innymi interesariuszami z obszaru w celu działania na rzecz usprawnienia systemu mobilności.

9.1. DOSTĘPNOŚĆ DO TRANSPORTU, W TYM DLA OSÓB O OGRANICZONEJ MOBILNOŚCI

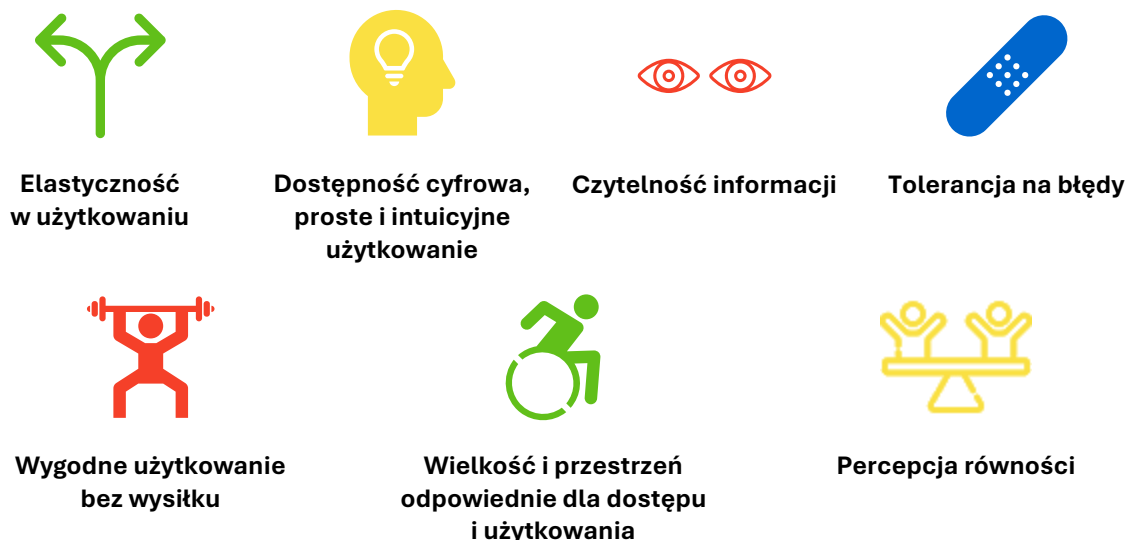
System mobilności powinien być dostępny dla wszystkich użytkowników, niezależnie od ich indywidualnych ograniczeń. Brak odpowiedniej infrastruktury prowadzi do wykluczenia transportowego niektórych grup społecznych, uniemożliwiając im korzystanie z usług transportu publicznego i swobodnego przemieszczania się. Używając terminu **osoby o ograniczonej mobilności** warto sprecyzować o jakich grupach jest mowa, są to:

- osoby z niepełnosprawnościami (OzN);
- osoby starsze;
- kobiety w ciąży;
- osoby podróżujące z małymi dziećmi;
- inne osoby posiadające ograniczenia w samodzielnym poruszaniu się.

To co uniemożliwia tym osobom swobodne przemieszczanie oraz możliwość korzystania z transportu zbiorowego są bariery występujące za sprawą nieprzystosowanej infrastruktury i taboru. Nowoczesny i dobrze działający system transportu publicznego powinien być dostępny dla wszystkich potencjalnych pasażerów. Dla poszczególnych grup ważne będą różnego rodzaju **ułatwienia i udogodnienia dotyczące korzystania z publicznego transportu zbiorowego**. Osoby z niepełnosprawnościami są częścią grupy posiadającej specyficzne wymagania co do udogodnień w poruszaniu się. Niepełnosprawność może mieć jednak bardzo różny charakter i należy mieć świadomość zmiennych potrzeb w zakresie ułatwień pozwalających na komfortowe korzystanie z przestrzeni i publicznego transportu zbiorowego. Dla osób z niepełnosprawnością wzrokową najważniejsze będą elementy orientacyjne oraz komunikaty głosowe, natomiast osoby z niepełnosprawnością słuchową największe uwagę przykładają do dostępności i czytelności informacji dotyczących transportu. Z kolei osoby z ograniczoną możliwością przemieszczania się będą zwracać uwagę na dostępność przystanków autobusowych oraz dostępność niskopodłogowych autobusów wykonujących połączenia w mieście. Oznacza to, że przy projektowaniu infrastruktury należy wziąć pod uwagę potrzeby różnorodnych grup pasażerów.

W zakresie infrastruktury najważniejszym zagadnieniem, które nie może być pomijane powinno być działanie na rzecz swobodnego dostępu osób o ograniczonej mobilności do elementów sieci transportowej. Istotne będzie zatem **stosowanie zasad projektowania uniwersalnego** w przypadku rozwijania sieci, szczególnie budowy nowych oraz modernizacji istniejących przystanków autobusowych. Projektowanie uniwersalne to podejście zakładające tworzenie przestrzeni i infrastruktury dostępnej dla wszystkich użytkowników niezależnie od ich wieku, poziomu sprawności oraz innych ograniczeń. W związku z tym, w przypadku przystanków powinno unikać się wysokich krawężników oraz wąskich przestrzeni utrudniających manewrowanie np. wózkiem inwalidzkim.

Rysunek 2. Zasady projektowania uniwersalnego



Źródło: <https://rpo.lubelskie.pl/poznaj-zasady-uniwersalnego-projektowania-i-sprawdz-czy-twoj-projekt-jest-dostepny/>
(dostęp: 12.03.2025 r.)

Zasada powszechności dostępu obywateli do możliwości korzystania ze środków transportu zbiorowego zakłada uwzględnienie potrzeb każdej grupy pasażerów. Niezbędne jest zatem działanie na rzecz maksymalnej dostępności transportu do potrzeb osób o ograniczonej mobilności oraz zapewnienie nieutrudnionego korzystania i przemieszczania się po przyjaznej i dostosowanej w tym celu infrastrukturze. Z punktu widzenia elementów taboru PTZ ułatwiających korzystanie z usług przewozowych wskazać można następujące kierunki działania:

- dostosowanie autobusów do **możliwości obniżenia wysokości wejścia** (tzw. przyklęk), czy wyposażenie ich w platformy pozwalające na wjazd wózka;
- **wydzielenie przestrzeni dedykowanej dla osób z niepełnosprawnością** (poruszających się na wózkach inwalidzkich) z możliwością mocowania, ale także osób podróżujących z wózkami dziecięcymi – z koniecznością zawarcia zasad pierwszeństwa korzystania w regulaminie przewozów;
- umieszczenie w autobusach **przycisku sygnalizującego potrzebę wejścia do / wyjścia z pojazdu** w dostępnym i dobrze oznaczonym miejscu.

Miasto Biała Podlaska, jako organizator PTZ w MOF, nieustannie dąży do zapewnienia maksymalnej dostępności dla osób z różnymi ograniczeniami. Tabor bialskiego MZK jest w 100% niskopodłogowy – w tej kwestii system transportowy jest w pełni dostosowany do potrzeb omawianej grupy. Na 15 przystankach w mieście znajdują się słupy wyposażone w tablice SDIP, na pozostałych rozmieszczone są papierowe rozkłady. Elektroniczna informacja jest bardziej czytelna i wygodniejsza dla podróżnych, jednak trzeba wziąć pod uwagę koszt wprowadzenia takiego rozwiązania. Minimum zachowania dostępności transportu publicznego jest udostępnianie rozkładów w wersji papierowej na przystankach oraz w wersji elektronicznej na stronie internetowej. Oba te warunki są spełnione przez MZK BP. Wśród dalszych kierunków działań pozwalających na rozwój dostępności transportu wymienić można:

- kontynuację wymiany autobusów z uwzględnieniem wytycznych zawartych w niniejszym Planie;
- konsultowanie z interesariuszami podejmowanych działań zwiększających dostępność transportu dla osób o ograniczonej mobilności;
- stosowanie zasad projektowania uniwersalnego w procesie tworzenia i modernizacji infrastruktury;
- szkolenie personelu z zakresu kontaktu z osobami posiadającymi specyficzne potrzeby.

Modernizacja floty pojazdów obsługujących połączenia organizowane przez Miasto Biła Podlaska powinna zachowywać ustalone **standardy dostępności taboru**. Nowe autobusy będą zastępować najbardziej wyeksploatowane pojazdy we flocie, gwarantując dopasowanie pojazdów do popytu na przewozy w lokalnej komunikacji miejskiej. Rekomendowane jest zwiększenie udziału autobusów klasy MAXI cechujących się większą podażą miejsc w porównaniu do pojazdów MIDI, dzięki czemu podniesiony zostanie komfort podróży transportem zbiorowym.

Sukcesywna wymiana taboru wykorzystywanego do świadczenia usług komunikacji miejskiej przemawiać będzie za wprowadzaniem **priorytetów w ruchu dla pojazdów komunikacji miejskiej**, tak aby autobusy przewożyły jak największą liczbę pasażerów bez strat czasu w zatorach drogowych. Ponadto, Miasto Biła Podlaska deklaruje gotowość do wprowadzenia do eksploatacji kolejnych autobusów zeroemisyjnych, pod warunkiem uzyskania środków zewnętrznych na ten cel.

9.2. ZAKŁADANY STANDARD INFRASTRUKTURY

Jednym z kluczowym aspektów w procesie realizacji obowiązku zapewnienia dostępności do korzystania ze środków publicznego transportu zbiorowego jest uwzględnienie specyficznych potrzeb różnych grup pasażerów w kontekście infrastruktury. Jedną z największych barier dla osób o ograniczonej mobilności jest najczęściej właśnie nieodpowiednia infrastruktura. Z tego powodu niezbędne jest wdrażanie m.in. zasad projektowania uniwersalnego.

Potrzeby wspomnianej grupy powinny być zatem uwzględnione na etapie projektowania elementów sieci transportowej. Przy budowie nowej lub modernizacji istniejącej infrastruktury należy koniecznie dążyć do maksymalnego wyeliminowania barier utrudniających przemieszczanie się i korzystanie z przestrzeni przez osoby o ograniczonej mobilności. Przedsięwzięcia wpisujące się w przedstawione założenia to m.in.:

- **likwidacja barier na drodze dojścia pomiędzy przystankami a punktami docelowymi** oraz w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych;
- **lokowanie przystanków możliwie najbliżej głównych generatorów ruchu** będących punktami początkowymi/docelowymi podróży ze szczególnym uwzględnieniem obiektów istotnych dla osób o ograniczonej mobilności, np. placówek opieki zdrowej, czy placówek oświatowych;
- **zapewnienie połączenia ciągów pieszych z przystankami;**

- **dostosowanie wysokości peronów przystankowych** do wysokości progów drzwi pojazdów komunikacji miejskiej je obsługujących;
- umożliwienie podjazdu autobusów jak najbliżej krawędzi peronowej przystanku poprzez **odpowiednie konstruowanie przystanków**;
- **stosowanie fakturowanych nawierzchni** w kontrastowych kolorach, spójnych w całym MOF, które pozwalałyby na kierowanie ruchu do wejścia na peron przystankowy, a także informowałyby o krawędzi przystanku.

9.3. ZAKŁADANY STANDARD INFORMACJI PASAŻERSKIEJ

Dostosowanie systemu informacji o usługach przewozowych dla pasażera to jeden z kluczowych obszarów działania nie tylko na rzecz osób o ograniczonej mobilności, ale też wszystkich osób korzystających z transportu zbiorowego. W zakresie rozwoju systemu informacji pasażerskiej powinno się wykorzystywać takie elementy jak:

- **komunikaty dźwiękowe w pojazdach** komunikacji miejskiej pozwalające zidentyfikować oznaczenie linii i kierunek jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku oraz (w czasie podróży) kolejne przystanki na trasie wraz z bieżącym, na którym autobus aktualnie się znajduje;
- **informacja dźwiękowa na przystankach** pozwalającą odsłuchać na przystanku stan tablicy SDIP, w tym oznaczenie linii, kierunek jazdy i rzeczywisty czas przybycia pojazdu na przystanek;
- zewnętrzna i wewnętrzna **informacja wizualna taboru autobusowego** (dotycząca co najmniej oznaczenia linii, kierunku i przebiegu) ułatwiająca podróż;

Wszystkie wyżej wymienione elementy wpływają pozytywnie na poprawę standardu usług w zakresie dostępu do publicznego transportu zbiorowego osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Dodatkowo, działania te pozytywnie oddziałują na ocenę usług przez wszystkie grupy pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej, w tym także osób starszych. **Uwzględnienie potrzeb osób w wieku poprodukcyjnym** będzie istotne w kontekście zjawiska starzejącego się społeczeństwa. Osoby te z racji wieku i stanu zdrowia mogą sobie radzić z nowymi technikami przekazu stąd wprowadzane standardy przekazywania informacji o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej powinny być uniwersalne, nowoczesne, czytelne i łatwe w zrozumieniu. Standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest dla tej grupy pasażerów szczególnie ważnym aspektem.

Kolejne działania samorządów objętych niniejszym planem powinny skupić się na:

- zwiększeniu liczby tablic SDIP pokazujących rzeczywisty czas odjazdu pojazdów, wraz z dostosowaniem informacji do poszczególnych rodzajów niepełnosprawności, np. poprzez montowanie przycisku, wybudzającego dźwiękową informację;
- zapewnieniu spójnego i sprawnego systemu informacji pasażerskiej (SIP) zarówno wizualnej i dźwiękowej, jak i wewnętrznej i zewnętrznej we wszystkich pojazdach komunikacji miejskiej.

9.4. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO

Wysoki udział podróży realizowanych zrównoważonymi środkami transportu (publiczny transport zbiorowy i mobilność aktywna) wpisuje się w założenia ochrony środowiska. Sektor transportu jest jednym z obszarów, który powinien przejść transformację zmierzającą do ograniczenia emisyjności i tym samym negatywnego wpływu na otoczenie. Z założenia, wspomniane formy przemieszczania się są bardziej przyjazne dla środowiska niż podróże samochodowe, nawet w sytuacji gdy tabor PTZ zasilany jest konwencjonalnie. W takim przypadku, w przeliczeniu na jednego pasażera emisyjność jest znacznie mniejsza niż dla kierowcy podróżującego samodzielnie prywatnym samochodem.

Między innymi przedstawione powody powinny być czynnikiem, który będzie wpływał na takie planowanie transportu, które będzie wykorzystywało nowoczesne technologie ograniczające zanieczyszczenie środowiska i redukujące hałas, w tym:

- **modernizacja taboru wraz z uwzględnieniem pojazdów zeroemisyjnych**, co wpływa na poprawę komfortu podróży, zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do środowiska i ograniczenie hałasu;
- **rozbudowa sieci dróg rowerowych** w celu stworzenia bezpiecznej i komfortowej infrastruktury łączącej najważniejsze punkty w MOF;
- **wprowadzenie SPPN** w najbardziej zurbanizowanej części miasta, co przełoży się na zwiększenie rotacji miejsc parkingowych (ograniczając konieczność jazdy w poszukiwaniu wolnego miejsca) oraz zachęcie do przesiadki na publiczny transport zbiorowy;

Działania na rzecz ochrony środowiska i dekarbonizacji transportu zbiorowego są także zgodne z założeniami Białej Księgi Komisji Europejskiej. W ramach 10 celów na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu założono zmniejszenie o połowę liczby pojazdów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r. i ich całkowitą eliminację do 2050 r.

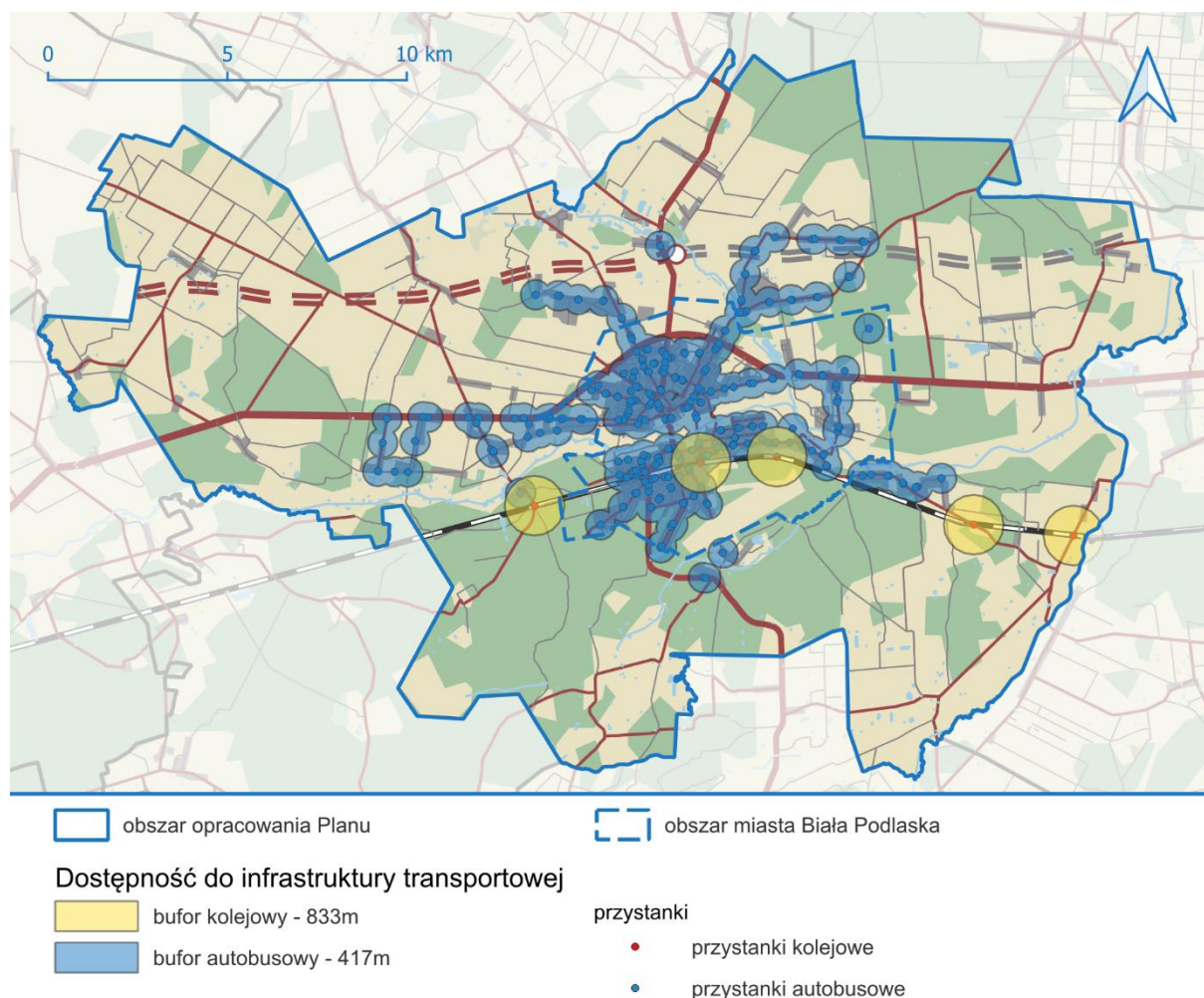
Planowana na 2025 r. realizacja kontraktu na 12 pojazdów elektrycznych mających obsługiwać linie autobusowe MZK BP sprawi, iż flota operatora będzie składała się w 25% z zeroemisyjnych autobusów nawet przy założeniu braku wycofania z eksploatacji najstarszych pojazdów.

9.5. DOSTĘPNOŚĆ DO INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

Dostępność do infrastruktury transportowej również jest istotnym elementem, który powinien być rozwijany równolegle do samej infrastruktury. W warunkach europejskich zasięg oddziaływania przystanku komunikacyjnego określa się na 417 metrów, a przystanku kolejowego na 833 metry. Jest to odpowiednio 5 i 10 minut drogi pieszo, przy założeniu, że przeciętna prędkość pieszego wynosi około 5 km/h. Czas dojścia do przystanku zależy jednak nie tylko od samej odległości koniecznej do pokonania, ale także od układu przestrzennego oraz czynników opóźniających trasę, np. konieczność pokonywania skrzyżowań, czy innych barier architektonicznych. Z tego powodu, w wielu miastach rzeczywisty obszar oddziaływania przystanku, mierzony w metrach, jest zazwyczaj

mniejszy³. Dążenie do zapewnienia jak najwyższej dostępności do przystanków komunikacyjnych to także rozwój liniowej i punktowej infrastruktury w postaci np. tras rowerowych i parkingów typu B+R. Montaż stojaków rowerowych przy przystankach, czy budowa parkingów typu P+R w punktach węzłowych to przykłady inwestycji pozwalających na realizację podróży mieszanych, które wpisują się w cele niniejszego opracowania.

Mapa 11. Dostępność przystanków autobusowych MZK BP i stacji/przystanków kolejowych w MOF Biała Podlaska



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Obecnie w Białej Podlaskiej przyjęty jest standard dostępności do przystanków autobusowych na poziomie 400-600 metrów, które przeliczyć można na ok. 6 minutowy spacer od punktu początkowego.

3 B. Majewski, M. Beim, Dostępność komunikacji publicznej w Poznaniu [w:] „Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu”, seria „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna” nr 3 (2008)

10. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERÓW

Informacja pasażerska stanowi ważny element funkcjonowania transportu publicznego. Skorzystanie z transportu publicznego nie byłoby możliwe bez informacji o godzinach przyjazdu i odjazdu autobusu oraz miejscu zatrzymania pojazdu. Podstawowym źródłem informacji o godzinach przyjazdu i odjazdu jest standardowa tabliczka rozkładowa w formie papierowej, która znajduje się na przystanku.

Pasażerowie korzystający z komunikacji organizowanej przez Miasto Biała Podlaska mają możliwość skorzystania z następujących źródeł informacji dla pasażera:

- internetowy rozkład jazdy (w formie mapy, wraz z rozkładem w formie tabel) zamieszczony na stronie <http://rozklad.mzkbp.pl/>;
- rozkład jazdy w wersji papierowej na tabliczkach przystankowych;
- autobusowe zewnętrzne i wewnętrzne tablice kierunkowe;
- tablice SDIP zlokalizowane na 15 przystankach.

Potencjalni pasażerowie mogą korzystać z informacji na wszystkich fazach realizowania podróży. Podróżni mogą uzyskać dostęp do informacji o usługach przewozowych, w chwili, gdy wystąpi domniemana potrzeba wykonania podróży, korzystając z dostępnego rozkładu znajdującego się na stronie internetowej, poprzez moment oczekiwania na przystanku, aż do momentu zrealizowania podróży.

System informacji pasażerskiej w pojazdach powinien zawierać tablice, na których będą wyświetlone informacje, tj.: oznaczenie linii (litera), kierunek jazdy, spis przystanków po trasie (wraz z planowanym czasem dojazdu do każdego z przystanków). Pożądane jest również wyświetlanie informacji o czasie pozostałym do odjazdu (w przypadku postoju na przystanku początkowym) na zewnętrznej tablicy odjazdu.

System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP) działający na terenie miasta obejmuje łącznie 15 tablic. Zaleca się rozbudowę sieci tablic SDIP na obszarze miasta, jak również gminy Biała Podlaska.

Mieszkańcy mogą korzystać z **Bialskiej Kart Miejskiej**, która jest nośnikiem biletów elektronicznych, obowiązujących w komunikacji miejskiej. Dzięki karcie można korzystać z przejazdów bez konieczności zakupywania biletów papierowych.

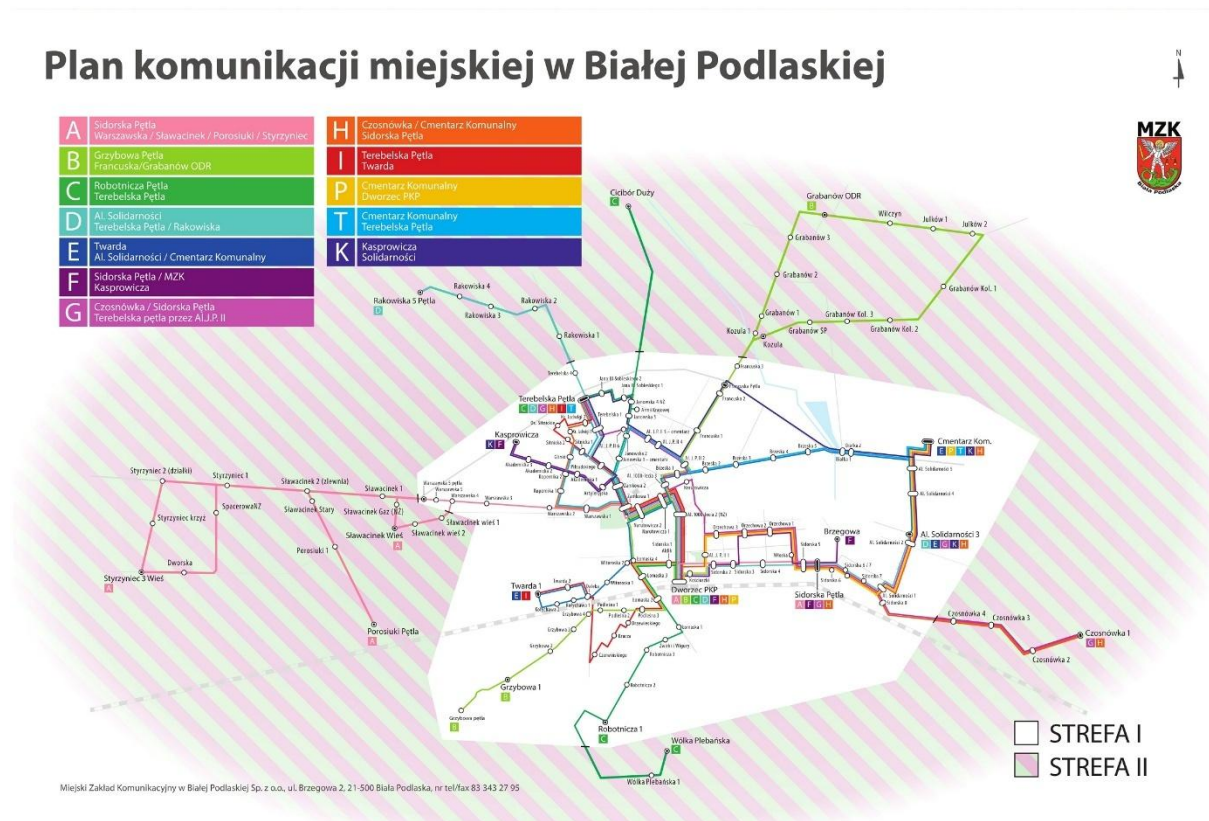
Pasażerowie korzystający z komunikacji miejskiej mają szeroki wybór biletów, które mogą zakupić. Ich ceny wynikają z Załącznika nr 1 do uchwały nr IX/60/24 Rady Miasta Biała Podlaska z dnia 25 października 2024 r. Od dnia 1 stycznia 2025 roku dostępne są następujące **bilety**:

- **jednorazowe**: 30-minutowe (papierowe), 60-minutowe (wyłącznie w autobusach), na przejazd do 6 przystanków (wyłącznie w formie biletu elektronicznego), na przejazd powyżej 6 przystanków (wyłącznie w formie biletu elektronicznego);
- **wieloprzejazdowe**: 24-godzinne;
- **imienne** (wyłącznie w formie biletu elektronicznego): 30-dniowe, 90-dniowe, semestralne 4-miesięczne, semestralne 5-miesięczne, rodzinne i 6-miesięczne.

Obowiązujące bilety dostępne są w podziale na pełnopłatne (normalne) oraz zniżkowe – ulgowe. W załączniku nr 2 do uchwały nr IX/60/24 Rady Miasta Biała Podlaska z dnia 25 października 2024 r. wymienione zostały grupy osób uprawnionych do korzystania z ulgowych oraz darmowych przejazdów. Bilety jednorazowe, wieloprzejazdowe i okresowe na przejazdy autobusami MZK BP można zakupić w **Punktach Obsługi Pasażerów MZK BP** przy ul. Kraszewskiego 12 oraz Rondzie Dmowskiego (PKP). Pozyskanie biletów jest także możliwe za pomocą aplikacji mobilnej SkyCash. Dodatkowo, bilety jednorazowe i dobowe można pozyskać w wybranych punktach współpracujących z MZK BP na terenie miasta. Aktualna oferta biletowa jest wystarczająca i spełnia oczekiwania pasażerów.

Odpłatność za przejazd różni się także w zależności od **strefy biletowej** (S1 – miasto, S2 – gmina Biała Podlaska).

Rysunek 3. Plan stref komunikacji miejskiej w Białej Podlaskiej



Źródło: <https://mzkbp.pl/mapa-stref-komunikacji-miejskiej/> (dostęp: 14.03.2025 r.)

W zakresie organizacji **systemu informacji dla pasażerów** ważne jest udostępnianie danych rozkładowych w formie plików GTFS oraz GTFS-RT w ramach otwartego dostępu, które mogłyby być wykorzystane w komercyjnych planerach podróży, wraz z opcją lokalizacji pojazdów oraz przewidywania punktualności w czasie rzeczywistym.

11. KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMU MOBILNOŚCI

11.1. WIZJA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO W OBSZARZE

System transportu w mieście i gminie Biata Podlaska będzie cechował się efektywnością, wygodą i ekologią oraz dostosowaniem do potrzeb mieszkańców.

Zintegrowana sieć połączeń zapewni szybki i sprawny dostęp do kluczowych miejsc, wspierając rozwój MOF. Wdrożenie nowoczesnych technologii oraz niskoemisyjnych pojazdów przyczyni się do ochrony środowiska i poprawy jakości życia mieszkańców.

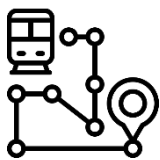
Transport zbiorowy stanie się realną alternatywą dla samochodów, sprzyjając zrównoważonemu rozwojowi i ograniczeniu emisji spalin.

11.2. CELE ROZWOJU TRANSPORTU W OBSZARZE

Głównym celem aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Gminy Miejskiej Biata Podlaska wraz z obszarem Gminy Biata Podlaska” jest zaplanowanie rozwoju komunikacji miejskiej i całego systemu mobilności w sposób zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju i zrównoważonej mobilności w perspektywie 2028 r. Dążenie do zapewnienia jak najwyższej jakości systemu mobilności odbędzie się poprzez realizację następujących celów szczegółowych:



Dostosowanie usług transportowych do oczekiwań pasażerów, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej mobilności



Zapewnienie wysokiej jakości usług transportowych tworzących realną alternatywę dla podróży samochodowych



Tworzenie wysokiej jakości infrastruktury transportowej zapewniającej bezpieczeństwo wszystkich jej użytkowników



Redukcja negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne oraz klimat miasta i gminy

11.3. ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

Infrastruktura transportowa powinna podlegać stałym modernizacjom w celu zachowania jej jakości oraz zapewnienia najwyższego możliwego poziomu bezpieczeństwa użytkowników. Równolegle, elementy sieci komunikacyjnej powinny być rozwijane na podstawie bieżących i zakładanych potrzeb transportowych w obszarze. Samorządy lokalne posiadają szereg **inwestycji**, które zmierzają do poprawy całego systemu mobilności. Wśród planowanych przedsięwzięć w mieście i gminie Biata Podlaska wymienić można m.in.:

1. Projekt pod nazwą "Rozwój bezemisyjnej mobilności na terenie MOF Biata Podlaska" stanowiący kompleksowe przedsięwzięcie Gminy Miejskiej Biata Podlaska oraz Gminy Biata Podlaska, które wspólnie tworzą Miejski Obszar Funkcjonalny (MOF) Biata Podlaska. Projekt jest planowany do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT), a jego celem jest wspieranie zrównoważonego transportu i redukcja emisji komunikacyjnych na terenie MOF Biata Podlaska. Projekt ubiega się o dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027, Działania 5.2 "Niskoemisyjny transport miejski". Projekt obejmuje:
 - przebudowę ulic Kosynierów i Jacka Malczewskiego na odcinku od ul. Północnej do ul. Stefana Żeromskiego, polegającą na budowie drogi dla rowerów i drogi dla pieszych i wykonaniu elementów urządzeń bezpieczeństwa ruchu w postaci doświetlenia przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów;
 - budowę ścieżki rowerowej w Stawacinku Starym wraz z obiektem mostowym przez rzekę Krzna oraz infrastrukturą towarzyszącą;
2. Projekt pod nazwą „Rozwój zintegrowanego systemu zrównoważonej mobilności na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Biata Podlaska”. Projekt jest realizowany przez Gminę Miejską Biata Podlaska i Gminę Biata Podlaska w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Projekt uzyskał dofinansowanie ze środków EFRR w ramach programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, Działania 3.1 „Zrównoważona mobilność miejska”. Projekt obejmuje:
 - działania na rzecz publicznego transportu zbiorowego, w tym:
 - a) zakup 12 autobusów elektrycznych, ładowarek, budowę stacji ładowania – w bazie miejskiej spółki transportowej (MZK Sp. z o.o. w Białej Podlaskiej) wraz z instalacją PV, a także na pętli autobusowej w kluczowym węźle przystankowym przy ul. Terebelskiej – zadanie w realizacji;
 - b) modernizację infrastruktury przystankowej w mieście i gminie, w tym budowę i przebudowę wiat, instalację monitoringu, tablic informacji pasażerskiej z prezentacją najbliższych odjazdów w formie głosowej (dla osób niedowidzących wywoływana przyciskiem) oraz pętlą indukcyjną (system wspomaganie słuchu) dla osób niedosłyszących, biletomatów, montaż instalacji PV na przystankach do zasilania oświetlenia i urządzeń, wykonanie złączy do sieci elektroenergetycznej, utworzenie zielonych przystanków;

- c) utworzenie centrum przesiadkowego MZK przy dworcu PKP w Białej Podlaskiej;
- rozwój infrastruktury służącej pieszym, rowerom: budowa dróg rowerowych i pieszych w ciągach dróg na terenie miasta, budowa wiat rowerowych przy szkołach oraz w innych miejscach publicznych, budowa urządzeń do pomiaru ruchu rowerów i wyświetlania wyników;
 - utworzenie strefy płatnego parkowania w centrum miasta – zakup i wdrożenie systemu parkingowego, oznakowanie uprzywilejowujące ruch rowerowy i transport zbiorowy;
 - opracowanie i wdrożenie aplikacji integrującej różne środki komunikacji, służącej planowaniu przemieszczania się na terenie miasta i gminy;
 - opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP);
 - przebudowę al. Jana Pawła II w Białej Podlaskiej w zakresie budowy drogi dla rowerów, budowy i przebudowy drogi dla pieszych, a także realizacji oświetlenia zasilanego PV, zieleni oraz przebudowy skrzyżowań;
 - przebudowę ulic: Okopowej i Królowej Jadwigi w Białej Podlaskiej w zakresie budowy drogi dla rowerów oraz budowy i przebudowy drogi dla pieszych, a także realizacji oświetlenia zasilane PV, zieleni i przebudowy zatok autobusowych.

Przedstawione przedsięwzięcia nie zamykają możliwych działań zmierzających do poprawy systemu mobilności. Katalog zadań inwestycyjnych pozostaje otwarty i będzie w kolejnych latach ulegał modyfikacjom.

12. MONITORING

12.1. WSKAŹNIKI

Skrupulatny monitoring wdrażania założeń niniejszego Planu będzie możliwy, dzięki przygotowaniu mierzalnych wskaźników. Punktem odniesienia wskaźników przedstawionych poniżej są wartości zarejestrowane w 2024 roku. Ich monitorowanie będzie miało istotną wartość dla samorządów lokalnych, przyczyniając się do urzeczywistnienia zmian poprzez porównywalne w czasie konkretne wartości liczbowe. Informacje przygotowane w ten sposób pozwolą również korygować działania w sytuacji zmiany uwarunkowań wpływających na możliwość realizacji wytycznych Planu.

Tabela 11. Wskaźniki realizacji planu transportowego

Wskaźnik	Jednostka	Źródło danych	Wartość bazowa (2024)	Tendencja zmian
Emisja gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń pochodzących z sektora transportu	tony CO ₂	GPR w oparciu o kalkulator emisyjności transportu Departamentu Mobilności i Transportu (Komisja Europejska)	22 556	↘
Stopień wykorzystania zrównoważonych form transportu względem indywidualnego transportu samochodowego (podział modalny)	%	Ankieta badawcza lub kompleksowe badania ruchu	50,6	↗ Transport publiczny i mobilność aktywna (ruch pieszy i rowerowy)
			40,5	↘ Transport samochodowy (indywidualny)
Bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym niechronionych użytkowników dróg	Liczba ofiar wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów	Obserwatorium BRD, SEWiK lub dane pozyskane od policji	18 (piesi) 9 (rowerzyści)	↘

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

12.2. MONITOROWANIE WDROŻENIA ZAŁOŻEŃ PLANU

Dokumenty strategicznie, takie jak plan transportowy, powinny być realizowane i monitorowane. Przedstawiony w poprzednim rozdziale zestaw wskaźników stanowi jeden z elementów monitorowania stopnia wdrożenia założeń Planu. Ich weryfikacja powinna nastąpić w roku 2028, który stanowi horyzont czasowy dla niniejszego opracowania. Możliwe jest jednak podjęcie analizy zmiany wskaźników w momencie kolejnej aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

W art. 11 ust. 2 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2025 poz. 285) określono, że plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany aktualizacji. Aktualne uwarunkowania nie wskazują jednoznacznie na okres, w którym konieczne będzie podjęcie decyzji o aktualizacji Planu.

13. REKOMENDACJE I DALSZE DZIAŁANIA NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

Dalsze działania związane z rozwojem systemu mobilności w mieście i gminie Biała Podlaska powinny wynikać nie tylko z niniejszego dokumentu, ale także opracowań strategicznych różnych szczebli: europejskiego, krajowego, wojewódzkiego, powiatowego i lokalnego (patrz: rozdział 3.4.). Dotyczy to obowiązujących wersji wspomnianych dokumentów, ale także ich aktualizacji i nowopowstałych planów, strategii, programów itp. traktujących o systemie mobilności.

Kolejne przedsięwzięcia na rzecz planowania strategicznego systemu mobilności w MOF Biała Podlaska powinny skupić się na doprecyzowaniu kierunków działań każdego z elementów sieci transportowej obszaru, w tym m.in.:

- Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (z ang. *Sustainable Urban Mobility Plan*);
- koncepcje rozwoju sieci tras rowerowych i pieszych;
- stałe weryfikowanie kierunków przemieszczeń ludności i dopasowywanie oferty PTZ do zdiagnozowanych potrzeb;
- planowanie zmian organizacji ruchu w najsilniej zurbanizowanych częściach obszaru z uwzględnieniem priorytetyzacji ruchu pieszego i rowerowego;
- wdrożenie infrastrukturalnych i organizacyjnych form poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na bazie opracowanego planu;

14. SPIS RYSUNKÓW, TABEL, WYKRESÓW I ZDJĘĆ

Spis rysunków

RYSUNEK 1. ODWRÓCONA PIRAMIDA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI	37
RYSUNEK 2. ZASADY PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO	65
RYSUNEK 3. PLAN STREF KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W BIAŁEJ PODLASKIEJ	71

Spis tabel

TABELA 1. RUCH NATURALNY W 2023 R.	11
TABELA 2. RUCH MIGRACYJNY W 2023 R.	11
TABELA 3. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA MIASTA BIAŁA PODLASKA	12
TABELA 4. PODMIOTY GOSPODARKI NARODOWEJ WPISANE DO REJESTRU REGON.....	13
TABELA 5. WYTYCZNE DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH SZCZEBŁA KRAJOWEGO, WOJEWÓDZKIEGO, PONADLOKALNEGO I LOKALNEGO	17
TABELA 6. PRZEBIEG LINII AUTOBUSOWYCH	21
TABELA 7. STRUKTURA AUTOBUSÓW MZK BP WEDŁUG STANU Z LUTEGO 2025 R.	27
TABELA 8. WYKORZYSTANIE PRZYSTANKÓW I STACJI KOLEJOWYCH	36
TABELA 9. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA PRZEWOZÓW W LATACH 2020-2024.....	46
TABELA 10. WNIOSKI Z CZĘŚCI WARSZTATOWEJ SPOTKANIA KONSULTACYJNEGO	58
TABELA 11. WSKAŹNIKI REALIZACJI PLANU TRANSPORTOWEGO	75

Spis wykresów

WYKRES 1. LICZBA MIESZKAŃCÓW OBSZARU OPRACOWANIA PLANU	9
WYKRES 2. PODZIAŁ LUDNOŚCI WG EKONOMICZNYCH GRUP WIEKU W 2023 R.	10
WYKRES 3. STRUKTURA LUDNOŚCI MIASTA I GMINY BIAŁA PODLASKA WEDŁUG PŁCI I WIEKU W 2023 R.....	10
WYKRES 4. PRZECIĘTNE MIESIĘCZNE WYNAGRODZENIE BRUTTO	13
WYKRES 5. WOZOKILOMETRY MZK BP OGÓŁEM W LATACH 2019-2025	26
WYKRES 6. LICZBA WYPADKÓW W MIEŚCIE I GMINIE BIAŁA PODLASKA W LATACH 2020-2024	42
WYKRES 7. OFIARY WYPADKÓW W MIEŚCIE I GMINIE BIAŁA PODLASKA W LATACH 2020-2024.....	43
WYKRES 8. LICZBA PASAŻERÓW KORZYSTAJĄCYCH Z PRZEJAZDÓW MZK BIAŁA PODLASKA.....	44
WYKRES 9. PROGNOZA POPYTU NA PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY	45
WYKRES 10. PŁEĆ ANKIETOWANYCH	48
WYKRES 11. MIEJSCE ZAMIESZKANIA ANKIETOWANYCH	48
WYKRES 12. WIEK ANKIETOWANYCH	49
WYKRES 13. AKTYWNOŚĆ ZAWODOWA ANKIETOWANYCH	49
WYKRES 14. ŚRODKI TRANSPORTU NAJCZĘŚCIEJ WYBIERANE W CODZIENNYCH PODRÓŻACH ANKIETOWANYCH (MOŻLIWOŚĆ WYBORU DO 3 ODPOWIEDZI)	49

WYKRES 15. CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA MOŻLIWOŚĆ OGRANICZENIA CODZIENNYCH PODRÓŻY SAMOCHODEM (MOŻLIWOŚĆ WYBORU DO 3 ODPOWIEDZI)	50
WYKRES 16. ORIENTACYJNY CZAS PODRÓŻY ANKIETOWANYCH DO WYBRANYCH DESTYNACJI	51
WYKRES 17. CZĘSTOTLIWOŚĆ WYKORZYSTANIA PODANYCH FORM PRZEMIESZCZANIA SIĘ W PODRÓŻACH ANKIETOWANYCH...	52
WYKRES 18. CZYNNIKI DETERMINUJĄCE WYBÓR PREFEROWANEGO ŚRODKA TRANSPORTU W PODRÓŻACH ANKIETOWANYCH (MOŻLIWOŚĆ WYBORU DO 3 ODPOWIEDZI)	53
WYKRES 19. KONIECZNOŚĆ POSIADANIA SAMOCHODU WEDŁUG ANKIETOWANYCH	53
WYKRES 20. OCENA ELEMENTÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO WEDŁUG MIESZKAŃCÓW	54
WYKRES 21. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO WEDŁUG MIESZKAŃCÓW (MOŻLIWOŚĆ WYBORU DO 3 ODPOWIEDZI)	55

Spis zdjęć

ZDJĘCIE 1. PRZYSTANEK AUTOBUSOWY NARUTOWICZA 1 WRAZ Z SDIP	29
ZDJĘCIE 2. ODTWORZONE WYNIESIONE PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH NA UL. PARKOWEJ W BIAŁEJ PODLASKIEJ	38
ZDJĘCIE 3. BIAŁA PODLASKA ROWEROWĄ STOLICĄ POLSKI 2024	39
ZDJĘCIE 4. OBIEKTY ZWIĄZANE Z LOTNICTWEM W BIAŁEJ PODLASKIEJ (PO LEWEJ DAWNE LOTNISKO, PO PRAWEJ LĄDOWISKO NR 257)	41
ZDJĘCIE 5. SPOTKANIE WARSZTATOWE W BIAŁEJ PODLASKIEJ (7 KWIETNIA 2025 R.)	57

15. ZAŁĄCZNIK – RYSUNEK PLANU

