AGENCJA WSPIERANIA INICJATYW LOKALNYCH SA

Załącznik
do Uchwały
Nr……/……../10
Rady Miasta Kraśnik
z dnia……2010 r.

ZINTEGROWANY PLAN ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO DLA MIASTA KRAŚNIK NA LATA 2010 – 2012

Styczeń, 2010

Opracowanie, na zlecenie Urzędu Miasta Kraśnik:
Agencja Wspierania Inicjatyw Lokalnych S.A.
ul. Polska 14, 60-595 Poznań

SPIS TREŚCI

I. Podstawowe założenia dotyczące Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego dla Miasta Kraśnik na lata 2010 – 2012 4

II. Charakterystyka sytuacji społeczno – gospodarczej na terenie Miasta Kraśnik 5

II.1. Informacje ogólne dotyczące Miasta Kraśnik 5
II.1.1 Struktura przestrzenna miasta 9
II.1.2 Kierunki zagospodarowania przestrzennego Kraśnika 12
II.1.3 Struktura podstawowych branż gospodarki 16
II.1.4 Miejsca poza miastem, z których dojeżdżają osoby zatrudnione w mieście, a także źródła i cele ruchu 18
II.1.5 Identyfikacja problemów 19

II.2. Układ drogowy 19
II.2.1 Infrastruktura drogowa 19
II.2.2 Istniejący i planowany układ sieci i linii komunikacyjnych wraz z infrastrukturą 24
II.2.3 Komunikacja na obszarze Miasta Kraśnik 27

II.3. Sfera społeczna 29
II.3.1 Struktura demograficzna i społeczna – trendy i prognozy 29
II.3.2 Docelowe grupy pasażerów wymagające wsparcia 33
II.3.3 Bezpieczeństwo pasażerów oraz bezpieczeństwo w ruchu drogowym 34

II.4. Stan środowiska naturalnego 35
II.4.1 Charakterystyka środowiska miejskiego 35
II.4.2 Wpływ transportu na środowisko miejskie 38
II.4.3 Uwarunkowania ochrony środowiska i opieki konserwatorskiej 39

III. Kierunki rozwoju miasta w poszczególnych sektorach transportu miejskiego – cele, wytyczne, zalecenia oraz oczekiwane efekty 45

III.1 Najważniejsze wskaźniki służące do określenia celów 45

III.2 Cele oraz oczekiwane efekty Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego 49

III.3 Zalecenia i wytyczne na przyszłość 51

IV. Finansowanie transportu, wdrażanie ZPRTP, harmonogram realizacji zadań 52

IV.1 Finansowanie działalności przewozowej 52

IV.2 Powiązania ZPRTP Miasta Kraśnik oraz planowanych projektów z celami strategicznymi i działaniami 52
IV.2.1 Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025 53
IV.2.2 Strategia Rozwoju Transportu na lata 2007 – 2013 54
IV.2.3 Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2006 – 2020 54
IV.2.4 Wojewódzki Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacyjnej dla Województwa Lubelskiego 55
IV.2.5 Program Ochrony Środowiska Województwa Lubelskiego na lata 2008 – 2011z perspektywą do roku 2015 56
IV.2.6 Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego 57
IV.2.7 Strategia Rozwoju Powiatu Kraśnickiego na lata 2007 – 2015 57
IV.2.8 Plan Inwestycji Wieloletnich Budżetu Miasta Kraśnik na 2010 rok oraz Plan Wydatków Majątkowych Budżetu Miasta na 2010 rok 57
IV.2.9 Strategia Rozwoju Miasta Kraśnik 58
IV.2.10 Program Ochrony Środowiska dla Gmin, dla Związku Międzygminnego „Strefa Usług Komunalnych" w Kraśniku 58
IV.2.11 Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Kraśnik na lata 2007 – 2015 58
IV.2.12 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kraśnika. 59

IV.3 System wdrażania planu ____ **60**

IV.4 Planowane inwestycje ____ **63**

V. Monitorowanie i ocena realizacji ZPRTP dla Miasta Kraśnik ____ **65**

V.1 System monitorowania realizacji planu ____ **65**

V.2 Sposoby oceny wykonywania planu ____ **67**

V.3 Sposoby inicjowania współpracy pomiędzy sektorem publicznym, prywatnym i organizacjami pozarządowymi ____ **69**

V.4 Promocja ZPRTP ____ **69**

VI. Dokumenty źródłowe ____ **72**

VII. Spis tabel, map i wykresów ____ **73**

I. Podstawowe założenia dotyczące Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego dla Miasta Kraśnik na lata 2010 – 2012

Miasto Kraśnik prowadzi politykę transportową poprzez dostępne instrumenty prawne oraz sposób zarządzania rozwojem i funkcjonowaniem systemu transportowego. Istotną częścią tych działań jest polityka inwestycyjna, nastawiona na efektywne wykorzystanie środków własnych i zewnętrznych, w tym wsparcia ze środków funduszy Unii Europejskiej.

Ponadto instrumentem wdrażania deklarowanej polityki jest system zarządzania transportem, przy czym w zakresie transportu publicznego polega to na rozdzieleniu funkcji i zadań umieszczonych w Urzędzie Miasta – Referat Gospodarki Komunalnej w Wydziale Gospodarki Mieniem oraz zlokalizowanych w specjalistycznym zarządzie transportu (MPK Sp. z o.o. w Kraśniku).

Działania operacyjne, czyli świadczenie usług realizowane jest w skomercjalizowanych podmiotach gospodarczych, z których dominującym, choć nie jedynym, jest spółka miejska Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Kraśniku. Pozwala to Miastu na sterowanie kierunkami usług, a czynnik konkurencji na rynku umożliwia oddziaływanie na poziom cen i jakość usług.

Najważniejsze elementy dotyczące rozwoju transportu publicznego z których składa się plan to: planowane inwestycje, cele oraz oczekiwane efekty, sposoby finansowania planu wraz z harmonogramem realizacji, a także system jego wdrażania, monitorowania i oceny jego realizacji.

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Kraśnika obejmuje okres 2010 – 2012. Obszarem opracowania objęto Miasto Kraśnik. Ważnymi komponentami są plany przestrzennego rozwoju miasta, wzrost motoryzacji, rozwój sieci drogowej oraz dróg rowerowych. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego wyznacza w tym zakresie potencjalne możliwości przestrzenne.

Najważniejsze problemy dotyczące transportu publicznego w mieście:

- infrastruktura transportu publicznego nie zawsze dostosowana do aktualnych potrzeb,
- wzrost motoryzacji i konieczność rozwoju sieci drogowej,
- niewystarczające nakłady rozwojowe w transporcie publicznym.

Planowane działania stanowią dobrą bazę wyjściową do zmian koniecznych dla zrównoważonego rozwoju Kraśnika. Analiza planowanych inwestycji, wskazuje na możliwość przeznaczenia znaczących środków własnych oraz pozyskania środków zewnętrznych w celu dokonania zasadniczych zmian w sytuacji transportu publicznego.

ZPRTP wskazuje na zasadnicze problemy źródłowe (ekonomiczne) niekorzystnych jak dotąd procesów: zbyt małe dofinansowanie transportu publicznego nakładami niezbędnymi dla odtwarzania potencjału i jego dostosowania do potrzeb mobilności mieszkańców oraz nieproporcjonalny do tego stanu rozwój sieci drogowej.

Wobec problemu kluczowego zarysowano cztery priorytety rozwoju systemu transportu publicznego:

1. przyspieszenie transportu publicznego,
2. zwiększenie dostępności transportu publicznego,
3. poprawa efektywności transportu publicznego,
4. poprawa wizerunku transportu publicznego,

ZPRTP kładzie nacisk na poprawę funkcjonowania miejskiego systemu komunikacyjnego oraz wykorzystanie programu rozwojowego w sieci ulic, dróg, chodników i parkingów, dla celów uspokojenia ruchu i nadania priorytetowego znaczenia odciążonych przez ruch obszarów miejskich dla usprawnienia transportu publicznego w miejskich korytarzach drogowych.

Plan finansowy działań dotyczących rozwoju transportu publicznego na obszarze Miasta Kraśnik obejmuje kwotę 19 070 000 zł, tj. około 6 356 667 zł średnio rocznie.

Większość zadań inwestycyjnych będzie zarządzana i wdrażana przez Urząd Miasta Kraśnik (Wydział Gospodarki Mieniem – Referat Gospodarki Komunalnej) którego doświadczenie i struktura organizacyjna są adekwatne do struktury planowanych projektów. Jeden projekt będzie zarządzany przez MPK w Kraśniku.

II. Charakterystyka sytuacji społeczno – gospodarczej na terenie Miasta Kraśnik

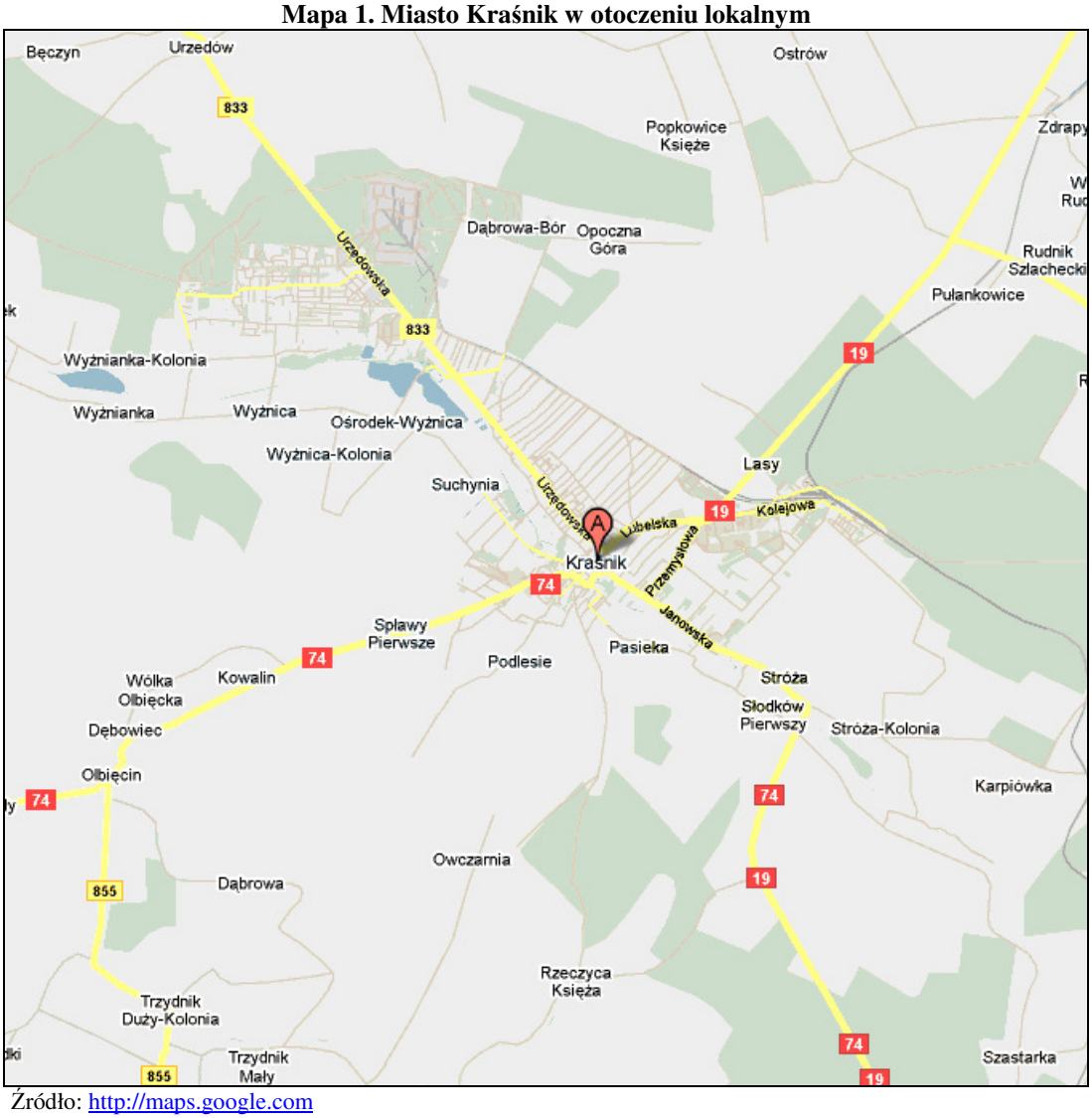
II.1. Informacje ogólne dotyczące Miasta Kraśnik

Powierzchnia miasta Kraśnik wynosi 25,29 km². Kraśnik jest położony nad rzeką Wyżnicą, będącą prawym dopływem Wisły, w odległości 49 km na południowy zachód od Lublina. Miasto Kraśnik tworzą dwie odległe od siebie o kilka kilometrów dzielnice (Fabryczna i Lubelska), położone na Wzgórzach Urzędowskich, okalających dolinę Wyżnicy. Pozostałe podrzędne dzielnice to: Piaski i Budzyń. W okolicach miasta swój początek ma piękne krajobrazowo Roztocze Zachodnie.

Kraśnik jest stolicą powiatu, w skład którego wchodzi 10 gmin: miejska – Kraśnik, wiejsko-miejska – Annopol oraz 8 wiejskich: Kraśnik, Dzierzkowice, Gościeradów, Szastarka, Trzydnik Duży, Urzędów, Wilkołaz i Zakrzówek.

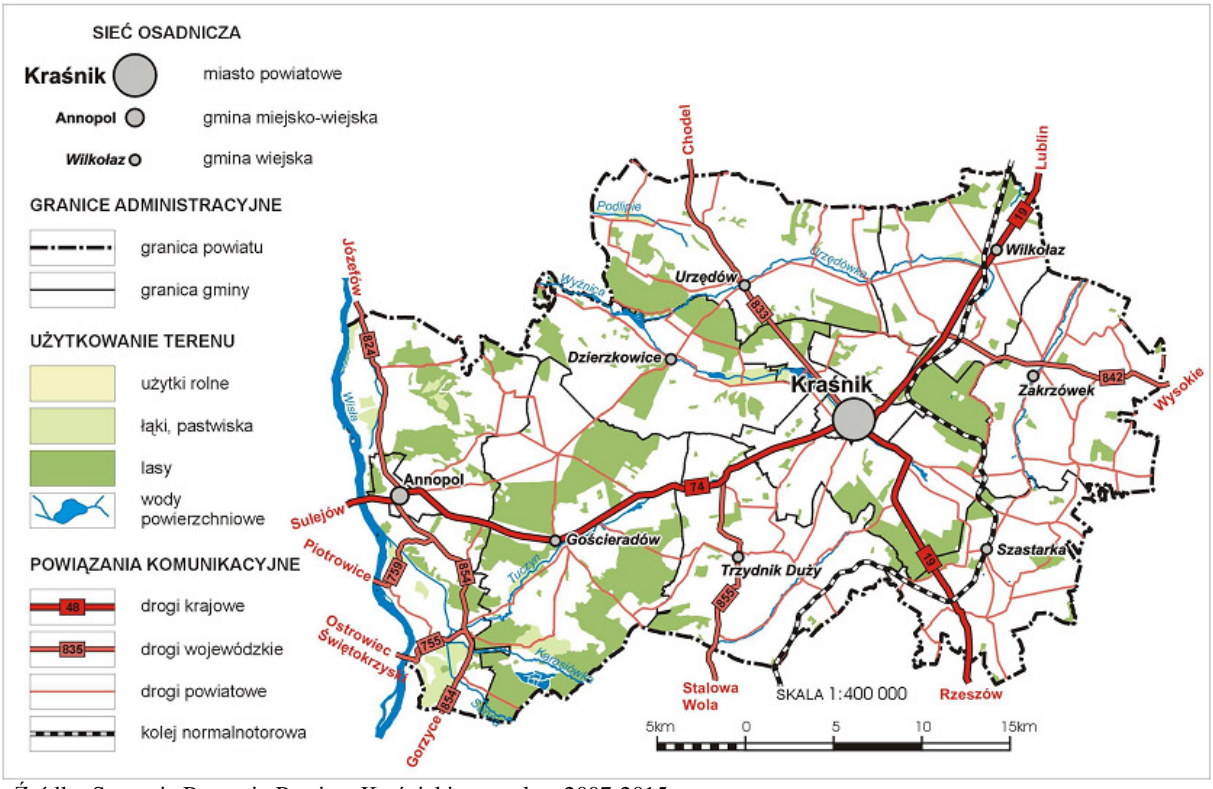
Kraśnik jest tradycyjnie ukształtowanym ośrodkiem handlowo – usługowym i administracyjnym. Miasto jest także istotnym w skali regionu ośrodkiem gospodarczym. Dominujący w mieście zakład przemysłowy - Fabryka Łożysk Tocznych - jest jednym z największych przedsiębiorstw całego regionu.

Mapa 1. Miasto Kraśnik w otoczeniu lokalnym



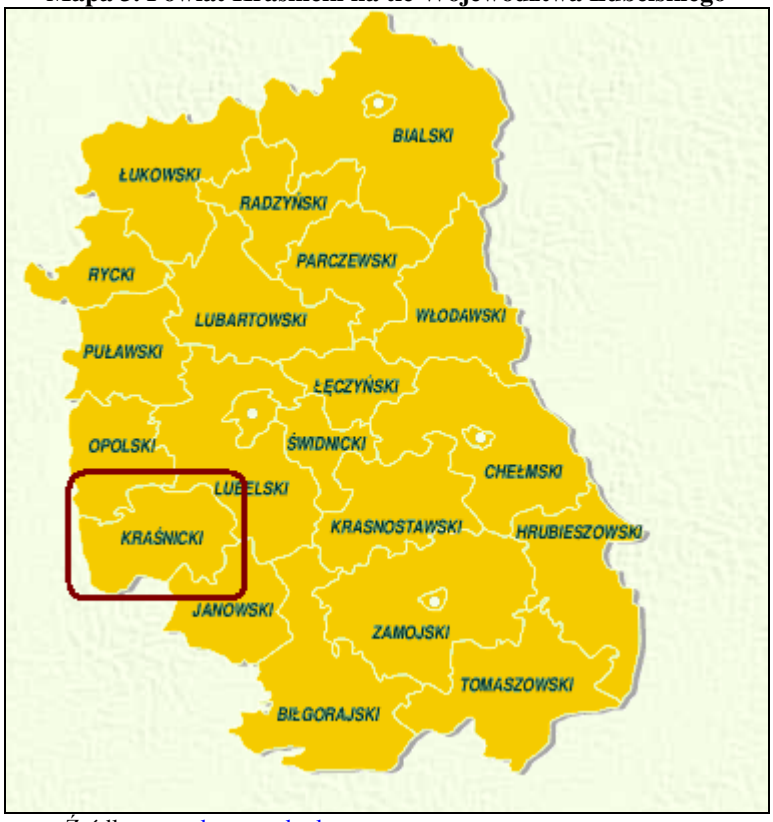
Źródło: http://maps.google.com

Mapa 2. Kraśnik na tle Powiatu Kraśnickiego - układ osadniczy i komunikacyjny



Źródło: Strategia Rozwoju Powiatu Kraśnickiego na lata 2007-2015

Mapa 3. Powiat Kraśnicki na tle Województwa Lubelskiego



Źródło: www.ktpzg.pttk.pl

Mapa 4. Kraśnik na mapie Polski

Źródło: www.ken.pbw.lublin.pl

Tabela 1. Dane ogólne dotyczące Miasta Kraśnik

Powierzchnia miasta	25,29 km²
Powierzchnia poszczególnych terenów (w%)	- użytki rolne: ok. 61% - lasy: ok. 10% - tereny pod zabudowę (mieszkalne i przemysłowe) oraz pozostałe grunty: ok. 30%
Obszary prawnie chronione	490,3 ha
Liczba mieszkań	12 266
Powierzchnia użytkowa mieszkań	769 535 m²
Długość czynnej sieci rozdzielczej wodociągowej	88,2 km
Liczba mieszkańców korzystających z instalacji wodociągowej (w %)	95,4% ogółu mieszkańców
Długość czynnej sieci kanalizacyjnej	69,1 km
Liczba mieszkańców korzystających z instalacji kanalizacyjnej (w %)	85,8% ogółu mieszkańców
Długość czynnej sieci gazowej	108 023 m
Liczba mieszkańców korzystających z instalacji gazowej (w %)	96,7%
Liczba podmiotów gospodarczych	2 817
Największy pracodawca	Fabryka Łożysk Tocznych Kraśnik S.A. – około 2 000 zatrudnionych
Liczba ludności	35 642
Ludność w wieku produkcyjnym	64,4% ogółu mieszkańców
Liczba kobiet na 100 mężczyzn	110
Gęstość zaludnienia	1 409 osób / km²
Przyrost naturalny na 1000 ludności	0,3 osoby
Saldo migracji	- 148
Osoby pracujące	10 290
Osoby bezrobotne	2 225
Liczba przestępstw (31.05.2008 r.)	386
Liczba zakładów opieki zdrowotnej	20
Osoby, które skorzystały ze świadczeń pomocy społecznej (30.06.2008 r.)	324 osoby

Źródło: Dane MPK w Kraśniku, dokumenty strategiczne miasta oraz Bank Danych Regionalnych GUS

II.1.1 Struktura przestrzenna miasta

Kraśnik jest strukturą funkcjonalno – przestrzenną składającą się z dwóch sztucznie połączonych organizmów miejskich, Kraśnika Lubelskiego i Fabrycznego. Jako całość tworzy układ pasmowy wzdłuż osi komunikacyjnej jaką jest ulica Urzędowska. Na końcach tej ulicy znajduje się Kraśnik Fabryczny i dzielnica Kraśnika Starego – „Piaski – Zarzecze", uformowane na układach kratowych ulic. Pasmowy układ pomiędzy w/w dzielnicami, bardzo przewężony w części środkowej (Budzyniu), charakteryzuje się monotonnym ciągiem zabudowy zagrodowo – jednorodzinnej. Jedynym urozmaiceniem trzy - kilometrowego pasma jest rozwidlenie ulic Budzyńskiej, Długiej i Nadstawnej z otwarciami widokowymi w dolinę rzeki i w kierunku północnym.

Najstarsza część miasta, powstała na wzgórzu nad doliną rzeki Wyżnicy, posiada bardzo czytelny układ urbanistyczny. Główna oś kompozycyjna, biegnąca po dawnym szlaku handlowym (z Krakowa przez Zawichost do Lublina i na Ruś) przechodzi po przekątnej rynku, wokół, którego powstało ufortyfikowane uprzednio miasta. Linia dawnych murów obronnych, biegnąca po naturalnych skarpach i pierścieniowo otaczająca miasto jest do dziś czytelna w przestrzeni. Stare Miasto może poszczycić się układem urbanistycznym wpisanym do rejestru zabytków o wybitnych walorach kompozycyjnych - z centralnie usytuowanym rynkiem, interesującym układem ulic wychodzących z jego naroży, ulicami przymurnymi (Wąską, Niecałą) i podmurnymi (Wierzbową, Strażacką, Podwalną, Okopową) otaczającymi dawne miasto lokacyjne i podkreślającymi jego usytuowanie na wzgórzu. Wokół tej najstarszej części miasta, na osiach ulic wybiegających z rynku (Rycerskiej, Ogrodowej, Kościuszki, Lubelskiej, Bagno, Narutowicza) lub dróg przymurnych (Strażacka, z kontynuacją w Podleskiej) ukształtowały się przedmieścia. Ulice Piłsudskiego, Szewska, część ulicy Narutowicza i Oboźnej tworzą następny (nie zamknięty) pierścień. Dalej położona ulica Dąbrowskiej, kierunek wewnętrznej ulicy Grodzkiej, również podkreślają ten układ.

Stare Miasto, jak też cała dzielnica Śródmieście tworzy układ koncentryczny, ograniczony ukształtowaniem powierzchni: doliną rzeki i wąwozami. Wąwozy - ulice, schodzące do doliny ul. Szewskiej i ulicy Zaklikowskiej (Stroma, Skośna, Rzeczycka, Szewska) to również część zmodyfikowanego układu koncentrycznego uwarunkowanego ukształtowaniem powierzchni. Dalej powstałe dzielnice: Góry, Bojanówka, Zarzecze, Piaski, Kwiatkowice mają charakter pasmowy - są "rozwinięte" po dwóch stronach doliny Wyżnicy. Są to dzielnice powstałe wzdłuż ulic poprzecznych Zaklikowskiej i Oboźnej - Suchyńskiej, Janowskiej i Jagiellońskiej oraz Urzędowskiej) do głównego ciągu komunikacyjnego - ulicy Lubelskiej.

Współczesne miasto w Kraśniku Lubelskim - dzielnica Piaski Zarzecze – powstało na kratowym układzie ulic w kwartale ograniczonym ulicami Urzędowską, Lubelską i Al. Tysiąclecia. Jest to dzielnica wielorodzinna z enklawami zabudowy wielorodzinnej "przyczepiona" do północno - wschodniego końca ulicy Urzędowskiej. Ulice na tym osiedlu nie mają kontynuacji po południowej stronie Urzędowskiej, gdzie pomiędzy nią, a ulicą Jagiellońską zachował się krajobraz zdegradowanej wsi. Zabudowa zagrodowa została tu miejscami zastąpiona przez „miejskie klocki" zabudowy jednorodzinnej, powstałe na części siedlisk lub na wydzielonych z nich działkach. Siedliska nie zostały jednak polikwidowane i tak budynki gospodarcze: stodoły i obory wymieszane są z pudełkami krytymi w większości dachem kopertowym. Gdzieniegdzie są zlokalizowane, szczególnie od strony ul. Jagiellońskiej, malownicze drewniane chałupy o dużych walorach architektonicznych i regionalnych, wartościowym wystroju elewacji. Obszar tej zabudowy odcina blokowisko położone na północ od Urzędowskiej (na całej jego długości) od doliny rzeki Wyżnicy.

Kraśnik Fabryczny, powstały wokół „przypiętej" do ul. Urzędowskiej pętli ulic (Al. Niepodległości, Graniczna, Krasińskiego, Słowackiego), przecinają dwie znaczące dla układu, główne ulice poprzeczne, o kierunku północ – południe: Wyszyńskiego i Mickiewicza. Miasto wewnątrz i wokół pętli - to najstarsza, powojenna część Kraśnika Fabrycznego z charakterystyczną dla tego okresu socrealistyczną zabudową mieszkaniową i użyteczności publicznej. Ta przeskalowana w stosunku do wielkości miasta, wielkokubaturowa zabudowa o typowych cechach reprezentatywnych dla socrealizmu, jest najbardziej „miejską", a nawet „wielkomiejską" enklawą w krajobrazie całego miasta. Niewątpliwie też jest świadectwem powstania Kraśnika Fabrycznego i pewnego rodzaju strefą jego „tożsamości". Stwarza też specyficzny klimat w aspekcie porównania jej gabarytów do skali niewielkiego miasteczka.

Za potencjalną oś kompozycyjną miasta można uznać jedynie Ulicę Urzędowską, gdyż obecnie nie posiada ona równomiernie rozłożonego zainwestowania lub w sposób komponowany zagospodarowanych pierzei, wnętrz urbanistycznych, dominant i punktów krystalizujących układ pasmowy.

Główna ulica wprowadzająca do miasta – ul. Lubelska (również potencjalna oś) obudowana jest na odcinkach samotnymi budynkami jednorodzinnymi i użyteczności publicznej jak: Urząd Miejski, Zakład Doskonalenia Zawodowego, czy przemysłowymi, a na części osiedlem wielorodzinnym. Faktyczną osią kompozycyjną staje się na obszarze Śródmieścia, posiadając swą kontynuację w ulicy Strażackiej, a następnie Podleskiej. Od mostu na Wyżnicy, wspinająca się pod górę Lubelską, jest malowniczą i widokową ulicą, mimo, że miejscami zaniedbaną. Szczególnie skrzyżowanie Lubelskiej, Narutowicza i Strażackiej stanowi miejsce widokowe z panoramą rozciągająca się na północ aż do Zakładu Energetycznego.

W panoramie Kraśnika dominanty przestrzenne tworzą: kościół p.w. Wniebowstąpienia NMP i kościół Św. Ducha w Kraśniku Starym oraz kościół przy ul. Krasińskiego w Kraśniku Fabrycznym.

Najważniejszym wnętrzem urbanistycznym Kraśnika jest Rynek Starego Miasta. Rynek ma kształt zbliżony do trapezu wydłużonego w kierunku zachodniego naroża. Odstępstwo od typowego kwadratowego rynku jest cechą, podnoszącą wartość zachowanego układu, charakteryzującą miasta powstałe na przelotowych trasach komunikacyjnych (w przypadku Kraśnika trasa przebiega po diagonalnej rynku). Staropolski rynek nie posiadał nawierzchni utwardzonej, dopiero w XIX w. uzyskał bruk z kamieni polnych. Środek rynku nigdy nie był zabudowany. Ratusz XVI – wieczny (drewniany) był skromny i stał zapewne w pierzei. Kolejny ratusz z całą pewnością usytuowany był w pierzei południowo - zachodniej.
Wcześniejszy charakter rynku jest typowy dla małego miasta południowej Lubelszczyzny. Należy podkreślić jednak walor indywidualności rynku kraśnickiego przejawiający się w wyjątkowym nagromadzeniu malowniczych zajazdów oraz różnicującym formy zestawieniu parterowych obiektów o „rozciągniętych" fasadach z wąskofrontowymi, dwu- i trzykondygnacyjnymi kamieniczkami czynszowymi. Kres charakterowi miasta przyniosło wprowadzenie wielkokubaturowych, zunifikowanych pod względem architektonicznym budynków: domu handlowego, poczty oraz budynku wielorodzinnego.

Współczesny Kraśnik Lubelski właściwie jest pozbawiony takich wnętrz jak Rynek Starego Miasta. Przy ulicy Urzędowskiej znajduje się jedno takie wnętrze - Plac 22-go Pułku Ułanów - z usytuowaną w nim dawną twierdzą Pułku (obecnie Urząd Stanu Cywilnego). Pomiędzy blokami na osiedlu wielorodzinnym wytworzyło się zielone wnętrze, czytelne raczej dzięki obniżeniu terenu niż ukształtowaniu otaczającej zabudowy. Wnętrze to, przeznaczone na cele rekreacyjne, zagospodarowane jest trawnikami, ścieżkami spacerowymi i boiskiem sportowym.

W Kraśniku Fabrycznym centralnym wnętrzem wytworzonym przez otaczającą zabudowę jest skwer "20 - lecia" na rogu ul. Mickiewicza i Al. Niepodległości. Porośnięty wysokimi drzewami i mający kontynuację za ulicą Sikorskiego jest bardziej odbierany jako park niż wnętrze. Najładniejszy skwer - bardziej czytelny jako wnętrze dzięki małej ilości wysokich drzew, znajduje się przy Al. Niepodległości obok Domu Kultury. Wnętrze to posiada centralnie usytuowana fontannę i atrakcyjnie skomponowaną zieleń. Mniejsze wnęki i poszerzenia ulic znajdują się na skrzyżowaniu ul. Wyszyńskiego i Al. Niepodległości.

II.1.2 Kierunki zagospodarowania przestrzennego Kraśnika

Kierunki zagospodarowania przestrzennego miasta zostały określone w *Studium uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kraśnik.* Do najistotniejszych kierunków zagospodarowania przestrzennego zaliczono:

- Kształtowanie dwóch silnych organizmów miejskich w wyznaczonych strefach urbanizacji i strefy rekreacyjno - usługowej dla obu miast (oraz mieszkaniowej niskiej intensywności o dodatkowych funkcjach pensjonatowych) w Budzyniu.
- Nowe dzielnice mieszkaniowe - osiedla o intensywności zabudowy 0,3 – 0,5 powstaną w Kraśniku Lubelskim na północ od ul. Armii Krajowej, z centralnie zlokalizowanymi usługami (na wydzielonych działkach lub w parterach domów wielorodzinnych) i centralnym placem publicznym. W Kraśniku „Starym" na zabudowę mieszkaniową z usługami zostaną też przeznaczone tereny po wyeksploatowanej cegielni przy ul. Kościuszki.
- Wykształcenie centrum miasta przy Rynku i powiązanie go ulicą Lubelską (nasyconą usługami i obiektami centrotwórczymi) z ośrodkiem przy Armii Krajowej - Lubelskiej - Struga i dalej na północ wzdłuż zielonego wąwozu do dzielnicy mieszkaniowej. Kierunkiem poprzecznym do osi - ul. Lubelskiej będzie ul. Urzędowska, gdzie koncentracja usług nastąpi poprzez wykorzystanie rezerw terenowych, a głównie poprzez zagospodarowanie usługami terenów obecnie zaniedbanych i wymianę obiektów w złym stanie technicznym, np. przy ul. Koszarowej (dot. terenu na osiedlu jednorodzinnym „Koszarowa"), gdzie zostaną dopuszczone usługi. Ośrodkiem usługowym „wspomagającym" w rozwoju Stare Miasto będzie w przyszłości teren po wyeksploatowanej cegielni przy ul. Cegielnianej (pomiędzy ul. Cegielniana i Młyńska, gdzie dopuszczone zostaną usługi komercyjne, w tym typu giełdowo-targowego i inne, w zależności od potrzeb miasta).
- Nowe inwestycje publiczne, które będą realizowane wzdłuż projektowanej osi usługowej oraz przy Rynku Starego Miasta (Ratusz, Starostwo Powiatowe). W rozwojowej dzielnicy mieszkaniowej przy ul. Armii Krajowej zostaną zlokalizowane też usługi publiczne (ponadlokalne), zapewniające wzrost poziomu życia mieszkańców, np. oświatowe (nastąpi powiększenie terenu obecnego Liceum Ogólnokształcącego w celu pełnienia funkcji zespołu szkół, np. średnich i półwyższych wraz z internatami). Drugim terenem usług publicznych (w związku z pełnieniem przez miasto funkcji powiatowych) będzie obszar o pow. ok. 3,7 ha, położony na południu Kraśnika „Starego". Będzie to rezerwa na usługi zdrowia i opieki społecznej (hospicjum, domy starców, noclegownia dla bezdomnych, szkoła życia dla dzieci defektywnych).

- Nowe tereny mieszkaniowe – staną się nimi tereny, zarezerwowane dotychczas na ośrodek usługowy w dzielnicy Piaski - poprzez dopuszczenie na tych terenach funkcji mieszkaniowych na wyższych kondygnacjach.
- Rozwój nowych terenów jednorodzinnych. W dzielnicy wschodniej będą przekształcone i uporządkowane tereny obecnej zabudowy zagrodowo -jednorodzinnej pomiędzy ul. Jagiellońską i Urzędowską. Budownictwo jednorodzinne na obecnie zainwestowanych obszarach będzie rozwijało się poprzez uzupełnienia na niezagospodarowanych działkach oraz wymianę budynków w złym stanie technicznym również na obszarach pomiędzy ul. Janowską, Przemysłową i Armii Krajowej. Terenami rozwojowymi budownictwa jednorodzinnego będą tereny na północ od Al. Tysiąclecia i ul. Lubelskiej oraz tereny na południe od ciągu ulic Oboźna – Suchyńska (z wewnętrzną ulicą lokalną Bojanowską), jak również tereny za Starym Miastem, u wylotu na Kielce (pomiędzy ul. Kościuszki, a projektowana Żytnią).
- W Kraśniku Fabrycznym kierunkiem rozwoju funkcji mieszkaniowych będą tereny zabudowy wyższej intensywności, położone na północ od ul. Granicznej, ze skoncentrowanym pasmem usług wzdłuż ulicy Kardynała Wyszyńskiego. Terenami rozwojowymi budownictwa jednorodzinnego będą tereny po południowej stronie ulicy Granicznej.
- W całym mieście wyznaczono wiele terenów pod usługi publiczne (szkoły, przedszkola, usługi zdrowia, sport, zieleń publiczna).
- Tereny rekreacji i wypoczynku dla obu Kraśników znajdowały się będą poza obecnymi granicami administracyjnymi miasta, na południe od dzielnicy Budzyń, w związku z projektowanym tam zbiornikiem retencyjnym. W granicach miasta, w dzielnicy Budzyń planuje się rozwój funkcji mieszkaniowo - pensjonatowych oraz obsługi turystyki (hotele, gastronomia, handel).
- Terenami wypoczynku i spotkań mieszkańców będą również tereny parku jordanowskiego w dolinie Wyżnicy, projektowane na zachód od parku błonia rekreacyjne, centralny park Kraśnika Lubelskiego - wąwóz położony na północ od ul. Armii Krajowej, jak również las „Kraśnik Fabryczny".
- Powstanie nowych terenów przemysłowych lub usługowo – składowych („aktywizacji działalności gospodarczych") położonych obok projektowanej drogi ekspresowej, na płn - wsch. od ul. Obwodowej. Tereny te oraz istniejąca dzielnica przemysłowa przy ul. Kolejowej i Obwodowej, z powodu bardzo dobrej lokalizacji (najlepszego dostępu komunikacyjnego) będą traktowane jako „rozwojowe" - strategiczne dla miasta.
- W Kraśniku Fabrycznym terenem działalności gospodarczej będzie obszar położony na północ od oczyszczalni ścieków - pomiędzy ul. Graniczną a Al. Młodości, natomiast nowymi terenami przemysłowymi będą obszary położone obok oczyszczalni ścieków. Terenem

strategicznym dla rozwoju funkcji turystycznych będzie teren w Budzyniu przy ul. Urzędowskiej.

- Rozwój dzielnic przemysłowych poprzez maksymalne wykorzystanie istniejących rezerw terenowych na zainwestowanych obszarach, głównie pomiędzy ul. Obwodową i Kolejową oraz na obszarze należącym do Fabryki Łożysk Tocznych. W małych przedsiębiorstwach, usytuowanych w różnych miejscach w mieście, wokół obiektów uciążliwych zostaną wytworzone pasma zieleni izolacyjnej.

Za priorytetowy kierunek zagospodarowania przestrzennego uznano wypracowanie zwartej struktury miejskiej i przeciwdziałanie rozproszeniu zabudowy m. in. poprzez następujące działania:
– zdelimitowanie obszaru miasta na tereny przeznaczone do urbanizacji i tereny przedmieść (suburbii);
– ograniczenie inwestowania poza przebiegiem przyszłej obwodnicy oraz na innych terenach położonych z dala od centrum;
– wykorzystanie do maksimum terenów w obrębie istniejącego zainwestowania - głównie pomiędzy ulicą Urzędowską i Jagiellońską oraz Piłsudskiego i Dąbrowskiej - poprzez eliminacje zabudowy zdegradowanej i zagrodowej;
– wykorzystanie pod przyszły rozwój miasta terenów położonych na północ od ulicy Armii Krajowej;
– ograniczenie inwestowania na obszarach położonych na północ od Alei Tysiąclecia;
– uporządkowanie przypadkowo ustawionych względem siebie domów, budynków gospodarczych i zagród poprzez stosowanie wypełnień w postaci plomb, parawanów zieleni i innych rozwiązań mogących przyczynić się do zwiększenia ładu przestrzennego;

Kierunkiem zagospodarowania przestrzennego będzie dążenie do stworzenia krajobrazu miejskiego:
– dążenie do uzyskania zwartości zabudowy miejskiej o wyrazistej formie;
– wykorzystywanie w miarę możliwości terenów wzdłuż głównych ulic miejskich (Lubelska, Urzędowska) na zabudowę o charakterze zwartym i typowo miejskim: budownictwo wielorodzinne z usługami w parterach o wysokości właściwej dla krajobrazu średniej wielkości miasta;
– przy ulicach będących głównymi osiami kompozycyjnymi miasta: Lubelskiej i Urzędowskiej oraz innych istotnych dla odbioru miasta (np. Św. Faustyny) wytworzenie wnętrz urbanistycznych (placów i skwerów, poszerzeń ulic, wnęk), dominant i akcentów;
– w dzielnicach mieszkaniowych podkreślanie i kreowanie miejsc „tożsamości" ważnych dla miejscowej tradycji, będących dla mieszkańców wizytówkami ich dzielnicy (poprzez szczególnie atrakcyjnie opracowane obiekty małej architektury);
– lokalizowanie interesujących obiektów na zamknięciach ulic i w miejscach eksponowanych (np. na zamknięciu ulicy Lubelskiej, przy Zakładzie Energetycznym, na rogu ul. Lubelskiej i Przemysłowej);

– w Kraśniku Fabrycznym tworzenie wnętrz (placów publicznych) otoczonych usługami komercyjnymi i w miarę potrzeby publicznymi, szczególnie przy przyszłej głównej drodze wjazdowej z gminy - ulicy Wyszyńskiego;
– wybranie precyzyjnie miejsc pod lokalizacje „monumentów" obiektów publicznych (tych, które mają za zadanie być akcentami, dominantami, „rzeźbami w przestrzeni" i posiadać właściwą swej roli architekturę) oraz obiektów tzw. „miejskiej tkanki łącznej" (które mają za zadanie wpasować się w otoczenie oraz współtworzyć harmonię miasta);
– wyznaczenie obszarów pod zabudowę wielorodzinną mieszkaniową, w tym komunalną, kierując się zasadą tworzenia właściwej sylwety miasta oraz zasadą wzmacniania i podkreślania głównych osi komunikacyjnych;
– zakazanie budowy obiektów komercyjnych (warsztatów, hurtowni, obiektów handlowych) z blachy i szkła (zwanych popularnie „stodołami") w rejonie zwartej zabudowy miejskiej.

Za istotny kierunek zagospodarowania przestrzennego uznano wydobycie, podkreślenie i wykorzystanie - do tworzenia kompozycji miasta przyszłości - wartości dziedzictwa kulturowego i zasobów środowiska przyrodniczego, w tym szczególnie wzgórza staromiejskiego i zamkowego, doliny rzeki Wyżnicy oraz lasu w Kraśniku Fabrycznym, poprzez następujące działania:
– oczyszczenie doliny z substandardowej zabudowy, a w pierwszej kolejności z zabudowy położonej w sąsiedztwie ważnych ze względów krajobrazowych części doliny (zabudowa slumsowa przy ul. Parkowej i przy Oboźnej obok parku);
– przebudowanie przedpola starego miasta w okolicy dworca autobusowego poprzez usunięcie budynków w złym stanie technicznym i zaniedbanych (mur przy rzece w okolicy ul. Lubelskiej), nie zezwalanie na nowe inwestycje przy korycie rzeki oraz poprzez przywracanie dolinie jej naturalnego krajobrazu (łąk i ewentualnie zieleni urządzonej, służącej celom ekologicznym i estetycznym oraz wypoczynkowi mieszkańców);
– wyeksponowanie wzgórza starego miasta oraz wzgórza zamkowego poprzez usuniecie zbędnych zadrzewień, a szczególnie krzaków, zarośli i chwastów; prowadzenie inwestycji, które uporządkowałyby i podkreśliły teren;
– wszelkie inwestycje liniowe, mogące stać się barierami ekologicznymi w dolinie prowadzone będą w sposób zapewniający ochronę przyrody (np. drogi budowane na niskich estakadach);
– uczytelnienie i przebudowanie ciągów pieszych w Kraśniku Fabrycznym poprzez likwidację śmietników, garaży i stacji trafo znajdujących się na ich drodze i przeniesienie tych obiektów w inne miejsca;
– spowodowanie aby obszar leśny stał się elementem znaczącym w strukturze przestrzennej Kraśnika Fabrycznego, był łatwo dostępny i stanowił zamknięcia widokowe ulic i ciągów pieszych biegnących w jego stronę.

Za ważny element zagospodarowania przestrzennego uznano także przeciwdziałanie nadmiernemu rozdrabnianiu własności w dzielnicy przemysłowej przy ul. Obwodowej jak również rozdrabnianiu własności pól.

II.1.3 Struktura podstawowych branż gospodarki

W 2008 r. na terenie miasta Kraśnik funkcjonowało 2 817 podmiotów gospodarczych. Spośród ogólnej liczby podmiotów gospodarczych prowadzących działalność gospodarczą w mieście 91 podmiotów należy do sektora państwowego, a 2 726 do prywatnego.

W Kraśniku dominują podmioty sektora prywatnego, które stanowią blisko 97% wszystkich podmiotów gospodarczych. Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą stanowią około 77,5% ogółu podmiotów sektora prywatnego.

Tabela 2. Miasto Kraśnik - formy własności podmiotów gospodarczych będących w rejestrze REGON w 2008 r.

Forma własności	Ilość podmiotów gospodarczych w 2008 r.	
	Sektor publiczny	Sektor prywatny
Podmioty gospodarki narodowej ogółem	91	2 726
Państwowe i samorządowe jednostki prawa budżetowego	68	-
Przedsiębiorstwa państwowe	1	-
Spółki handlowe	5	109
Spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego	-	16
Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą	-	2 112
Spółdzielnie	-	16
Fundacje	-	7
Stowarzyszenia i organizacje społeczne	-	66

Źródło: Bank Danych Regionalnych – GUS, 2008

Podstawowe branże gospodarki mające wpływ na transport

Według danych GUS za 2008 r. zdecydowana większość podmiotów gospodarczych w Kraśniku prowadziła działalność w sektorze handlu hurtowego i detalicznego oraz naprawy pojazdów (942), a także obsłudze nieruchomości (418). Najmniejsza ilość podmiotów

zarejestrowanych było w sekcjach związanych z branżą energii elektrycznej, gazu i wody (5) oraz administracją publiczną i obroną narodową; obowiązkowymi ubezpieczeniami społecznymi i powszechnym ubezpieczeniem zdrowotnym (20).

Tabela 3. Podmioty gospodarki narodowej na terenie Miasta Kraśnik zarejestrowane w rejestrze REGON wg sekcji PKD w 2008 roku

Podmioty gospodarki narodowej w Mieście Kraśnik	
Ogółem	**2 817**
Sekcja A: Rolnictwo, łowiectwo i leśnictwo	42
Sekcja D: Przetwórstwo przemysłowe	252
Sekcja E: Energia elektryczna, gaz i woda	5
Sekcja F: Budownictwo	248
Sekcja G: Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów	942
Sekcja H: Hotele i restauracje	72
Sekcja I: Transport, gospodarka magazynowa i łączność	160
Sekcja J: Pośrednictwo finansowe	140
Sekcja K: Obsługa nieruchomości	418
Sekcja L: Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe ubezpieczenia społeczne i powszechne ubezpieczenie zdrowotne	20
Sekcja M: Edukacja	77
Sekcja N: Ochrona zdrowia i pomoc społeczna	221
Sekcja O: Działalność usługowa, komunalna, społeczna i indywidualna	220

Źródło: Bank Danych Regionalnych - GUS, 2008

Główni pracodawcy oraz liczba zatrudnionych

Według stanu na koniec 2008 (dane GUS) roku w mieście Kraśnik liczba osób zatrudnionych to 10 290 we wszystkich sektorach gospodarki. Do głównych pracodawców w mieście należą:

1.Fabryka Łożysk Tocznych – Kraśnik S.A. (produkcja łożysk tocznych) – główny pracodawca zatrudniający około 2 000 pracowników;

2.Tsubaki Hoover Polska Sp. z o.o. (produkcja wyrobów metalowych) - około 800 pracowników;

3.Spółdzielnia Inwalidów Jedność - około 200 pracowników.

Pozostała grupa zatrudnionych w mieście pracuje w urzędach samorządowych, szkołach, oddziałach i instytucjach wojewódzkich, bankach oraz w handlu i usługach.

II.1.4 Miejsca poza miastem, z których dojeżdżają osoby zatrudnione w mieście, a także źródła i cele ruchu

Do najważniejszych miejsc z których dojeżdżają osoby zatrudnione w mieście należą:

1. Dzierzkowice – 17 km;
2. Zakrzówek – 12 km;
3. Urzędów – 8 km;
4. Trzydnik – 19 km;
5. Gościeradów – 18 km;
6. Stróża, Słodków – 11 km.

Pasażerowie dojeżdżający z w/w obszarów korzystają z usług komunikacji oferowanej przez przewoźników prywatnych na całej długości przewozu.

Podstawowe potrzeby komunikacyjne mieszkańców miasta i okolic wynikają przede wszystkim z konieczności dojazdu do pracy i szkoły oraz z konieczności zaspokojenia potrzeb socjalnych, handlowych itp.

Miasto jest istotnym w skali regionu ośrodkiem gospodarczym. Dominujący w mieście zakład przemysłowy - Fabryka Łożysk Tocznych - jest jednym z największych przedsiębiorstw całego regionu.

Miasto Kraśnik jako ośrodek administracji powiatowej i miejskiej jest celem dojazdu do tych instytucji samorządowych oraz wielu innych instytucji administracyjnych (m.in. sądy, policja). Starostwo powiatowe zlokalizowane jest w dzielnicy Fabrycznej, natomiast Urząd Miasta w starej części miasta. Ponadto, na terenie Kraśnika znajduje się 8 szkół podstawowych, 4 gimnazja i 3 zespoły szkół ponadgimnazjalnych. Wskazane jednostki oświatowe zlokalizowane są w obydwu dzielnicach miasta. Z komunikacji zbiorowej korzystają w tym przypadku dzieci i młodzież.

Miasto Kraśnik jest również miejscem atrakcyjnym ze względu na walory przyrodniczo - krajobrazowe oraz historyczno – architektoniczne. Do atrakcji turystycznych miasta zaliczyć należy przede wszystkim zabytki, a także muzea. Niewątpliwą atrakcję miasta stanowi również Zalew Kraśnicki, który posiada walory kąpieliskowe oraz rybackie. Miejsca te, są odwiedzane każdego roku przez wielu turystów.

II.1.5 Identyfikacja problemów

Identyfikacja najważniejszych problemów Miasta Kraśnik
▪ układ przestrzenny Kraśnika – dwa „centra miasta" oddalone od siebie o około 7 km; ▪ spadająca od kilku lat liczba mieszkańców; ▪ starzenie się społeczeństwa; ▪ ujemne saldo migracji wewnętrznych; ▪ problemy społeczne (m.in. bezrobocie, alkoholizm, ubóstwo); ▪ wykluczenie społeczne osób niepełnosprawnych; ▪ konieczność działań na rzecz poprawy funkcjonowania komunikacji zbiorowej (m.in. wymiana taboru autobusowego, uruchomienie nowych linii komunikacyjnych); ▪ zły stan techniczny infrastruktury drogowej oraz towarzyszącej; ▪ problemy związane z zanieczyszczeniem powietrza oraz hałas komunikacyjny; ▪ duża liczba przestępstw, również tych o charakterze komunikacyjnym; ▪ zły stan infrastruktury społecznej (obiekty edukacyjne, sportowe oraz związane z opieką społeczną); ▪ zły stan infrastruktury mieszkaniowej; ▪ konieczność podjęcia działań na rzecz rozwoju lokalnej gospodarki (udogodnienia dla przedsiębiorców, uzbrojenie terenów inwestycyjnych).

II.2. Układ drogowy

II.2.1 Infrastruktura drogowa

Zbieg głównych szlaków komunikacyjnych jest dużym atutem miasta Kraśnik. Krzyżują się tu dwie drogi krajowe: nr 19, łącząca Rzeszów z Lublinem, Białymstokiem i Kuźnicą Białostocką (przejście graniczne z Białorusią) oraz nr 74, łącząca Sulejów (koło Piotrkowa Trybunalskiego) i Kielce z Zamościem i Przejściem Granicznym z Ukrainą w Zosinie. W centrum Kraśnika rozpoczyna przebieg droga wojewódzka nr 833 (Kraśnik – Chodel). Ponadto przez miasto przebiega wiele dróg powiatowych oraz gminnych. Urząd Miasta Kraśnik posiada również w swoim zarządzie drogi wewnętrzne (nie posiadające statusu drogi publicznej gminnej jednakże ogólnodostępne), którymi są m. in. drogi dojazdowe do budynków, a także inne drogi mniejszego znaczenia położone na gruntach Gminy Miejskiej Kraśnik.

Poniżej przedstawiono wykaz dróg w mieście Kraśnik.

Drogi krajowe:

- **E-74** - Cegielniana – Kościuszki – Plac Wolności – Narutowicza – Struga – Mostowa – Janowska (od Struga do Przemysłowej) – Przemysłowa – Lubelska (od skrzyżowania z Przemysłową i Kolejową do granicy miasta);
- **E-19** – Janowska (od granic miasta do Przemysłowej) – Przemysłowa – Lubelska (od skrzyżowania z Przemysłową i Kolejową do granicy miasta).

Drogi wojewódzkie:

- **833** – Urzędowska (na całym odcinku) – Lubelska (na odcinku Urzędowska - Przemysłowa).

Drogi powiatowe:

- Al. 1000-lecia;
- Al. Niepodległości;
- Budzyńska;
- Jagiellońska;
- Kolejowa;
- Koszarowa;
- Krasińskiego;
- Kwiatkowskiego (od Al. Niepodległości do Krasińskiego);
- Lubelska (od Urzędowskiej do Narutowicza);
- Mickiewicza (od Al. Niepodległości do Słowackiego);
- Nadstawna;
- Oboźna;
- Obwodowa;
- Piłsudskiego;
- Podleska;
- Rzeczycka;
- Sikorskiego;
- Słowackiego;
- Strażacka;
- Suchyńska;
- Szopena;
- Widerlika;
- Zaklikowska (od Narutowicza do Rzeczyckiej).

Drogi gminne:

- I boczna Janowskiej;
- II boczna Janowskiej;
- 3-go Maja;
- Aleja Młodości;
- Armii Krajowej;
- Asnyka;
- Bagno;
- Balladyny;
- Batalionów Chłopskich;
- Bojanowska;
- Bóżniczna;
- Bracka;
- Ceramiczna;
- Chłodna;
- Ciąg pieszo – jezdny (łącznik Al. Niepodległości – Słowackiego, przy ZS Nr 3);

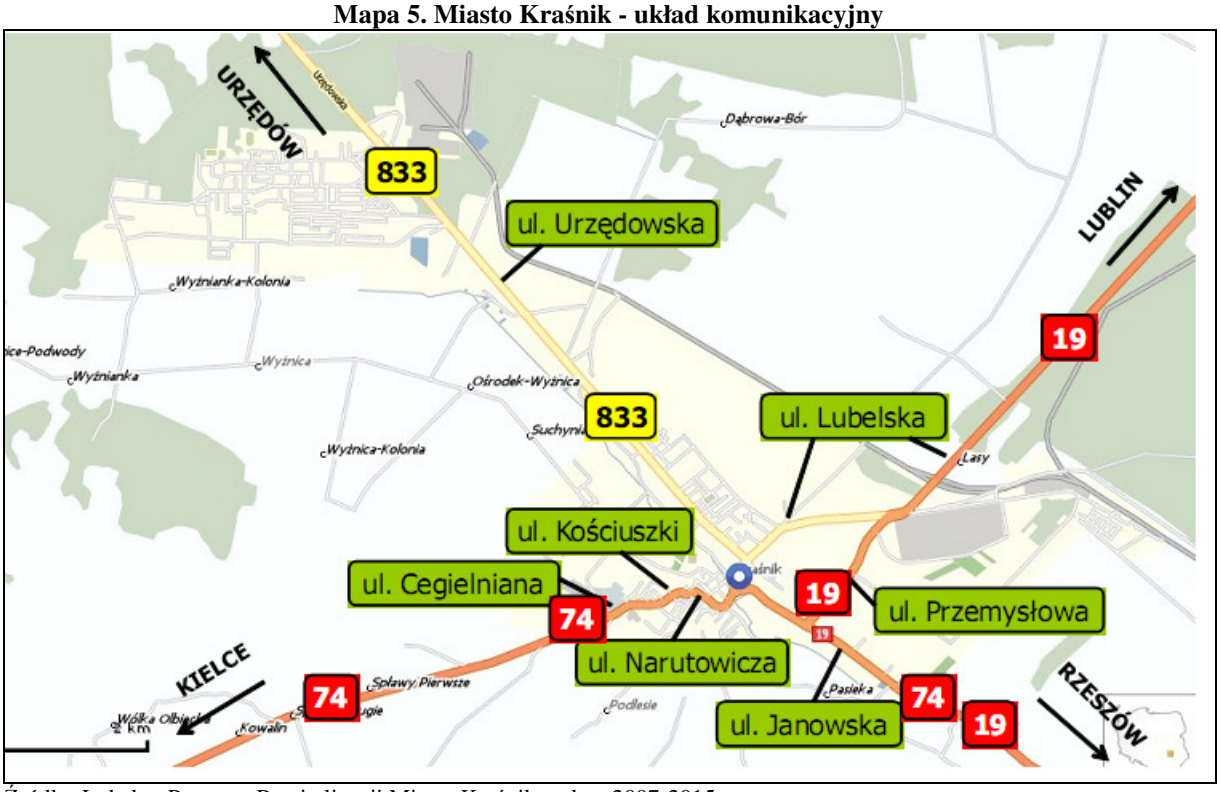
- Cicha;
- Cmentarna;
- Dąbrowskiej;
- Dekutowskiego Zapory;
- Dębowa;
- Długa;
- Dojazd do działek Os. Suchyń;
- Dojazd do oczyszczalni ścieków;
- Dojazd do PSS;
- Dolna;
- Dworaka (Łącznik II);
- Dygasińskiego;
- Energetyczna;
- Festiwalowa;
- Filaretów;
- Gałczyńskiego;
- Greinera;
- Graniczna;
- Grodzka;
- Grunwaldzka;
- Harcerska;
- Inwalidów Wojennych;
- Jasna;
- Kaczmarskiego;
- Kasztanowa;
- Klasztorna;
- Kołłątaja;
- Komisji Edukacji Narodowej;
- Komunalna;
- Konarskiego;
- Konopnickiej;
- Kopernika;
- Krakowska;
- Krańcowa;
- Krasickiego;
- Kraszewskiego;
- Krzywa;
- Ks. J. Popiełuszki (fragment);
- Kwiatkowicka;
- Kwiatkowskiego (odcinek bez przejazdu);
- Leśna;
- Lipowa;
- Łącznik I (Szopena – Mieszka I, za bud. Urzędowska 36);
- Łącznik III (Koszarowa - Reja);
- Łąkowa;
- Łożyskowa;
- Makowa;
- Makuszyńskiego;
- Mała;
- Małachowskiego;
- Matejki;
- Mickiewicza (od Krasińskiego do Granicznej);
- Miedziana;
- Mieszka I;
- Miła;

- Mleczarska;
- Młyńska;
- Moniuszki;
- Nadstawna (odcinek gruntowy);
- Nałkowskiej;
- Niecała;
- Nowa;
- Norwida;
- Ogrodowa;
- Okopowa;
- Olejna;
- Orzeszkowej;
- Ostrowiecka;
- Parkowa;
- Piaskowa;
- Piastowska;
- Pl. Wolności (wokół płyty Rynku);
- Podwalna;
- Pogodna;
- Polna;
- Powstańców Śląskich;
- Północna;
- Prusa;
- Przechodnia;
- Pułaskiego;
- Racławicka;
- Ratuszowa;
- Reja;
- Reymonta;
- Różana;
- Rumiankowa;
- Rybna;
- Rycerska;
- Sienkiewicza;
- Skośna;
- Spacerowa;
- Spokojna;
- Sportowa;
- Staszica;
- Stelmaszczyka;
- Stroma;
- Styki;
- Szewska;
- Szkolna;
- Szpitalna;
- Śliska;
- Św. Faustyny;
- Świerkowa;
- Tęczyńskich;
- Towarowa;
- Tuwima;
- Ułańska;
- Wałowa;
- Wąska;
- Wesoła;

- Wierzbowa;
- Wojska Polskiego;
- Wojskowa;
- Wyspiańskiego;
- Wyszyńskiego;
- Zaklikowska (odcinek bez przejazdu);
- Zakrzowiecka;
- Zawadzkiego;
- Zgoda;
- Zielona;
- Żeromskiego;
- Żwirki i Wigury;
- Żytnia.

Poniżej przedstawiono schemat układu komunikacyjnego miasta, na którym zaznaczono najważniejsze ulice, leżące w ciągu dróg krajowych i wojewódzkiej.

Mapa 5. Miasto Kraśnik - układ komunikacyjny



Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Kraśnik na lata 2007-2015

Najważniejszą ulicą Kraśnika, po której odbywa się ruch pojazdów samochodowych (w tym komunikacja pasażerska) jest ulica Urzędowska licząca w części obejmującej potrzeby komunikacji miejskiej około 6 km. Ulica Urzędowska łączy dwie największe dzielnice miasta Kraśnik, tj. dzielnice Fabryczną i dzielnicę Starą.

Realizacja ZPRTP przyczyni się do poprawy stanu infrastruktury drogowej. W planach jest

budowa oraz przebudowa dróg i ulic, a także podjęcie działań dotyczących rozwoju infrastruktury towarzyszącej typu chodniki, ścieżki rowerowe czy oświetlenie w mieście.

II.2.2 Istniejący i planowany układ sieci i linii komunikacyjnych wraz z infrastrukturą

W czerwcu 2009 r. ogłoszona została upadłość Przedsiębiorstwa PKS w Kraśniku. Obecnie majątkiem pozostałym po PKS Kraśnik zarządza Syndyk masy upadłościowej. Dotychczas realizowane przez PKS linie komunikacyjne zostały w znacznej części przejęte przez przewoźników prywatnych.

W mieście Kraśnik (dzielnica stara) zlokalizowany jest dworzec autobusowy zarządzany obecnie również przez Syndyka masy upadłościowej PKS. Dworzec ten nie jest objęty układem komunikacji miejskiej. Przy placu dworcowym zlokalizowany jest przystanek do obsługi transportu "powiatowego"; korzystają z niego prywatni przewoźnicy realizujący rozkład jazdy po terenie powiatu z dojazdem do Lublina, Stalowej Woli, Warszawy.

W dzielnicy Fabrycznej miasta (ul. Krasińskiego, Mickiewicza) znajduje się tzw. przystanek główny, z którego korzystają wszyscy przewoźnicy. Dla komunikacji miejskiej nie jest to przystanek docelowy, lecz przejazdowy. Dla większości przewoźników prywatnych jest to przystanek początkowy/końcowy zapewniający połączenie z Lublinem, Stalową Wolą i Warszawą.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Kraśniku obsługuje 4 trasy komunikacji miejskiej:

- Linia komunikacyjna nr 2;
- Linia komunikacyjna nr 2A;
- Linia komunikacyjna nr A;
- Linia komunikacyjna nr 7.

Przebieg linii nr A i 7 pokrywa się, natomiast linii nr 2 i 2A pokrywa się w około 90%. Ponadto MPK Kraśnik obsługuje linię nr 1 (linia specjalna) oraz linię nr 8 (linia komercyjna).

Miasto Kraśnik z racji swojej specyfiki komunikacyjnej ma ograniczone możliwości w zakresie rozwoju transportu publicznego. Zdecydowaną większość ulic w dzielnicy Fabrycznej stanowią ulice osiedlowe nieprzystosowane do tego typu transportu. Przestarzała zabudowa dzielnicy Starej z wąskimi i krótkimi ulicami z tych samych powodów wyklucza tworzenie nowych tras komunikacyjnych. Analizując potrzeby zgłaszane przez mieszkańców miasta na różnych forach należy przyjąć zasadność rozwoju transportu publicznego w mieście obejmującą:

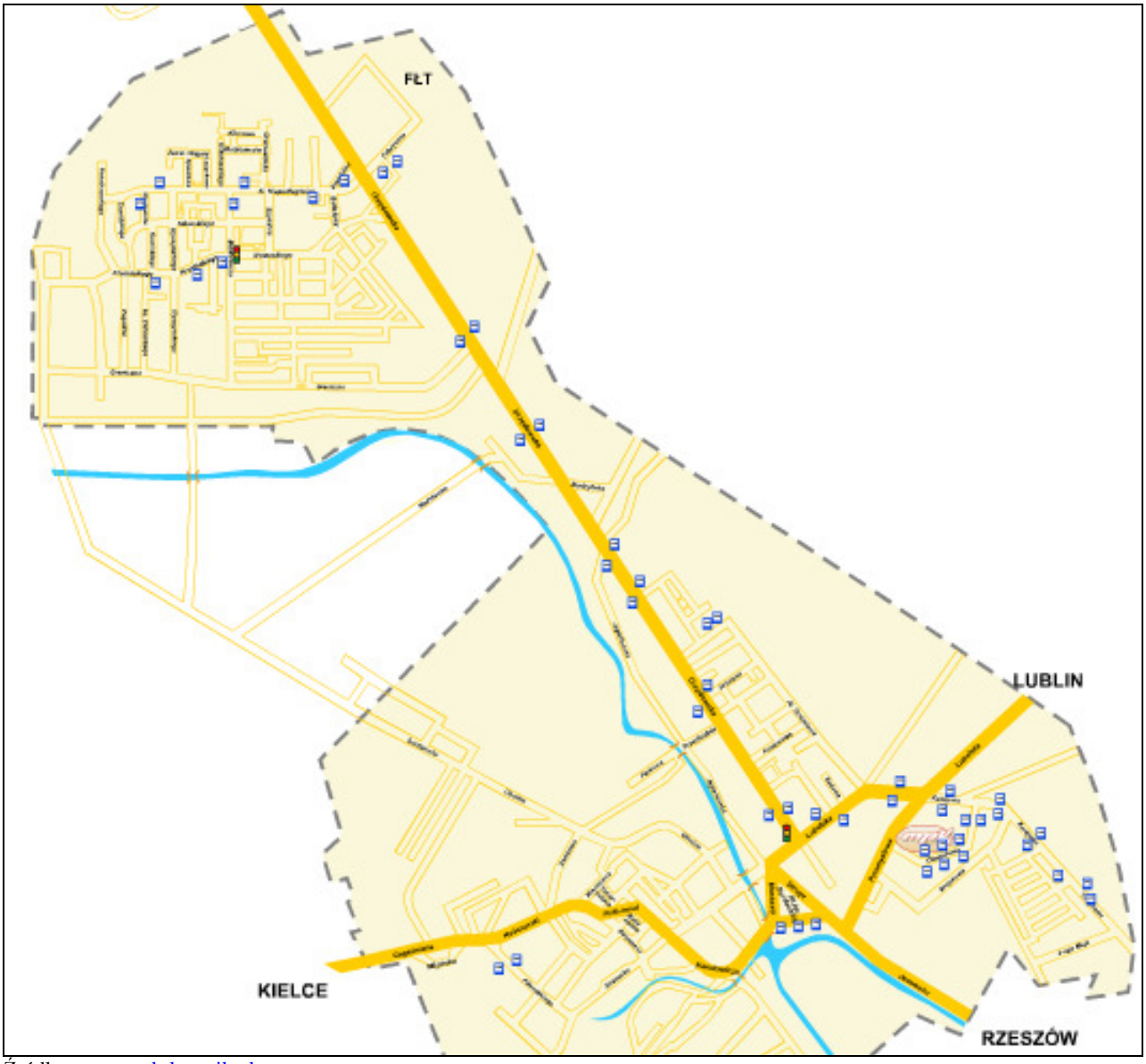
1.Uruchomienie linii komunikacyjnej z dzielnicy Fabrycznej do cmentarza komunalnego,

2.Połączenie ulicy Granicznej z dzielnicą Fabryczną nową linią komunikacyjną,

3.Włączenie do obsługi istniejących linii komunikacyjnych ulicy Aleja Tysiąclecia,

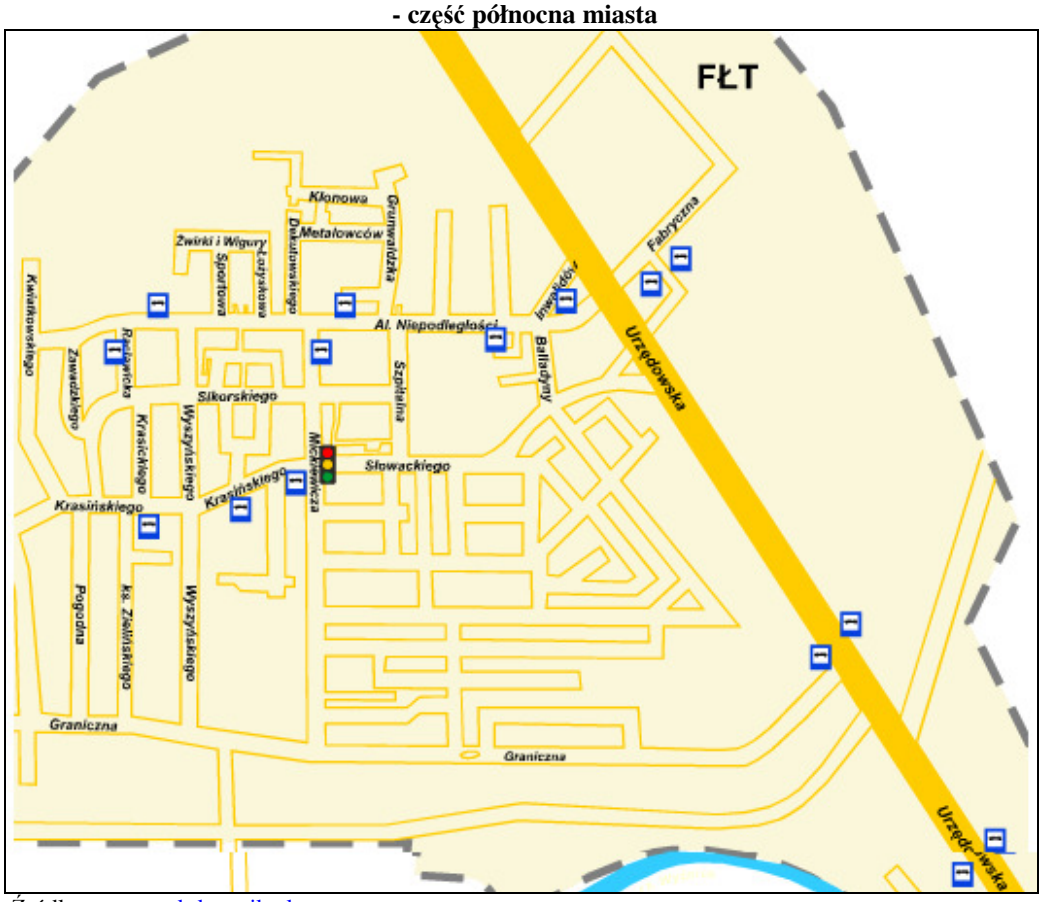
4.Połączenie "Zalewu Kraśnickiego" z dzielnicą Fabryczną.

Mapa 6. Układ linii komunikacyjnych MPK Kraśnik wraz z przystankami



Źródło: www.mpk-krasnik.pl

Mapa 7. Układ linii komunikacyjnych MPK Kraśnik wraz z przystankami - część północna miasta



Źródło: www.mpk-krasnik.pl

Mapa 8. Układ linii komunikacyjnych MPK Kraśnik wraz z przystankami - część południowa miasta

Źródło: www.mpk-krasnik.pl

II.2.3 Komunikacja na obszarze Miasta Kraśnik

Na obszarze miasta Kraśnik brak jest komunikacji lotniczej, szybkich kolei miejskich, tramwajów oraz trolejbusów. Brak jest również planów rozwojowych w tym zakresie.

Przez Kraśnik przebiega natomiast linia kolejowa Lublin – Kraśnik - Stalowa Wola - Rozwadów, co zapewnia mieszkańcom dogodne połączenia kolejowe. Dworzec PKP znajduje się przy ulicy Kolejowej. Obecnie z dworca można dostać się bezpośrednio do wielu polskich miast. Z dworcem można połączyć się z centrum miasta linią nr 2 MPK Kraśnik.

Miasto Kraśnik posiada dobre połączenie autobusowe z największymi ośrodkami miejskimi w skali regionu i kraju, a także – dzięki dużej konkurencji przewoźników prywatnych – z mniejszymi miejscowościami. Przewoźnicy prywatni oferują (poza miejskimi) kursy do m.in. Lublina, Krakowa, Warszawy, Puław, Stalowej Woli, Janowa Lubelskiego, Rzeszowa czy Zakopanego.

Potrzeby mieszkańców miasta w zakresie komunikacji publicznej zabezpieczane są przez

samorządowego przewoźnika jakim jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Kraśniku oraz kilkadziesiąt podmiotów prywatnych prowadzących działalność gospodarczą w tym zakresie. W szczególności są to:

- 11 podmiotów, dla których organem wydającym zezwolenie na regularny transport pasażerski jest Burmistrz Miasta Kraśnik;
- kilkanaście podmiotów, dla których organem jest Starosta kraśnicki;
- kilkanaście podmiotów, dla których organem jest Marszałek województwa lubelskiego.

Określenie "kilkanaście podmiotów" wynika z braku dokładnych danych o ilości udzielonych zezwoleń na tę działalność oraz faktu, że niektóre z tych podmiotów występują zarówno jako przewoźnicy "powiatowi" jak i "wojewódzcy".

Realizując przewozy z dzielnicy Fabrycznej do ościennych gmin jak i do Lublina wszyscy przewoźnicy przejeżdżają wzdłuż ul. Urzędowskiej stając się na części swojej linii komunikacyjnej przewoźnikami miejskimi. Z tego powodu, mieszkańcy miasta mają zapewnioną komunikację o częstotliwości lepszej niż w innych miastach, ale tabor jakim dysponują przewoźnicy prywatni (busy do przewozu maksymalnie 19 osób) wyklucza możliwość skorzystania z ich usług przez osoby starsze, z dziećmi na rękach i z wózkami oraz osoby ze schorzeniami narządów ruchu.

Burmistrz Miasta w roku 2009 przeprowadził postępowanie przetargowe na obsługę komunikacji miejskiej. Postępowanie zakończone zostało podpisaniem umowy do grudnia 2018 roku (10 lat) z MPK Kraśnik. W wyniku tej umowy Burmistrz Miasta ustalił niezbędne kursy do obsługi w zamian za wynagrodzenie dla MPK liczone od jednego przejechanego wozokilometra.

MPK Kraśnik posiada 13 autobusów, w tym 4 autobusy niskopodłogowe ułatwiające korzystanie z nich osobom niepełnosprawnym, z czego dwa autobusy z tzw. przyklękiem. Inni przewoźnicy funkcjonujący na terenie miasta nie posiadają tego typu środków transportu.

Ważnym celem ZPRTP jest poprawa funkcjonowania miejskiej komunikacji zbiorowej. Cel ten zostanie zrealizowany m.in. poprzez zakup nowoczesnych autobusów oraz wdrożenie systemu gps przez MPK Kraśnik.

Parkingi ogólnodostępne w Kraśniku to parkingi osiedlowe oraz zlokalizowane przy centrach handlowych. W ramach ZPRTP planuje się budowę parkingu przy Alei Tysiąclecia, przebudowę ulicy Wyszyńskiego – parking przy Kościele św. Józefa oraz budowę i przebudowę miejsc postojowych na osiedlach mieszkaniowych.

Budowana jest obwodnica miasta Kraśnik w ciągu drogi krajowej nr 19. Budowę obwodnicy rozpoczęto w 2009 r., a termin zakończenia inwestycji zaplanowano na listopad 2010 r. Obwodnica pozwoli na ominięcie Starego Miasta i znaczne odciążenie tej dzielnicy, umożliwiając rozszerzenie

miejskiej oferty komunikacyjnej w tej części miasta.

Na terenie miasta znajdują się cztery skrzyżowania dróg z ruchem sterowanym sygnalizacją świetlną. Trzy z nich leżą na trasach obsługiwanych przez komunikację miejską.

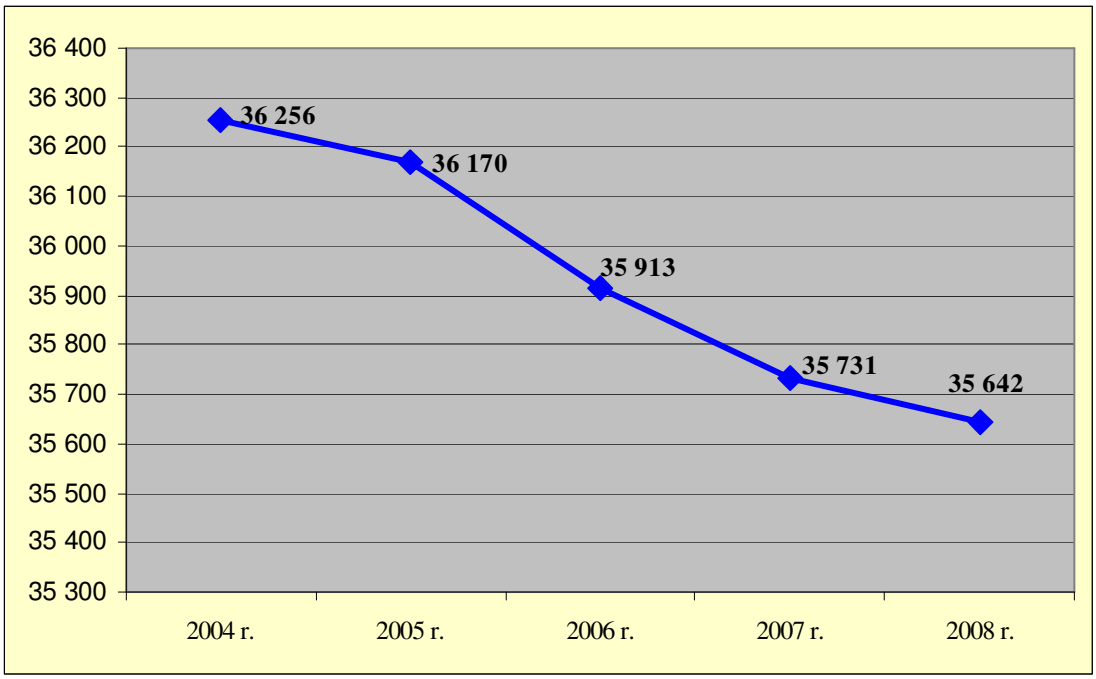
II.3. Sfera społeczna

II.3.1 Struktura demograficzna i społeczna – trendy i prognozy

Na obszarze miasta Kraśnik mieszka 35 642 osób (stan na 31.12.2008 r.). Ludność miasta stanowi około 1,6% mieszkańców województwa lubelskiego (2 161 832 osób w 2008 r.) i około 36% mieszkańców powiatu kraśnickiego (98 858 osób w 2008 r.).

Średnia gęstość zaludnienia w mieście Kraśnik wynosi 1 409 osób/km². Gęstość zaludnienia w mieście jest wyższa od średniej krajowej (122 osoby/km² na koniec 2008 r.), od średniej dla województwa lubelskiego (86 osób/km^2) oraz od średniej dla powiatu kraśnickiego (98 osób/km^2).

Wykres 1. Liczba mieszkańców Miasta Kraśnik w latach 2004 – 2008



Źródło: Bank Danych Regionalnych GUS, dane za lata 2004 – 2008

Z powyższego wykresu wynika, iż w ostatnich latach liczba osób zamieszkujących miasto Kraśnik zmniejsza się.

Charakterystykę ludności według grup wiekowych na omawianym obszarze ukazuje poniższe zestawienie:

Tabela 4. Liczba osób w Mieście Kraśnik według grup wiekowych w 2008 r.

Lp.	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60-64	65 i więcej
Kobiety	743	777	867	1 082	1 347	1 555	2 471	2 318	3 191	1 133	3 218
Mężczyźni	753	862	982	1 183	1 424	1 582	2 549	2 143	2 630	803	2 029
Ogółem	1 496	1 639	1 849	2 265	2 771	3 137	5 020	4 461	5 821	1 936	5 247

Źródło: Bank Danych Regionalnych GUS 2008 r.

Analiza przedziałów wiekowych ludności miasta pozwala na stwierdzenie, iż najliczniej reprezentowaną grupę stanowią osoby w wieku 50-59 lat – 5 821 osób. Następne w kolejności (wg liczebności przedziału wiekowego) są grupy wiekowe: 30-39 lat (5 020 osób) oraz 40 - 49 lat (4 461 osób).

Liczebność grupy najstarszej (+65 lat) wynosiła w roku 2008 – 5 247 osób. W ujęciu procentowym osoby w wieku powyżej 65 lat stanowią około 15% ogólnej liczby mieszkańców miasta Kraśnik. Liczba osób młodych w przedziale wiekowym od 0-19 (7 249 osób) wynosi blisko 20,3% ogólnej ludności miasta.

Liczba kobiet zamieszkujących miasto Kraśnik jest nieco wyższa niż liczba mężczyzn. Według danych GUS w 2008 r. miasto zamieszkiwało 18 702 kobiet (52,5% ogółu mieszkańców) oraz 16 940 mężczyzn – tj. 47,5% mieszkańców miasta.

Według danych GUS z 2008 r. podział ludności miasta według grup ekonomicznych przedstawiał się następująco:

- 17,7% ludności w wieku przedprodukcyjnym;
- 64,4% w wieku produkcyjnym;
- 17,9% w wieku poprodukcyjnym.

Tabela 5. Ludność Miasta Kraśnik według grup ekonomicznych w latach 2006 – 2008

Płeć	Kobiety			Mężczyźni			Razem		
	2006 r.	2007 r.	2008 r.	2006 r.	2007 r.	2008 r.	2006 r.	2007 r.	2008 r.
Ludność - wiek przedprodukcyjny	3 200	3 086	2 994	3 460	3 410	3 318	6 660	6 496	6 312
Ludność - wiek produkcyjny	11 571	11 449	11 357	11 648	11 583	11 593	23 219	23 032	22 950
Ludność - wiek poprodukcyjny	4 049	4 186	4 351	1 985	2 017	2 029	6 034	6 203	6 380
OGÓŁEM	**18 820**	**18 721**	**18 702**	**17 093**	**17 010**	**16 940**	**35 913**	**35 731**	**35 642**

Źródło: Bank Danych Regionalnych GUS, dane za lata 2006 – 2008

Jak wynika z powyższego zestawienia w latach 2006 - 2008 w mieście Kraśnik dominującą grupę stanowią osoby w wieku produkcyjnym. Liczba osób w wieku przedprodukcyjnym oraz w wieku poprodukcyjnym jest zbliżona.

W mieście Kraśnik można również zaobserwować dodatni wskaźnik przyrostu naturalnego, który w 2008 r. wyniósł +10. Wskaźnik przyrostu naturalnego jest najkorzystniejszy od kilku lat.

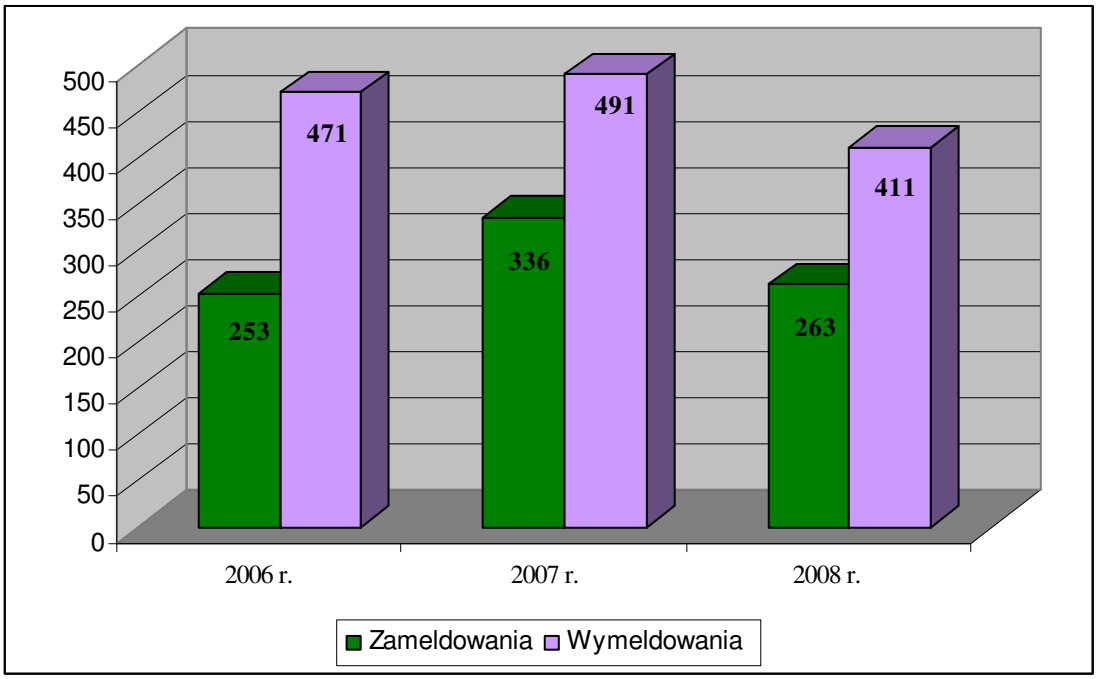
Tabela 6. Ruch naturalny w Mieście Kraśnik w latach 2006 – 2008

Wyszczególnienie	2006 r.	2007 r.	2008 r.
Urodzenia	278	336	319
Zgony	293	339	309
Przyrost naturalny	**- 15**	**-3**	**+10**

Źródło: Bank Danych Regionalnych GUS dane za lata 2006 – 2008

Saldo migracji wewnętrznych w mieście Kraśnik wyniosło -148 (2008 r.), natomiast w 2007 r. -155. Dane dotyczące salda migracyjnego wskazują na spadek liczby zameldowań w 2008 r. W ostatnim roku nastąpił również spadek wymeldowań z miasta, których było 411 w 2008 roku, co stanowi o 80 wymeldowań mniej niż w 2007 roku.

Wykres 2. Wskaźnik migracyjny na terenie Miasta Kraśnik w latach 2006 - 2008



Źródło: Bank Danych Regionalnych GUS, dane za lata 2006 – 2008

Tabela 7. Saldo migracji w ruchu wewnętrznym w mieście Kraśnik w latach 2005 - 2008

SALDO MIGRACJI				
Miasto Kraśnik	**2005 r.**	**2006 r.**	**2007 r.**	**2008 r.**
	- 197	**-218**	**-155**	**-148**

Źródło: Bank Danych Regionalnych GUS, dane za lata 2005 – 2008

Najważniejsze problemy społeczne w mieście Kraśnik

Pomoc społeczna

Podstawową jednostką w systemie pomocy społecznej Kraśnika jest Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej. W oparciu o świadczenia pieniężne i niepieniężne, ośrodek udziela pomocy rodzinom i osobom w szczególności w sytuacji: straty rodziców, bezdomności, potrzeby ochrony macierzyństwa, bezrobocia, niepełnosprawności, długotrwałej choroby, bezradności w sprawach opiekuńczo-wychowawczych i prowadzenia gospodarstwa domowego, zwłaszcza w rodzinach niepełnych i wielodzietnych, alkoholizmu lub narkomanii klęski żywiołowej lub ekologicznej, trudności w przygotowaniu do życia po opuszczeniu zakładu karnego. W 2008 r. (czerwiec) z pomocy MOPS skorzystały 324 osoby. Podobnie jak ma to miejsce w innych częściach kraju, wśród najważniejszych patologii w życiu społecznym kraśniczan na czoło wysuwa się problem alkoholizmu. Miejska Komisja Rozwiązywania Problemów Alkoholowych podejmuje wyzwania związane z tym właśnie problemem.

Rynek pracy

Liczba bezrobotnych w mieście Kraśnik od kilku lat spada, ale bezrobocie jest nadal istotnym problemem. Tendencje obrazujące sytuację na lokalnym rynku pracy w latach 2006-2008 przedstawiono poniżej.

Tabela 8. Rynek pracy w mieście Kraśnik w latach 2006-2008

Wyszczególnienie	**2006 r.**	**2007 r.**	**2008 r.**
Zatrudnieni	10 136	10 224	10 290
Bezrobotni	2 646	2 249	2 225

Źródło: Bank Danych Regionalnych GUS, lata 2006 – 2008

Spadające bezrobocie w mieście jest zjawiskiem pozytywnym. Część bezrobotnych nie znalazła jednak pracy w samym Kraśniku, lecz w innym miejscu w Polsce lub za granicą. Znajduje to także odbicie w odpływie ludności ogółem.

Z danych Powiatowego Urzędu Pracy w Kraśniku wynika z kolei, że liczba bezrobotnych spadła w 2007 r. do 2 249, w dniu 31.05.2008 r. wynosiła już tylko 1 936, a na koniec aż 2008 r. 2 225. We wrześniu 2009 r. liczba osób, które pozostawały bez pracy wyniosła 2 134.

Pomimo nie najgorszej sytuacji na rynku pracy w Kraśniku, istnieje pewna grupa osób szczególnie narażona na długotrwałe pozostawanie bez pracy. Zaliczyć do niej należy osoby młode (w wieku 18 -24), osoby nie posiadające kwalifikacji zawodowych, bez doświadczenia zawodowego oraz z wykształceniem podstawowym czy gimnazjalnym.

II.3.2 Docelowe grupy pasażerów wymagające wsparcia

Efektem realizacji założeń ZPRTP będzie wzrost dostępności do usług transportowych oraz poprawa ich jakości. Działania te będą korzystne dla wszystkich pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej.

Komunikacja zbiorowa jest najbardziej uspołecznioną formą transportu ludzi w miastach, ze względu na jej powszechną dostępność dla wszystkich podróżujących.

Docelowymi grupami pasażerów wymagającymi największego wsparcia w mieście Kraśnik są bezwzględnie następujące grupy społeczne:

- osoby starsze, emeryci i renciści;
- osoby niepełnosprawne;
- dzieci i młodzież w wieku szkolnym oraz studenci;
- osoby bezrobotne;
- osoby o niskich dochodach.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Kraśniku jest miejskim przewoźnikiem, który jako jedyny w mieście stosuje ulgi wynikające z uchwał Rady Miasta, wykonując przewozy nocne i z założenia nierentowne. Duża część przewozów wynika z realizacji ulg lub jest całkowicie bezpłatnych. Bez nich emeryci i renciści czy dzieci w wieku szkolnym często nie mogłyby pozwolić sobie na przejazdy komunikacją zbiorową.

W ramach wsparcia pasażerów, a zwłaszcza wskazanych powyżej grup osób postuluje się podjęcie lub kontynuację następujących działań:

- dostarczenie usług transportowych o wyższej jakości, zwłaszcza mieszkańcom podlegającym wykluczeniu społecznemu, ze względu na niski status ekonomiczny, kalectwo czy podeszły wiek;
- dostarczenie dobrej jakościowo komunikacji zbiorowej po rozsądnych cenach;

- zwiększenie możliwości przemieszczania się i poprawy dostępu pasażerów do typowych miejsc aktywności, bez konieczności posiadania własnego samochodu;
- poprawa dostępu do usług transportowych w nocy (zwłaszcza kobietom), a także osobom starszym i niepełnosprawnym, w tym poprzez działania podnoszące bezpieczeństwo osobiste pasażerów.

Czynniki demograficzne i społeczne mają bardzo istotny wpływ na kształt i funkcjonowanie układu transportu zbiorowego. Liczba mieszkańców oraz ich rozmieszczenie w granicach miasta są podstawą projektowania marszrut linii komunikacji miejskiej. Ze względów społeczno - ekonomicznych oferta komunikacji zbiorowej jest szczególnie istotna dla: młodzieży szkolnej, studentów, osób starszych oraz o niskim statusie materialnym, bezrobotnych, w tym osób zagrożonych wykluczeniem społecznym. Poprawa atrakcyjności oferty powinna przyciągnąć do komunikacji zbiorowej osoby zmotoryzowane o większych dochodach.

II.3.3 Bezpieczeństwo pasażerów oraz bezpieczeństwo w ruchu drogowym

W pierwszych pięciu miesiącach 2008 r. popełniono w Kraśniku 386 czynów o charakterze przestępstwa, przy wykrywalności na poziomie 75,9%. Stanowi to znaczną poprawę w stosunku do lat wcześniejszych, kiedy w ciągu całego 2007 roku popełniono 1 107 przestępstw (wykrywalność 67,8%), natomiast w roku 2006 – 1 211 przestępstw.

Z 837 mandatów nałożonych przez policję ogółem do końca maja 2008 r. 227 dotyczyło wykroczeń w ruchu drogowym, natomiast w 2007 r. – 273.

W 2007 r. na terenie miasta doszło do 36 wypadków drogowych oraz 262 kolizji. W wyniku tych zdarzeń śmierć poniosły 3 osoby, natomiast 40 zostało rannych. Do najbardziej zagrożonych wypadkami miejsc należy ul. Urzędowska oraz ulice w ciągach przebiegających przez Kraśnik dróg krajowych. W pierwszych 5 miesiącach 2008 roku doszło do 107 zdarzeń drogowych (14 wypadków i 93 kolizje), w wyniku których śmierć poniosła 1 osoba, a 19 zostało rannych.

Do najniebezpieczniejszych ulic można w tym przypadku zaliczyć: Urzędowską, Lubelską oraz Al. Niepodległości. Do najniebezpieczniejszych miejsc w Kraśniku należy otoczenie ulic: Garażowej, Komunalnej, Grunwaldzkiej, Metalowców, Klonowej, Dekutowskiego oraz tereny przy MOSiR, CKiP, przy Słonecznej Polanie oraz Szkole Podstawowej nr 5.

Należy przypuszczać, iż pewien odsetek przestępstw, do których dochodzi w Kraśniku miała miejsce w środkach komunikacji publicznej oraz w okolicach przystanków autobusowych. Zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów w środkach transportu zbiorowego jest ważnym zadaniem władz miasta, które wpływa na poziom zaufania i stopień korzystania z transportu publicznego przez jego mieszkańców.

Obecnie w komunikacji zbiorowej realizowanej na terenie Kraśnika, reprezentowanej gównie przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne brak jest skutecznych metod zapewniających bezpieczeństwo podróżnych. Sytuację taką mogłoby poprawić zainstalowanie w autobusach komunikacji miejskiej systemów monitoringu, tj. kamer i komputerów pokładowych wraz z oprogramowaniem, rejestratorem obrazu, rejestratorem przebytej drogi oraz zdarzeń alarmowych. Montaż w/w urządzeń z pewnością wpłynąłby na zmniejszenie ilości aktów wandalizmu w pojazdach i zwiększył zaufanie potencjalnych pasażerów do transportu publicznego. Ponadto instalacja monitoringu usprawniłaby przekazywanie informacji o zagrożeniach odpowiednim służbom ratunkowym takim jak policja, straż pożarna czy pogotowie ratunkowe.

Istotny wpływ na bezpieczeństwo pasażerów ma również stan techniczny infrastruktury drogowej oraz pojazdów, przy pomocy których jest realizowane są cele polityki transportowej. Realizacja Zintegrowanego Planu Transportu Publicznego dla Miasta Kraśnika przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa wszystkich beneficjentów objętych niniejszym planem. Spowodowane to będzie m.in. poprzez:

- ✓ zakup nowych autobusów przez MPK w Kraśniku oraz wdrożenie systemu gps usprawniającego system transportu publicznego,
- ✓ zwiększenie ilości połączeń komunikacyjnych,
- ✓ modernizacje i przebudowy niektórych ulic,
- ✓ poprawę stanu nawierzchni dróg wraz z infrastrukturą towarzyszącą (np. oświetlenie lub chodniki),
- ✓ budowę nowych dróg,
- ✓ wzrost ilości miejsc parkingowych,
- ✓ zwiększenie ilości ścieżek rowerowych.

II.4. Stan środowiska naturalnego

II.4.1 Charakterystyka środowiska miejskiego

Miasto Kraśnik leży w południowej – wschodniej części Wzniesień Urzędowskich, jednego z subregionów Wyżyny Lubelskiej. Rozbudowało się na pograniczu dwóch wyraźnie odmiennych od siebie pod względem krajobrazowym mikroregionów geomorfologicznych, rozdzielonych od siebie doliną Wyżnicy. Dzielnice Zarzecze I i II, Piaski, Budzyń i osiedle fabryczne znajdują się w obszarze pagórkowatej wierzchowiny zbudowanej głównie z opok i opok marglistych, dość słabo urzeźbionej, żłobionej suchymi dolinkami denudacyjnymi. Natomiast część miasta położona po południowo – zachodniej stronie doliny znajduje się na terenie pagórkowatej wierzchowiny z pokrywą lessową.

Odznacza się ona bardzo urozmaiconą rzeźbą (bogactwo lessowych form morfologicznych) i dużych deniwelacjach terenu.

Miasto Kraśnik leży w samym centrum obejmującego 5 gmin (Józefów, Dzierzkowice, Urzędów, Kraśnik i Zakrzówek) i liczącego 293 km² Kraśnickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Charakteryzuje się on wyjątkowo urozmaiconą szatą roślinną – w okolicy występują 42 rzadkie rośliny naczyniowe, m.in.: szczyr trwały, paprotnik kolczysty, paprotnica krucha, łukiewnik różowy, lilia złotogłów, pełnik europejski i kilka odmian storczyka. Kraśnik obfituje w pomniki przyrody ożywionej. Rozporządzenia Wojewody Lubelskiego wymieniają aż 10 pozycji: kasztanowce białe, kasztanowiec zwyczajny, lipa drobnolistna, dąb szypułkowy, jesion wyniosły, grusza pospolita oraz aleję grabową, w skład której wchodzi 60 sztuk tego drzewa oraz brzoza brodawkowata. W Kraśniku ustanowiono również 2 pomniki przyrody nieożywionej – są nimi głazy narzutowe.

Stan wód podziemnych w mieście jest zadowalający. W Kraśniku obecnie czerpie się wodę z 3 ujęć. Natomiast głównym ciekiem powierzchniowym Kraśnika jest Wyżnica, prawy dopływ Wisły. Źródła rzeki znajdują się w miejscowości Słodków Trzeci, leżącej 9 km na południowy-wschód od Kraśnika. Wyżnica charakteryzuje się śnieżno-deszczowym ustrojem zasilania.

Jakość wód determinowana jest przede wszystkim rodzajem i ilością zanieczyszczeń, przedostających się do rzek i gleby. Ścieki komunalne i przemysłowe oczyszczane są w 3 oczyszczalniach: miejskiej oczyszczalni ścieków (12 500 m3/d), oczyszczalni przy Fabryce Łożysk Tocznych Kraśnik S.A. (7 100 m3/d) oraz przy Okręgowej Spółdzielni Mleczarskiej (600 m3/d).

Klimat w mieście jest kształtowany przez powietrze polarno - morskie. Średnie roczne temperatury powietrza na poziomie rzeczywistym wynoszą 7,7ºC. Średnia najzimniejszego miesiąca stycznia wynosi - 2,7 ºC, a średnia najcieplejszego miesiąca - lipca wynosi 18,7ºC. Zmienność temperatur z dnia na dzień jest niewielka, co należy uznać za bardzo korzystną cechę bioklimatu. Dominują wiatry zachodnie, przy czym największe prędkości (5 m³/sekundę) osiągają w styczniu. Średnia roczna suma opadów sięga 500 mm. Ich rozkład w ciągu roku jest nierównomierny: na lato przypada 340 mm, a na zimę 160 mm.

W Kraśniku na głębokich lessach występujących na południe od doliny Wyżnicy wykształciły się żyzne bielice lessowe, jedynie na stromiznach występują mniej żyzne gleby brunatne. Na płytko występującej zwietrzelinie kredowej w strefie krawędziowej doliny w rejonie Bojanówki powstały natomiast rędziny. W prawobrzeżnej części miasta dominują bielice wytworzone z piasków słabo gliniastych. W dolinie Wyżnicy natomiast na bazie utworów aluwialnych powstały mady pyłowe i pyłowo-ilaste. W lokalnych zaklęsłościach na madach występują torfy na ogół o miąższości 0,5 - 0,7 m.

Pod względem wartości produkcyjnej przeważają gleby klasy IIIa (33,4% powierzchni gruntów ornych) i IIIb (32,4% powierzchni gruntów ornych). Gleby klasy IVa zajmują 17,5% ogólnego areału, natomiast odsetek gleb pozostałych klas jest znikomy. Wśród gleb łąkowych przeważają gleby klasy II (39,3 %), a w dalszej kolejności występują gleby klasy III (25,9%) i klasy V (21,4 %).

Pomimo długotrwałej, a w ostatnich dekadach nasilającej się antropopresji na środowisko w mieście zachowały się dwa rejony z roślinnością w części odznaczającą się cechami względnie naturalnymi. Do rejonów tych należą:

- las Kraśnik Fabryczny, który jest subkontynentalnym grądem lipowo - grabowym; występuje na glebach brunatnych wytworzonych z piasków gliniastych; zdegradowany wskutek wieloletniego sztucznego preferowania w nim głównie sosny i dębu.
- zadrzewienia oraz roślinność łąkowo-pastwiskowa w podmokłych częściach doliny Wyżnicy.

W dolinie Wyżnicy incydentalnie występują płaty łęgu jesionowo- olchowego i olsu porzeczkowego. Zbiorowiska łąkowe i łąkowo-pastwiskowe to mozaika zbiorowisk trawiastych w różnym stopniu przekształconych wskutek nawożenia, uprawy traw i roślin dwuliściennych wysokoprodukty wnych oraz zmeliorowania terenu. Zbiorowiska wodne i nadwodne są związane ze stawami, rzadziej występują w rozlewiskach Wyżnicy.

Najliczniejsze skupiska roślinności ruderalnej występują w obszarach gęsto zainwestowanych miasta i w rejonie stacji PKP, natomiast w obszarze gruntów ornych – roślinność segetalna. W bezpośrednim sąsiedztwie obszaru administracyjnego miasta (Karpiówka, Podlesie) na nasłonecznionych zboczach występują murawy ciepłolubne.

W obszarze miasta występuje fauna (awifauna, entomofauna) synantropijna, przy czym zgrupowania fauny w południowo – zachodniej części miasta, silniej urzeźbionej i urozmaiconej pod względem użytkowania terenu, są bogatsze gatunkowo od mało zróżnicowanych hipsometrycznie i ekologicznie terenów w północno - wschodniej części miasta. Bardziej urozmaicona fauna, chociaż z przewagą gatunków synantropijnych występuje w dolinie Wyżnicy pomiędzy Słodkowem I i Budzyniem. Najbardziej natomiast urozmaicona zoocenoza jest związana z podmokłymi zadrzewionymi i zakrzewionymi łąkami w Budzyniu oraz z kompleksem stawów. Szczególną uwagę zwracają gatunki związane ze środowiskiem wodnym, wśród nich stwierdza się występowanie kilku rzadkich gatunków ptaków.

Na środowisko kulturowe Kraśnika składa się wiele zabytków o walorach historycznych i architektonicznych. Do najważniejszych należy zaliczyć:

- Kościół parafialny p.w. Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny;
- Klasztor – budowla barokowa z fragmentami gotyckimi i renesansowymi;

- Dzwonnica – wzniesiona przed 1682 r., a na niej dzwony z 1758 r. i 1845 r.;
- Klasycystyczna kaplica św. Jacka, zbudowana w końcu XVIII w.;
- Mur otaczający klasztor, wzniesiony w I połowie XVII w.;
- Barokowy kościół św. Ducha z lat 1758 – 1761,z zachowanym przy nim drewnianym szpitalem dla ubogich z XVIII w.;
- Synagoga (tzw. Wielka Synagoga) i Bożnica (tzw. Mała Synagoga) z XVII i XIX w., z zachowaną bimą i fragmentami polichromii. Bożnica znajduje się tuż obok Synagogi, przy ul. Bóżnicznej.

II.4.2 Wpływ transportu na środowisko miejskie

Stan czystości powietrza jest jednym z najważniejszych elementów decydujących o jakości i warunkach życia ludzi oraz o funkcjonowaniu środowiska naturalnego. O stanie czystości powietrza decyduje tzw. emisja przemysłowa, transportowa oraz niska. W mieście Kraśnik występuje znaczne stężenie zanieczyszczeń powietrza, których źródłem są przede wszystkim największe zakłady przemysłowe, cegielnie oraz domowe paleniska (poprzez spalanie koksu i węgla).

Duży wpływ na stan czystości powietrza wywierają zanieczyszczenia pochodzące ze środków transportu. Pochodzą one ze spalania paliw płynnych w pojazdach mechanicznych. Ich przyczyną jest zły stan techniczny wielu pojazdów, niska kultura eksploatacji, a także wzrastające nasilenie ruchu pojazdów w centrum miast. Dotyczy to również miasta Kraśnika. Należy liczyć się z dalszym rozwojem komunikacji i dlatego można oczekiwać nasilenia emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzących z tego źródła. Wraz z szybkim rozwojem komunikacji, wzrasta ilość stacji benzynowych, w sąsiedztwie których występuje znaczne podwyższenie stężenia metali ciężkich tj. ołowiu, żelaza, miedzi, cynku, dlatego w tych miejscach powinno się tworzyć naturalne bariery neutralizujące rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń, czyli zakładać otuliny wokół stacji (zadrzewianie, żywopłoty).

W 2008 r. Inspekcja Transportu Drogowego przeprowadziła badania dotyczące emisji spalin w Kraśniku. Wyrywkowe badania w jednym przypadku wykazały przekroczenie emisji ponad dopuszczalne normy.

W mieście występują zanieczyszczenia komunikacyjne powietrza, wynikające głównie z transportu drogowego – spaliny (NOx, CO, SO2, węglowodory oraz metale ciężkie) i pyły. Dla ochrony powietrza w tym zakresie niezbędna jest poprawa stanu dróg. Znaczące zmniejszenie negatywnego wpływu indywidualnego transportu samochodowego na środowisko może spowodować poprawa stanu technicznego pojazdów.

Zjawiskiem negatywnie oddziałującym na środowisko miejskie jest hałas komunikacyjny. Hałas ten związany jest z transportem drogowym i kolejowym. Za wysoki poziom hałasu

odpowiedzialne są głównie pojazdy ciężarowe typu TIR i autobusy. Miasto Kraśnik jest w znaczącym stopniu narażone na hałas. Przez teren miasta przebiegają drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne oraz wewnętrzne (nie będące drogami publicznymi, ale ogólnodostępne). Największe znaczenie mają drogi krajowe E - 19 oraz E – 74, a także droga wojewódzka nr 833. Drogi te mają duże znaczenie dla transportu drogowego, panuje na nich największy ruch, co wiąże się z dużą emisją hałasu. Na wzrost poziomu hałasu ma również wpływ lokalny ruch kołowy oraz mechanizacja rolnictwa (traktory, kombajny). W okresie prac polowych hałas może być odczuwalny nawet po zmierzchu. Źródłem hałasu jest także linia kolejowa.

W październiku 2009 r. przeprowadzono badania poziomu hałasu autobusów posiadanych przez MPK Sp. z o.o. w Kraśniku. Badania te nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych norm.

II.4.3 Uwarunkowania ochrony środowiska i opieki konserwatorskiej

Ochrona środowiska

Jednym z celów strategicznych Miasta Kraśnik jest zachowanie czystości środowiska naturalnego. W 1999 r. utworzony został Związek Komunalny Gmin (wraz z gminami: wiejską Kraśnik, Dzierzkowice, Zakrzówek, Strzyżewice, Urzędów, Wilkołaz i Niedrzwica Duża) w celu budowy nowoczesnego międzygminnego wysypiska śmieci wraz z utylizacją.

Zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny, będący jednym z najbardziej złożonych i trudnych w przerabianiu odpadów, zbiera w swych punktach osiem podmiotów gospodarczych funkcjonujących na terenie Kraśnika. Ponadto, w mieście działalność prowadzą 34 podmioty specjalizujące się w usuwaniu odpadów zawierających azbest.

Podstawową role w zaopatrzeniu w wodę miasta Kraśnik spełnia komunalny system wodociągowy, który obsługuje aktualnie ponad 95% ogólnej liczby mieszkańców. Wodociąg ten posiada dwa odrębne układy sieciowe zabezpieczające obsługę Dzielnicy Fabrycznej i Dzielnicy Lubelskiej.

W mieście spada zużycie wody – nie tylko ogółem, co mogłoby być efektem zmniejszającej się ludności Miasta, ale także w przeliczeniu na jednego użytkownika.

Woda czerpana jest z trzech ujęć: przy ul. Żwirki i Wigury w dzielnicy Fabrycznej, przy ul. Głębokiej w dzielnicy Lubelskiej oraz przy ul. 3 Maja w dzielnicy Kolejowej.

Miasto Kraśnik posiada rozdzielczy system kanalizacji z odrębnymi układami sieciowymi dla odprowadzania ścieków sanitarnych i ścieków deszczowych. Miejski system kanalizacji sanitarnej obejmuje dwa oddzielne układy sieciowe obsługujące dzielnicę Fabryczną i Lubelską, które odprowadzają ścieki sanitarne na istniejącą komunalną oczyszczalnię ścieków zlokalizowaną w dolinie rzeki Wyżnicy.

Podobnie w przypadku zużycia wody, ilość odprowadzanych ścieków stale maleje, zarówno ogółem, jak i w przeliczeniu na jednego użytkownika.

W mieście występują także nieliczne lokalne układy kanalizacji deszczowej odwadniające niektóre ulice lub fragmenty ulic.

Miasto Kraśnik posiada zorganizowany system zagospodarowania odpadów komunalnych i przemysłowych. Centralne składowisko odpadów znajduje się na terenie gminy Kraśnik w bezpośrednim sąsiedztwie północnej granicy miasta (miejscowość Wilcze Doły).

Na podstawie ustawy o ochronie przyrody szczególną ochroną w mieście są objęte:
-las Kraśnik Fabryczny, należący do Kraśnickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu,
-fragment dna doliny Wyżnicy objęty statutem użytku ekologicznego,
-10 obiektów (w tym 9 drzew i 1 aleja) jako pomniki przyrody.

Rada Miasta w Kraśniku ustanowiła użytek ekologiczny w dolinie Wyżnicy w rejonie ul. Oboźnej i stadionu "Tęczy". Użytek obejmuje fragment torfowiska, łąki oraz tereny podmokłe i zabagnione o dużych walorach florystycznych. Ponadto las Kraśnik Fabryczny zaliczony jest do lasów ochronnych jako las strefy zieleni wysokiej oraz jako las pozostający pod wpływem przemysłu. Na obszarze miasta nie występuje natomiast obszar Natura 2000.

W Kraśniku ustanowiono strefy ochronne ujęć wód podziemnych, głównie strefy ochrony pośredniej zewnętrzne. Dla ujęcia komunalnego w dzielnicy Kraśnik Fabryczny i ujęcia FŁT ustanowiono wspólną strefę ochrony pośredniej zewnętrzną, natomiast dla ujęcia komunalnego „Głęboka" w Kraśniku ustanowiono o wiele mniejszą strefę ochrony pośredniej zewnętrznej.

Główny kierunek oraz cele rozwoju miasta w obszarze ochrony środowiska zostały zawarte w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kraśnik. Zaliczono do nich:
– ukształtowanie pożądanego, docelowego Systemu Przyrodniczego Miasta,
– zwiększenie powierzchni terenów wchodzących w skład Systemu,
– wzbogacenie przyrodnicze obszarów węzłowych i węzłów oraz ich osłona biologiczna,
– zapewnienie kontaktu funkcjonalno - przestrzennego SPM z systemem ekologicznym gminy, a szczególnie terenów podmiejskich,
– poprawa stanu sanitarnego silnie zantropogenizowanego środowiska,
– zwiększenie odporności ekosystemów, szczególnie leśnych, na narastającą antropopresje,
– zapewnienie ochrony prawnej obszarom/obiektom odznaczającym się dużymi walorami przyrodniczo – krajobrazowymi,
– określenie najmniej kolizyjnych z SPM kierunków rozwoju przestrzennego miasta oraz zmniejszenie, w tym aspekcie kolizyjności już przyjętych rozwiązań, głównie przebudowy układu komunikacyjnego.

Kierunek: Dążenie do osiągnięcia pożądanej struktury SPM i jego optimum powierzchniowego oraz bezkolizyjnego funkcjonowania poszczególnych ogniw i podsystemów (biologicznego, klimatycznego i hydrologicznego); podjecie kompleksowych działań ochronno - sanacyjnych w całej zlewni górnej Wyżnicy, tzn. również w obszarze Gminy Kraśnik; ochrona powierzchni ziemi poprzez likwidacje dzikich wysypisk śmieci w wąwozach oraz rekultywacje wyrobisk; poprawa warunków aerosanitarnych; weryfikacja zasięgu obszarów chronionych; traktowanie doliny Wyżnicy jako specjalnej strefy planistycznej o kluczowym znaczeniu dla funkcjonowania Systemu Przyrodniczego Miasta.

Istotnym instrumentem związanym z ochroną środowiska w Kraśniku jest Program Ochrony Środowiska dla gmin, dla Związku międzygminnego „Strefa usług komunalnych" w Kraśniku.

Najważniejsze cele programu ochrony środowiska to:

- określenie polityki ochrony środowiska, przy założeniu harmonijnego i zrównoważonego rozwoju;
- pomoc w rozwiązywaniu istniejących problemów, jak również przeciwdziałanie zagrożeniom, które mogą pojawić się w przyszłości.

Opracowany dla Związku Międzygminnego „Strefa Usług Komunalnych" w Kraśniku Program Ochrony Środowiska, zgodnie z obowiązującymi wymogami, inwentaryzuje aktualny stan środowiska i system monitorowania jego zmian oraz określa niezbędne działania dla ochrony środowiska w ścisłym powiązaniu z głównymi kierunkami rozwoju powiatu kraśnickiego i lubelskiego. Program jest płaszczyzną koordynacji działań w skali ponadlokalnej (ponadgminnej) na rzecz środowiska. Określa on ramy działań w takich dziedzinach jak ochrona zlewni rzek i obszarów o wysokich walorach przyrodniczo - krajobrazowych oraz gospodarka odpadami.

Ważną rolę związaną z realizacją polityki ochrony środowiska w mieście spełnia Referat Gospodarki Komunalnej (w ramach Wydziału Gospodarki Mieniem), do którego kompetencji należy m.in.:

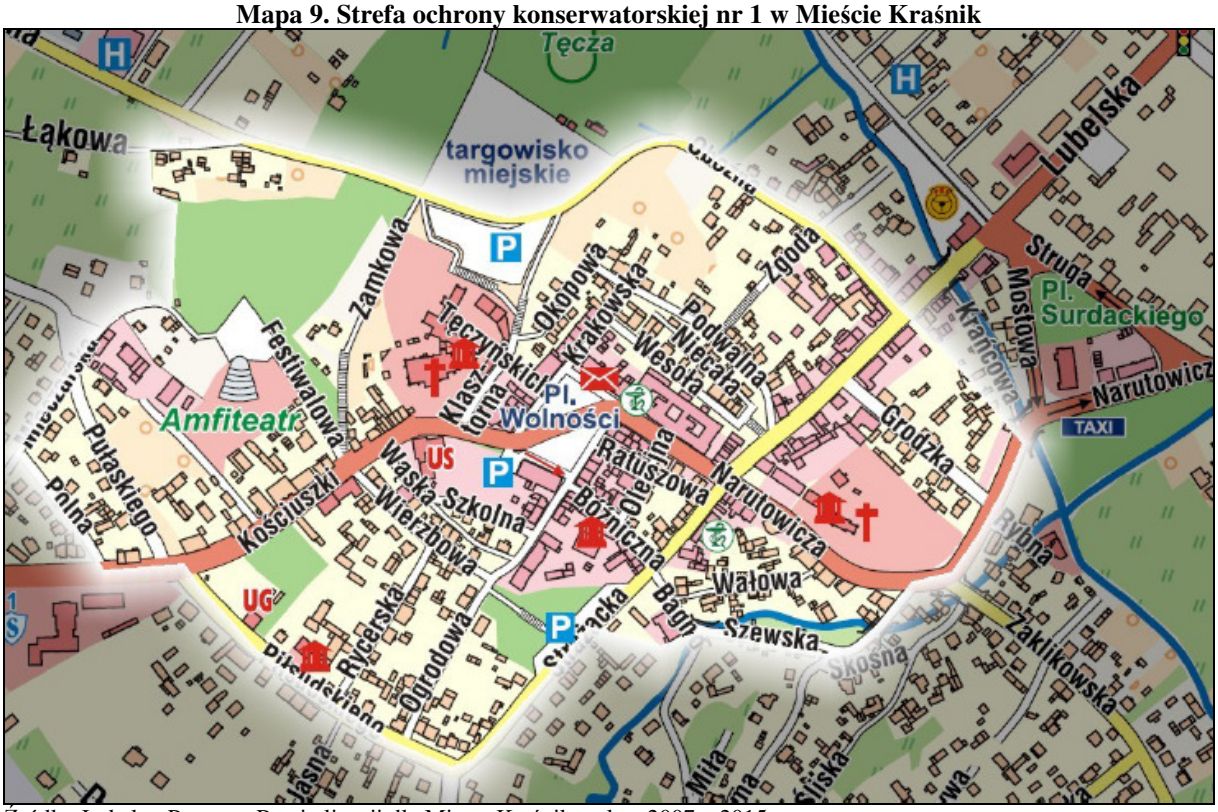
- zapewnienie warunków do utrzymania czystości i estetyki oraz prawidłowego stanu sanitarno-porządkowego na terenie miasta, a także składowania i unieszkodliwiania odpadów komunalnych zgodnie z ustawą o utrzymaniu czystości i porządku w gminach.
- wykonywanie zadań z zakresu ochrony środowiska należących do kompetencji gminy wynikających z ustaw i przepisów wykonawczych: ustawa o ochronie przyrody, ustawa Prawo wodne, ustawa o odpadach, ustawa Prawo ochrony środowiska.
- prowadzenie kontroli z zakresu ochrony środowiska.
- współdziałanie i wymiana informacji z organami administracji rządowej oraz współpraca z organizacjami proekologicznymi.

Opieka konserwatorska

W ramach opieki konserwatorskiej w mieście Kraśnik ustanowiono 3 strefy ochrony konserwatorskiej:

- Strefa nr 1 obejmuje Stare Miasto, w granicach wpisu układu urbanistycznego do Rejestru Zabytków oraz jego poszerzenie ku południowemu-zachodowi, do granic historycznych. Zasadniczymi wartościami w strefie nr 1 są: wykształcony w XIV w. układ urbanistyczny, z Rynkiem w centrum i szachownicową siatką ulic, zachowane częściowo pierwotne wielkości działek i zwarta pierzejowa zabudowa, zespoły zabytkowe (Zamczysko, kościół kanoników regularnych, kościół św. Ducha, synagogi oraz kirkut), pojedyncze obiekty oraz relikty archeologiczne.

Mapa 9. Strefa ochrony konserwatorskiej nr 1 w Mieście Kraśnik



Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji dla Miasta Kraśnik na lata 2007 – 2015

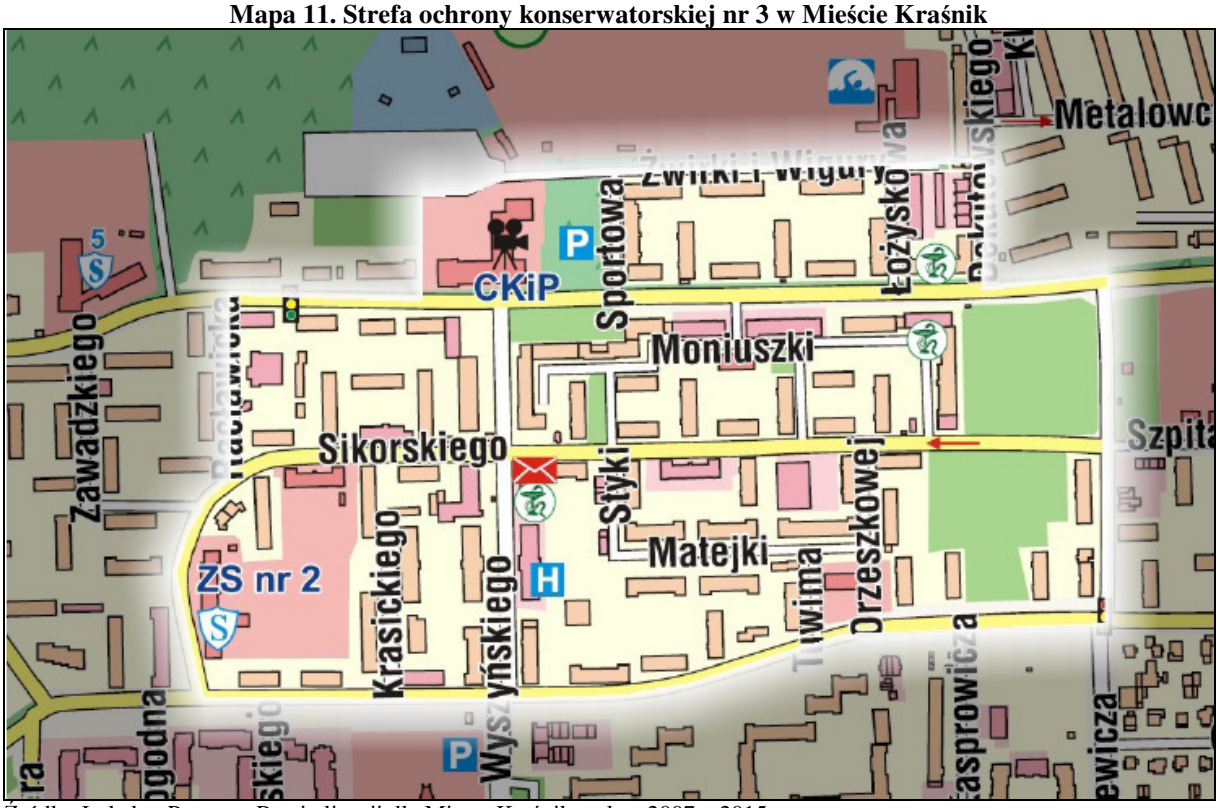
- Strefa nr 2 obejmuje zespół dawnych koszar przy ul. Urzędowskiej. Zasadnicza wartością w strefie nr 2 są pozostałości dawnych koszar wojskowych z XIX w. Ich układ kompozycyjno – przestrzenny nie zachował się do dzisiejszych czasów.

Mapa 10. Strefa ochrony konserwatorskiej nr 2 w Mieście Kraśnik

Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji dla Miasta Kraśnik na lata 2007 – 2015

- Strefa nr 3 obejmuje socrealistyczne założenie urbanistyczne Kraśnika Fabrycznego. Zasadniczą jej wartością jest układ urbanistyczny w centrum Kraśnika Fabrycznego (na tradycjach Centralnego Okręgu Przemysłowego z lat 30-tych XX w.) i socrealistyczną zabudową z lat 60-tych XX w.

Mapa 11. Strefa ochrony konserwatorskiej nr 3 w Mieście Kraśnik



Źródło: Lokalny Program Rewitalizacji dla Miasta Kraśnik na lata 2007 – 2015

Najważniejsze zasady opieki konserwatorskiej w strefach ochrony konserwatorskiej to:

- nadrzędność wartości kulturowych i ich zachowywanie, z dopuszczalnością pewnych przekształceń, mających na celu przede wszystkim rewaloryzację, względnie modernizację, pozwalającą na rewitalizację zabytku lub zespołu zabytków.

- zachowanie zasadniczego ukształtowania terenu z rekultywacją zdegradowanych gruntów i deniwelacjami niezbędnymi według ustaleń planu.

- wszelka działalność inwestycyjna i budowlana w strefach wymaga uzyskania zezwolenia wojewódzkiego konserwatora zabytków i powinna być poprzedzona badaniami interdyscyplinarnymi, zakończonymi wytycznymi konserwatorskimi. Produkty finalne tego typu postępowania, czyli projekty, wymagają zatwierdzenia przez władze konserwatorskie, w tym dla zespołów, podlegających indywidualnej ochronie w granicach strefy.

III. Kierunki rozwoju miasta w poszczególnych sektorach transportu miejskiego – cele, wytyczne, zalecenia oraz oczekiwane efekty

III.1 Najważniejsze wskaźniki służące do określenia celów

Najważniejsze dla określenia celów skwantyfikowane i mierzalne wskaźniki:

- Powierzchnia obszaru obsługiwanego przez transport publiczny: obejmuje powierzchnię zbliżoną do powierzchni miasta (poza jego obrzeżami) tj. około 25,29 km²;

- Liczba pasażerów oraz udział transportu publicznego w przewozach pasażerów ogółem

Tabela 9. Ilość przewiezionych pasażerów w latach 2006 – 2008

Rodzaj biletu	Ilość przewiezionych pasażerów na podstawie liczby sprzedanych biletów (szt.)		
	2006 r.	**2007 r.**	**2008 r.**
1,60 zł	300 795	262 659	257 478
0,80 zł	510 161	472 866	463 356
3,20 zł	10 709	10 360	9 548
bezpłatny	559 708	464 226	622 054
miesięczny	3 660	4 576	6 229
bezrobotny	72 765	51 677	51 628
RAZEM	**1 457 798**	**1 266 364**	**1 410 293**

Źródło: MPK Sp. z o.o. w Kraśniku

- Dostępność dla osób o ograniczonej mobilności – infrastruktura i tabor

MPK w Kraśniku dysponuje obecnie 13 autobusami. Część z nich nie jest w najlepszym stanie technicznym, dlatego koniecznym wydaje się ich wymiana na nowsze.

Tabela 10. Wykaz taboru autobusowego MPK Sp. z o.o. w Kraśniku

Lp.	Marka i typ pojazdu	Rok produkcji	Liczba miejsc: siedzące/stojące 310/329 (razem)	Przebieg [km]	Niskopodłogowy	Norma Euro
1.	Jelcz 120M	1998	30/70	549 523	NIE	-
2.	Autosan H7	2001	20/20	747 867	NIE	2
3.	Autosan H7	2001	20/20	713 510	NIE	2
4.	Autosan H7	2001	20/20	749 117	NIE	2
5.	Autosan H7	2001	20/20	742 176	NIE	2

Lp.	Marka i typ pojazdu	Rok produkcji	Liczba miejsc: siedzące/stojące 310/329 (razem)	Przebieg [km]	Niskopodłogowy	Norma Euro
6.	Iveco 50C13	2005	16/6	281 646	NIE	3
7.	Iveco 50C13	2005	19/3	232 293	NIE	3
8.	Neoplan 4009	1995	21/38	343 847	TAK	2
9.	Neoplan 4009	1996	26/35	406 730	TAK	2
10.	MAN 469	1997	26/31	415 566	TAK	2
11.	Jelcz Vero 081MB	2006	28/6	39 187	NIE	3
12.	Neoplan 316	1996	45/35	509 203	TAK	2
13.	Autosan H7-20	2009	19/25	75 137	NIE	4+

Źródło: MPK Sp. z o.o. w Kraśniku

Spośród autobusów wymienionych w powyższej tabeli w latach 2005 – 2009 zakupiono następujące jednostki:

- ✓ w 20005 r.: 2 autobusy Iveco 50C13;
- ✓ w 2007 r.: 2 autobusy Neoplan 4009 oraz MAN 469;
- ✓ w 2008 r.: Jelcz Vero 081MB oraz Neoplan 316;
- ✓ w 2009 r.: Autosan H7 – 20.

Tabela 11. Zestawienie przebiegu autobusów i zużytego paliwa w latach 2007 - 2009

Rok	Przebieg na liniach miejskich (km)	Wynajmy okazjonalne (km)	Razem – przebieg łączny (km)	Zużycie paliwa (litry)	Rzeczywiste normy zużycia paliwa (litry/100 km)
2007	588 549	44 525	633 074	135 236	21,36
2008	624 139	50 547	674 686	142 930	21,18
2009	588 802	44 539	633 341	124 684	19,68

Źródło: MPK Sp. z o.o. w Kraśniku

Przebiegi w 2009 roku taboru planowanego do wycofania:

- 4sztuki autobusów Autosan H7-20 –314 000 km;

- 1 sztuka - autobus Jelcz M120 – 14 000 km (autobus wykorzystywany w celu dowozu dzieci do szkół podstawowych; praca głównie w dni nauki szkolnej, w pozostałe dni okazjonalnie).

Tabela 12. Długość linii obsługiwanych przez MPK Sp. z o.o. w Kraśniku

Lp.	Linia	Średnia Długość [km]
1.	**1** (linia specjalna): Koszary – Szkoła Podstawowa nr 3	5
2.	**2**: Dworzec PKP – ul. Racławicka	13
3.	**2A**: Dworzec PKP – ul. Obwodowa - ul. Racławicka	13,5
4.	**A**: ul. Piłsudskiego – ul. Racławicka	9
5.	**7**: Dworzec PKP - ul. Piłsudskiego – ul. Racławicka	13,5
6.	**8** (linia komercyjna): Skrzyżowanie FŁT – Sosnowa Wola	17,7

Źródło: MPK Sp. z o.o. w Kraśniku

Zgodnie z uchwałą Rady Miasta Nr XIV/128/2007 z dnia 29 listopada 2007r., od 1 stycznia 2008 r. na terenie Kraśnika obowiązuje cennik biletów w strefie miejskiej.

Tabela 13. Cennik biletów w strefie miejskiej Kraśnika

Lp.	Rodzaj biletu	Cena
1.	Normalny jednorazowy	1,60zł
2.	Ulgowy jednorazowy	0,80zł
3.	Nocny jednorazowy	3,20zł
4.	Bilet specjalny *	0,80zł
5.	Bilet bezpłatny	0,00zł
6.	Miesięczny normalny	50,00zł
7.	Miesięczny ulgowy	25,00zł
8.	Miesięczny nocny	65,00zł
9.	Opłata za przewóz bagażu	1,60zł

Źródło: MPK Sp. z o.o. w Kraśniku

***na trasie ul. Racławicka – FŁT oraz FŁT -ul. Racławicka. Lista kursów ustalana przez MPK Sp. z o.o.**

Przysługujące w komunikacji miejskiej ulgi:

- **Przejazdy bezpłatne:**

- Dzieci do lat 4, również z wózkami.

- Dzieci i młodzież dotknięta inwalidztwem lub niepełnosprawna, uczęszczająca do dziennych ośrodków rehabilitacji, przedszkoli i szkół specjalnych oraz ich opiekunowie w relacji miejsce zamieszkania – szkoła (ośrodek).
- Inwalidzi wojenni i wojskowi.
- Osoby niepełnosprawne w stopniu znacznym i osoby całkowicie niezdolne do pracy i samodzielnej egzystencji.
- Osoby niepełnosprawne ze schorzeniami narządów ruchu i wzroku w stopniu umiarkowanym i znacznym.
- Przewodnicy i opiekunowie osób niepełnosprawnych oraz inwalidów wojennych i wojskowych.
- Osoby, które ukończyły 75 rok życia.
- Funkcjonariusze Straży Miejskiej na służbie.
- Honorowi krwiodawcy, którzy oddali powyżej 12,5 litra krwi.
- Osoby bezrobotne zamieszkujące na terenie Miasta Kraśnik, legitymujące się zaświadczeniem wydanym przez Powiatowy Urząd Pracy w Kraśniku – w dni robocze w godzinach od 9°° do 14°°.

- **Przejazdy ulgowe:**

- Dzieci od 4 do 7 lat.
- Uczniowie dziennych szkół podstawowych, gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych: społecznych, prywatnych i innych działających na podstawie zezwoleń Ministerstwa Edukacji Narodowej.
- Uczniowie dziennych szkół policealnych.
- Studenci.
- Dzieci i młodzież nie objęta obowiązkiem szkolnym na skutek choroby lub niepełnosprawności od 7 do 18 lat.
- Żołnierze odbywający niezawodową służbę wojskową (z wyjątkiem służby okresowej i nadterminowej) oraz osoby spełniające obowiązek tej służby w formacjach równorzędnych.
- Emeryci, renciści oraz osoby na zasiłkach i świadczeniach przedemerytalnych.
- Kombatanci.

Pora nocna obowiązuje od godz. 24.00 do 5.00. W porze nocnej ulgi taryfowe w przejazdach nie przysługują.

- Bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz bezpieczeństwo osobiste podróżnych w środkach przewozu

Z 837 mandatów nałożonych przez policję ogółem do końca maja 2008 r. 227 dotyczyło wykroczeń w ruchu drogowym, natomiast w 2007 r. – 273. W 2007 r. na terenie miasta doszło do 36 wypadków drogowych oraz 262 kolizji. W wyniku tych zdarzeń śmierć poniosły 3 osoby, natomiast 40 zostało rannych. Do najbardziej zagrożonych wypadkami miejsc należy ul. Urzędowska oraz ulice

w ciągach przebiegających przez Kraśnik dróg krajowych. W pierwszych 5 miesiącach 2008 roku doszło do 107 zdarzeń drogowych (14 wypadków i 93 kolizje), w wyniku których śmierć poniosła 1 osoba, a 19 zostało rannych.

- Emisja zanieczyszczeń pyłowych i gazowych oraz hałasu do środowiska

Duży część zanieczyszczeń pochodzi ze środków transportu. Pochodzą one ze spalania paliw płynnych w pojazdach mechanicznych. Ich przyczyną jest zły stan techniczny wielu pojazdów, niska kultura eksploatacji, a także wzrastające nasilenie ruchu pojazdów w centrum miasta.

W 2008 r. Inspekcja Transportu Drogowego przeprowadziła badania dotyczące emisji spalin w Kraśniku. Wyrywkowe badania w jednym przypadku wykazały przekroczenie emisji ponad dopuszczalne normy.

Miasto Kraśnik jest w znaczącym stopniu narażone na hałas komunikacyjny. Przez teren miasta przebiegają drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne oraz wewnętrzne. W październiku 2009 r. przeprowadzono badania poziomu hałasu autobusów posiadanych przez MPK Sp. z o.o. w Kraśniku. Badania te nie wykazały jednak przekroczeń dopuszczalnych norm.

- Jakość obsługi pasażera

Jakość obsługi pasażerów badana jest w MPK na dwa sposoby:

- comiesięczne kontrole punktualności kursowania autobusów,
- raz w roku przeprowadzona zostaje ankieta dotycząca jakości usług na grupie około 100 pasażerów; według corocznych ankiet liczba osób zadowolonych z usług komunikacji publicznej wynosi 88%.

Obie formy badania jakości funkcjonują w ramach wewnętrznej polityki jakości.

III.2 Cele oraz oczekiwane efekty Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego

Cel generalny:

„ Poprawa jakości transportu zbiorowego oraz warunków ruchu drogowego w skali miasta i regionu poprzez wzrost efektywności wykorzystania istniejącej infrastruktury i urządzeń oraz rozwój głównych elementów systemu transportu, a także stworzenie warunków dla sprawnego i bezpieczniejszego przemieszczania osób".

Cele szczegółowe:

1. Zapewnienie sprawności funkcjonowania miasta przy rosnącym poziomie motoryzacji,
2. Zrównoważenie rozwoju sieci drogowej i organizacja ruchu kołowego z funkcjonowaniem i rozwojem transportu publicznego,
3. Poprawa jakości transportu zbiorowego,
4. Wzrost dostępu do usług transportowych,
5. Poprawa warunków parkowania
6. Ograniczenie uciążliwości transportu dla środowiska, w tym zwłaszcza hałasu i zanieczyszczenia powietrza,
7. Poprawa bezpieczeństwa pasażerów i ruchu drogowego,
8. Poprawa ekonomicznej efektywności transportu,
9. Rozwój komunikacyjnej infrastruktury towarzyszącej.

Oczekiwane efekty

W wyniku realizacji założeń Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego dla Miasta Kraśnik powstaną efekty, których miernikiem są oczekiwane wskaźniki. Dzięki wskaźnikom, możliwe będzie uzasadnienie wiarygodności i realności zdań planowanych w ramach ZPRTP.

Poniżej zestawiono wskaźniki realizacji Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego dla Miasta Kraśnik na lata 2010 – 2012.

Wskaźniki produktu

- liczba zmodernizowanych zatok autobusowych (szt.)
- liczba zakupionego taboru komunikacji miejskiej (szt.)
- pojemność zakupionego taboru komunikacji miejskiej (miejsca)
- liczba zakupionych urządzeń nawigacyjnych usprawniającego funkcjonowanie komunikacji zbiorowej (szt.)
- liczba wybudowanych miejsc postojowych (szt.)
- długość wybudowanych dróg (km)
- długość przebudowanych dróg (km)
- długość wybudowanych chodników (km)
- długość wybudowanych ścieżek rowerowych (km)
- liczba wybudowanych punktów oświetleniowych (szt.).

Wskaźniki rezultatu

- liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej (osoby)
- dobowa liczba przejazdów nowym taborem (szt.)
- liczba pasażerów korzystająca wybudowanych i zmodernizowanych dróg (osoby)
- liczba mieszkańców obsługiwanych przez transport zbiorowy (osoby)
- liczba wypadków drogowych na budowanych / przebudowanych odcinkach (szt.)
- liczba osób zadowolonych z usług komunikacji publicznej (%).

III.3 Zalecenia i wytyczne na przyszłość

Podstawową wytyczną i zaleceniem w zakresie rozwoju transportu publicznego jest zwiększenie jego efektywności, które nastąpi poprzez następujące działania:

- Przyspieszenie transportu publicznego

Istotną okolicznością wpływającą na straty czasu jest stan techniczny ulic. Dla transportu autobusowego zasadnicze znaczenie ma budowa nowych dróg oraz wprowadzane korytarze z wydzielonymi pasami, jezdniami i śluzami.

Działania w zakresie przyspieszenia transportu publicznego powinny obejmować m.in.: modernizację taboru, torowisk i przystanków autobusowych oraz zakup taboru niskopodłogowego.

- Zwiększanie dostępności do transportu publicznego

Dostępność systemu transportu publicznego wiąże się z następującymi działaniami:

- modernizacja i odbudowa przystanków (dostosowanie do osób niepełnosprawnych)
- wprowadzanie taboru niskopodłogowego
- uruchomienie nowych linii komunikacyjnych
- wprowadzanie aktualizowanej informacji pasażerskiej w pojazdach i na przystankach
- wprowadzenie dostępnych automatów biletowych i nowoczesnych systemów opłat
- wykorzystanie taboru autobusowego dla lepszej obsługi terenów peryferyjnych.

- Poprawa wizerunku transportu publicznego

- Prowadzenie systematycznych działań promujących system transportu publicznego. Działaniem tym winno się objąć trzy kierunki aktywności:
- wspieranie i organizowanie lobbingu na rzecz transportu publicznego w formie publicznych spotkań i konsultacji,
- budowa i obsługa bieżąca atrakcyjnej, przyjaznej w dostępie i wspomaganej informacjami platformy internetowej,

- wykorzystanie mediów i środków reklamy, w szczególności u operatorów reklamy, korzystających z miejskich urządzeń reklamowych (przystanki, pojazdy, citylight itp.).

Kierunki rozwoju układu komunikacyjnego Miasta Kraśnik:
- rozwój i poprawa funkcjonowania miejskiej komunikacji zbiorowej.
- dochodzenie do docelowego wewnętrznego układu komunikacyjnego miasta poprzez przebudowę istniejącego układu z jednoczesną etapową jego rozbudową o elementy niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania, przy czym zakłada się maksymalne wykorzystanie istniejącego układu uliczno - drogowego i usprawnienie skrzyżowań.
- rozbudowa jezdni i pasów ulicznych.
- usprawnienie skrzyżowań.
- wzrost miejsc parkingowych.
- zwiększenie długości ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszych.

IV. Finansowanie transportu, wdrażanie ZPRTP, harmonogram realizacji zadań

IV.1 Finansowanie działalności przewozowej

Działalność przewozowa w Kraśniku finansowana jest z trzech źródeł:

- Dopłata dokonywana przez Urząd Miasta Kraśnik w ramach zawartej umowy po przeprowadzonycm postępowaniu przetargowym - 2,12zł/km brutto, rocznie (w zależności od uzyskanego przebiegu): około 1 400 000,00 zł.
- Przychody ze sprzedanych biletów jednorazowych i miesięcznych – około: 80 000 zł miesięcznie.
- Wynajmy okazjonalne i wynajem powierzchni – około: 9 000 zł miesięcznie.

Łącznie na działalność przewozową w mieście przeznacza się w skali roku średnio około: 2 468 000 zł.

IV.2 Powiązania ZPRTP Miasta Kraśnik oraz planowanych projektów z celami strategicznymi i działaniami

Wsparcie i dynamizacja procesów związanych z rozwojem transportu publicznego ma podłoże w dokumentach lokalnych, regionalnych i krajowych określających kierunki rozwoju polityki transportowej.

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Miasta Kraśnik na lata 2010 – 2012 jest dokumentem strategicznym, który integruje potrzeby społeczności miasta w zakresie poprawy stanu transportu publicznego na omawianym obszarze. Plan bazuje w swoich założeniach na dokumentach strategicznych będących podstawą polityki transportowej zarówno na poziomie lokalnym, regionalnym jak i krajowym. Zgodność ZPRTP ze strategicznymi dokumentami miasta, regionu i kraju jest jednym z warunków koniecznych do jego skutecznej realizacji.

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego dla Miasta Kraśnik oraz planowane projekty w nim zawarte są zgodne z priorytetami, celami i kierunkami rozwojowymi zapisanymi w następujących dokumentach strategicznych:

IV.2.1 Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025

Jako podstawowy cel polityki transportowej przyjmuje się w dokumencie zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozbudowę zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, albowiem jakość systemu transportowego jest jednym z kluczowych czynników, decydujących o warunkach życia mieszkańców i o rozwoju gospodarczym kraju i regionów.

Cele szczegółowe:
Cel 1: Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki.
Cel 3: Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego.
Cel 4: Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
Cel 5: Poprawa bezpieczeństwa prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz – w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków.
Cel 6: Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

Priorytety krajowej polityki transportowej:
- radykalna poprawa stanu dróg wszystkich kategorii (rehabilitacja i wzmocnienie nawierzchni), rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych na najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach z siecią transeuropejską,
- poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w tym radykalne obniżenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach,

- poprawa jakości transportu w miastach, w tym poprzez poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych.

IV.2.2 Strategia Rozwoju Transportu na lata 2007 – 2013

W dokumencie zaznaczono, że podstawowe zasady inwestowania w system transportowy w latach 2007 - 2013 to objęcie inwestycjami wszystkich rodzajów transportu, ze względu na potrzebę stworzenia zintegrowanego i gałęziowo zrównoważonego systemu transportowego. System transportowy będzie rozwijany z myślą o jego użytkownikach, a zwłaszcza o ich bezpieczeństwie i o wysokiej jakości świadczonych usług. Unowocześnianie systemu transportowego prowadzone będzie zgodnie z zasadami trwałego rozwoju, z właściwą troską o ochronę środowiska i o oszczędność energii. Planowanie rozwoju infrastruktury prowadzone będzie zgodnie z zasadą partnerstwa i będzie uwzględniać aspekty gospodarcze, społeczne, ekologiczne i przestrzenne.

Wśród celów szczegółowych zwraca się uwagę na spójność ZPRTP z celem szczegółowym Zintegrowany Transport Miejski - Wspieranie wybranych przedsięwzięć w następujących obszarach:
- Zwiększanie atrakcyjności transportu miejskiego, w tym poprzez poprawę jego standardu i stanu bezpieczeństwa,
- Zwiększanie dostępności komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych.

W Strategii Rozwoju Transportu sformułowano działania, które służyć będą realizacji zasady zrównoważonego rozwoju, poprzez zwiększenie udziału transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich.

IV.2.3 Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2006 – 2020

Misją Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego jest uruchomienie wielokierunkowych procesów rozwojowych w regionie umożliwiających trwały i zrównoważony rozwój województwa, przyczyniających się do poprawy jakości życia i wzrostu dobrobytu mieszkańców Lubelszczyzny. Celem nadrzędnym jest osiąganie trwałego i zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego Lubelszczyzny poprzez zwiększenie konkurencyjności województwa oraz optymalne wykorzystanie jego wewnętrznych potencjałów rozwojowych.

W Strategii zaznaczono, że poprawa standardów urbanistycznych pozwoli na ogólny wzrost poziomu urbanizacji województwa. Warunkiem jest budowa nowoczesnego systemu komunikacyjnego w regionie, w tym m.in.:

- poprawa stanu technicznego i parametrów użytkowych innych odcinków dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych.

Najważniejszym priorytetem Strategii z punktu widzenia ZPRTP Priorytet 3: Poprawa atrakcyjności i spójności terytorialnej województwa lubelskiego
Cel operacyjny 3.1: Poprawa dostępności komunikacyjnej województwa;
Cel operacyjny 3.3: Rozwój ośrodków miejskich oraz funkcji metropolitalnych Lublina.

IV.2.4 Wojewódzki Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacyjnej dla Województwa Lubelskiego

W Programie zaznaczono, że transport pełni rolę usługową w stosunku do społeczeństwa i gospodarki narodowej. Zadaniem infrastruktury drogowej jest zapewnienie powszechnego dostępu do systemu transportowego mieszkańcom regionu, działającym tu podmiotom gospodarczym oraz wszystkim, którzy korzystają z tranzytu krajowego i międzynarodowego przez obszar województwa. Odpowiedni poziom dostępu do systemu transportowego intensyfikuje działalność gospodarczą oraz zapewnia dostęp ludności do miejsc pracy, szkół, wyższych uczelni oraz ośrodków usługowych regionu.

Cel generalny polityki transportowej województwa w odniesieniu do infrastruktury drogowej „Rozwój infrastruktury drogowej w celu zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych ludności, tworzenia warunków rozwoju gospodarczego regionu poprzez podnoszenie jego atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej oraz umożliwienie szerokiego włączenia województwa w system współpracy międzynarodowej w ramach Unii Europejskiej w sposób wykorzystujący tranzytowe położenie przy granicy z Białorusią i Ukrainą".

<u>Cele podstawowe</u>

1. Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej województwa w celu stworzenia warunków sprzyjających rozwojowi gospodarczemu i zwiększeniu atrakcyjności inwestycyjnej regionu.

Główne zadania to m.in.:

1.2. Rozbudowa i modernizacja istniejącej sieci dróg powiatowych i gminnych w celu ułatwienia rozwoju przemysłu spożywczego, przemysłu meblarskiego i drzewnego, przemysłu materiałów budowlanych oraz w celu ułatwienia transportu produktów rolnych.

2. Stworzenie warunków poprawy życia ludności.

Główne zadania:

2.1. Modernizacja istniejących dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych w celu usprawnienia ruchu i ułatwienia dostępu do ośrodków usługowych i administracyjnych, zakładów pracy, szkół i wyższych uczelni.

2.2. Budowa obwodnic w celu poprawy bezpieczeństwa oraz zmniejszenie uciążliwości ruchu w miejscowościach.

2.3. Rozbudowa i modernizacja sieci dróg i ulic w Lublinie i w miastach o znaczeniu regionalnym.

2.4. Rozbudowa wzdłuż dróg infrastruktury typu: chodniki, ścieżki rowerowe, stacje benzynowe i obiekty handlowe w celu separacji ruchu pieszego i rowerowego od ruchu samochodowego i zwiększenia w ten sposób bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz w celu poprawy jakości i wygody podróżowania.

3. Stworzenie warunków do rozwoju turystyki poprzez rozbudowę sieci dróg w regionach atrakcyjnych turystycznie.

Główne zadania:

3.1. Rozbudowa i modernizacja dróg (głównie lokalnych) ułatwiających dostęp do obszarów atrakcyjnych turystycznie oraz do głównych ośrodków turystycznych.

3.3. Rozbudowa infrastruktury turystycznej wzdłuż dróg (zajazdy, motele, restauracje, parkingi) w celu uatrakcyjnienia oferty regionu oraz zwiększenia zatrudnienia.

3.4. Budowa sieci ścieżek rowerowych.

IV.2.5 Program Ochrony Środowiska Województwa Lubelskiego na lata 2008 – 2011 z perspektywą do roku 2015

Celem strategicznym polityki ekologicznej województwa lubelskiego jest zapewnienie bezpieczeństwa ekologicznego województwa (mieszkańców, zasobów przyrodniczych i infrastruktury społecznej) oraz harmonizacja rozwoju gospodarczego i społecznego z ochroną walorów środowiskowych.

Wojewódzkie priorytety ekologiczne sformułowane w dokumencie istotne z punktu widzenia ZPRTP:

- dalsza poprawa jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego w zakresie jakości powietrza atmosferycznego poprzez m.in. ograniczanie emisji ze środków transportu poprzez modernizacje taboru, wykorzystywanie paliwa gazowego w miejsce oleju napędowego i benzyny oraz zwiększanie płynności ruchu samochodowego.

Do najważniejszych problemów zaliczono brak postępującą urbanizację i rozwój infrastruktury bez uwzględniania wymagań ochrony przyrody.

IV.2.6 Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego

Cel główny w zakresie infrastruktury transportowej: osiągniecie zrównoważonego, pod względem technicznym, przestrzennym, gospodarczym, społecznym i środowiskowym, systemu transportowego w warunkach rozwijającej się gospodarki rynkowej, z uwzględnieniem konkurencji międzynarodowej.

Jedną z naczelnych zasad zagospodarowania przestrzennego województwa lubelskiego jest poprawa sprawności funkcjonowania struktur i układów przestrzennych, głównie poprzez rozwój infrastruktury technicznej i społecznej.

IV.2.7 Strategia Rozwoju Powiatu Kraśnickiego na lata 2007 – 2015

Misją powiatu kraśnickiego jest wzrost zamożności mieszkańców poprzez poprawę struktury lokalnej gospodarki oraz wszechstronny rozwój społeczności powiatu.

Priorytety Strategii istotne dla realizacji projektów ZPRTP:

Priorytet 1: Poprawa konkurencyjności gospodarczej powiatu

1.1. Rozwój infrastruktury poprawiającej warunki do inwestowania i prowadzenia działalności gospodarczej na terenie powiatu.

Główne kierunki działań to m.in.: modernizacja wybranych elementów infrastruktury dróg powiatowych (również w partnerstwie z zainteresowanymi gminami).

Priorytet 3: Poprawa atrakcyjności turystycznej powiatu

3.1. Rozwój infrastruktury poprawiającej atrakcyjność turystyczną powiatu.

Główne kierunki działań to m.in.: rozwój publicznej infrastruktury turystycznej (ścieżki rowerowe, szlaki turystyczne, punkty informacji turystycznej, itd.).

IV.2.8 Plan Inwestycji Wieloletnich Budżetu Miasta Kraśnik na 2010 rok oraz Plan Wydatków Majątkowych Budżetu Miasta na 2010 rok

Wiele projektów zapisanych w planie inwestycji oraz planie wydatków majątkowych dotyczy poprawy stanu transportu publicznego i jest zbieżnych z planowanymi inwestycjami zawartymi w ZPRTP. Podejmowane działania mają doprowadzić do uzyskania nowoczesnej sieci drogowej o wysokiej jakości technicznej oraz poprawy bezpieczeństwa podróżnych.

IV.2.9 Strategia Rozwoju Miasta Kraśnik

Cele Strategii Rozwoju Miasta Kraśnik komplementarne z projektami ZPRTP:

1. Zadawalający standard życia mieszkańców miasta;
2. Funkcjonalny układ komunikacyjny w mieście;
3. Odpowiednia baza rekreacyjna miasta (np. budowa ścieżek rowerowych).

IV.2.10 Program Ochrony Środowiska dla Gmin, dla Związku Międzygminnego „Strefa Usług Komunalnych" w Kraśniku

Najważniejsze cele programu ochrony środowiska to:
- określenie polityki ochrony środowiska, przy założeniu harmonijnego i zrównoważonego rozwoju;
- pomoc w rozwiązywaniu istniejących problemów, jak również przeciwdziałanie zagrożeniom, które mogą pojawić się w przyszłości.

W Programie zaznaczono, że rozwój ruchu tranzytowego jest korzystny dla regionu, ale jednocześnie stanowi duże obciążenie dla środowiska. Niekorzystny wpływ transportu na środowisko naturalne to hałas, zanieczyszczenie atmosfery, wód i gleb. Dużym zagrożeniem jest możliwość zaistnienia wypadków i katastrof, szczególnie groźnych przy przewożeniu materiałów niebezpiecznych. Należy także zwrócić szczególną uwagę na to, aby nie występowały kolizje ze strukturami przyrodniczymi. Powinny zostać zastosowane urządzenia pozwalające zmniejszyć uciążliwość transportu, takich jak pasy zieleni, ekrany dźwiękochłonne. Powinno się również pamiętać o specjalnych, bezkolizyjnych przejściach dla zwierząt.

IV.2.11 Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Kraśnik na lata 2007 – 2015

Celem ogólnym rewitalizacji jest podniesienie szans na wszechstronny rozwój lokalny rozumiany jako względnie trwał i systematyczny proces zmian w układzie lokalnym, w wyniku którego zwiększa się suma szans indywidualnego rozwoju poszczególnych mieszkańców.

Konsekwencją podniesienia jakości życia ma być m.in. poprawa stanu i wzrost poczucia bezpieczeństwa wśród obywateli czy możliwość korzystania z funkcjonalnej i łatwo dostępnej infrastruktury technicznej i społecznej.

W programie rewitalizacji zawarto wiele projektów związanych z poprawą infrastruktury drogowej.

IV.2.12 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kraśnika.

Naczelnym celem związanym z rozwojem Kraśnika jest uczynienie zeń miasta zrównoważonego, czyli takiego, w którym społeczeństwo, gospodarka, kultura i przyroda będą w stanie - wewnętrznej i wzajemnej - równowagi, a nie konfliktu.

Cele rozwoju transportu i komunikacji zawarte w SUiKZP Miasta Kraśnik:

1. Wybór takiego układu komunikacyjnego, który byłby właściwie związany ze strukturą miejską, zgodny z oczekiwaniami władz miasta oraz jego mieszkańców, a jednocześnie nie spowodował przeludnienia, który zapewniałby poprawne rozmieszczenie struktury osiedleńczej, miejsc pracy oraz charakteru konsumpcji jako czynników powiązanych z systemem transportu.
2. Poprawa warunków życia mieszkańców przez opracowanie układów stwarzających warunki uniezależniające system transportu publicznego w mieście i na peryferiach od samochodu indywidualnego - jednocześnie przekształcenie peryferii (uporządkowanie i dogęszczenie istniejącej zabudowy) tak by stało się bardziej ekonomicznie uzasadnione podłączenie ich do sieci komunikacji miejskiej (co jest jednoznaczne z podniesieniem standardu zamieszkiwania).
3. Uporządkowanie chaosu komercyjnej zabudowy, która obrasta dojazdy do miast i drogi główne, uniemożliwiając pełnienie im wyznaczonych funkcji.
4. Eliminacja ruchu ciężkiego łącznie z ograniczeniem ruchu indywidualnego w Śródmieściu - ze względu na zabytkową zabudowę i charakter historyczny tej części oraz oczekiwania mieszkańców (stworzenie strefy ruchu uspokojonego).
5. Wypracowanie wysokiej estetyki ulic, znaków, reklam, sygnalizacji świetlnej itp., z zadbaniem o osiągnięcie regionalnego charakteru wszystkich elementów.
6. Zachowanie odpowiedniego poziomu obsługi (ustalonego przyjętymi standardami obsługi np. maksymalnym czasem dostępu do niektórych usług publicznych jak szkoła, przychodnia lekarska i inne).
7. Wyrównanie zaniedbań w rozbudowie systemów transportowych w stosunku do poziomu motoryzacji i ruchliwości mieszkańców a także ich oczekiwań.
8. Stworzenie takich rozwiązań komunikacyjnych, które powodowałyby redukcję ilości długości dojazdów samochodami prywatnymi na rzecz komunikacji publicznej, rowerów, dojść pieszych.
9. Przeprowadzenie posunięć organizacyjnych w kluczowych miejscach miasta wprowadzających opłaty za parkowanie (np. w centrum Śródmieścia) lub ich redukcję (na obrzeżu Śródmieścia) oraz wyciszanie ruchu oparte na ograniczaniu prędkości i wydłużaniu dojść pieszych.
10. Stworzenie miejsc parkingowych połączonych z łatwym dostępem do środków komunikacji publicznej kołowej, czy kolejowej, zachęcających do dogodnych podróży przesiadkowych.

IV.3 System wdrażania planu

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego dla Miasta Kraśnik będzie stanowił podstawę funkcjonowania w latach 2010-2012 zintegrowanego systemu transportu publicznego w Kraśniku. W celu wdrożenia Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego konieczne jest przyjęcie tego dokumentu przez Radę Miasta Kraśnik. Po przyjęciu dokumentu przez Radę, za jego właściwe wdrożenie oraz przedstawianie okresowych ocen z postępu jego realizacji odpowiedzialny będzie organ wykonawczy miasta tj. Burmistrz Miasta Kraśnik. Do pomocy we właściwym wdrożeniu ZPRTP Burmistrz dysponuje aparatem wykonawczym, w postaci Urzędu Miasta Kraśnik, jednostek organizacyjnych miasta czy spółek miejskich.

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego dla Miasta Kraśnik wdrażany będzie głównie z wykorzystaniem potencjału osobowego, majątkowego i finansowego następujących podmiotów:

- Miasto Kraśnik (głównie Referat Gospodarki Komunalnej);

Do głównych zadań referatu należą m.in.:

- prognozowanie potrzeb przewozowych oraz koordynowanie planów rozwoju komunikacji miejskiej.
- przyjmowanie skarg i wniosków dotyczących funkcjonowania komunikacji miejskiej.
- koordynacja rozkładów jazdy przewoźników miejskich.
- opiniowanie rozkładów jazdy przewoźnikom, którzy posiadają zezwolenia wydane przez inny organ niż Burmistrz Miasta Kraśnik.
- prowadzenie spraw związanych z udzielaniem, cofaniem, zmianą zezwolenia na prowadzenie przewozu osób na terenie miasta.
- prowadzenie spraw związanych z oświetleniem i konserwacją oświetlenia ulicznego na terenie miasta.
- zarząd drogami miejskimi, w tym:

a) wydawanie opinii dotyczących niestosowania się do niektórych znaków drogowych w mieście,
b) opracowywanie projektów planów finansowania remontów, utrzymania i ochrony dróg oraz obiektów mostowych,
c) utrzymanie nawierzchni, chodników, obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń zawiązanych z drogą,
d) realizacja zadań w zakresie inżynierii i bezpieczeństwa ruchu drogowego,
e) koordynacja robót w pasie drogowym,
f) wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i zjazdy z dróg oraz wyznaczanie opłat i kar pieniężnych z tym związanych,
g) prowadzenie ewidencji dróg i drogowych obiektów mostowych,
i) prowadzenie okresowych kontroli stanu dróg i obiektów mostowych,

j) wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających oraz przeciwdziałanie niszczeniu dróg
k) bieżące i zimowe utrzymanie dróg miejskich w mieście oraz utrzymywanie zieleni w pasach drogowych
l) prowadzenie przeglądów i spraw dotyczących remontów ciągów pieszych i dróg osiedlowych na terenach Gminy Miejskiej Kraśnik.

• Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Sp. z o.o. w Kraśniku.
Najważniejsze kompetencje MPK Kraśnik to świadczenie usług komunikacyjnych w zakresie transportu zbiorowego w ramach komunikacji miejskiej według obowiązujących rozkładów jazdy oraz zgodnie z ustawą o Transporcie Drogowym.

Dotychczasowe doświadczenia, posiadana kadra i funkcjonujące struktury są wystarczająco sprawne dla podołania zadaniom wskazanym do realizacji w ramach ZPRTP. Beneficjantem projektów RPO WL na lata 2007-2013 będzie Miasto Kraśnik oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Kraśniku.

Poszczególne projekty będą wdrażane w oparciu o zasady wydatkowania środków według źródeł ich pochodzenia. Oznacza to, że podmiot korzystający z różnych źródeł finansowania będzie musiał sprostać wielu wymaganiom formalnym. Dotyczy to w szczególności odmiennych zasad wykorzystania środków pochodzących ze źródeł krajowych oraz środków pochodzących ze źródeł unijnych.

Dla efektywnej obsługi inwestycji konieczne będzie współdziałanie komórek organizacyjnych Urzędu Miasta Kraśnik oraz wszystkich podmiotów zaangażowanych w jego wdrażanie.

System wdrażania na poziomie Urzędu Miasta Kraśnik obejmować będzie następujące działania:

- przygotowanie dokumentacji zadań objętych ZPRTP,
- występowanie z wnioskami o dofinansowanie,
- przeprowadzenie procedur wyboru wykonawców zadań,
- kontraktowanie,
- monitorowanie przebiegu prac w ramach poszczególnych projektów,
- raportowanie kwartalne i roczne,
- przygotowanie propozycji dotyczących korekt w zakresie poszczególnych zadań,

- prowadzenie rozliczeń finansowych,
- prowadzenie działań promocyjnych i informacyjnych,
- prowadzenie cyklicznych spotkań (zamkniętych i otwartych) w celu optymalizacji działań.

Warunkiem niezbędnym dla pełnego wdrożenia Planu jest również uwzględnianie wydatków z nim związanych w kolejnych budżetach na lata 2010 - 2012. Za ten element odpowiada Rada Miasta. Dlatego też Burmistrz, przedkładając Radzie projekty budżetów powinien przetransponować do nich założenia finansowe zawarte w Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego przewidziane w nim na dany rok.

IV.4 Planowane inwestycje

Tabela 14. Planowane inwestycje ZPRTP Miasta Kraśnik

Nazwa planowanego działania	Etapy działania wraz z przewidywanym czasem (harmonogramem) realizacji	Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu	Wielkość nakładów	Źródła finansowania
Poprawa funkcjonowania komunikacji miejskiej poprzez wymianę taboru autobusowego oraz wdrożenie systemu gps	2 etapy: - I etap: 2010 - 2011 – zwiększenie stanu taboru poprzez zakup 5 autobusów - II etap: 2012 r. – instalacja systemu gps	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Kraśniku	2 575 000,00 w tym: I etap – 2 160 000,00 II etap – 415 000,00	- środki własne (15%) - RPO WL 2007-2013, Oś priorytetowa V Transport, działanie 5.3 Miejski transport publiczny (85%)
Budowa drogi gminnej – ulicy Granicznej	II etap, 2010 – 2011	Urząd Miasta Kraśnik	10 000 000,00	- środki własne (do 50%) - RPO WL 2007-2013, Oś priorytetowa V Transport, działanie 5.2 Lokalny układ transportowy (max. do 50%)
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 833 - wykonanie ciągu pieszo - rowerowego	2010	Urząd Miasta Kraśnik	350 000,00	- środki własne (100%)
Przebudowa drogi powiatowej nr 2704 L i 2702 L Wyżnica - Budzyń na długości 4 685 m	2010	Urząd Miasta Kraśnik	730 000,00	- środki własne (100%)
Budowa parkingu przy Al. Tysiąclecia	2010	Urząd Miasta Kraśnik	200 000,00	- środki własne (100%)
Budowa ścieżki rowerowej w ul. Gmainera - Krasińskiego/ Gmainera - Graniczna	2010	Urząd Miasta Kraśnik	400 000,00	- środki własne (100%)
Przebudowa drogi gminnej nr 108443 - ulicy Mickiewicza w Kraśniku	2010	Urząd Miasta Kraśnik	800 000,00	- środki własne (100%)
Przebudowa ul. Wyszyńskiego - parking przy Kościele św. Józefa	2010	Urząd Miasta Kraśnik	200 000,00	- środki własne (100%)

Przebudowa Al. Młodości - chodnik i ścieżka rowerowa	2010	Urząd Miasta Kraśnik	400 000,00	- środki własne (100%)
Budowa ul. Stelmaszczeka, Widok, Kaczmarskiego	2010	Urząd Miasta Kraśnik	1 000 000,00	- środki własne (100%)
Przebudowa ul. Bojanowskiej	2010	Urząd Miasta Kraśnik	300 000,00	- środki własne (100%)
Budowa ul. Śliskiej /od Stromej do Rzeczyckiej	2010	Urząd Miasta Kraśnik	50 000,00	- środki własne (100%)
Budowa ul. Szewskiej	2010	Urząd Miasta Kraśnik	200 000,00	- środki własne (100%)
Przebudowa ul. Wojskowej	III etap, 2010	Urząd Miasta Kraśnik	350 000,00	- środki własne (100%)
Przebudowa ul. Zakrzowieckiej	2010	Urząd Miasta Kraśnik	150 000,00	- środki własne (100%)
Budowa chodnika na ul. Leśnej	2010	Urząd Miasta Kraśnik	20 000,00	- środki własne (100%)
Nawierzchnie bitumiczne dróg gminnych na osiedlu Metalowców	2010	Urząd Miasta Kraśnik	285 000,00	- środki własne (100%)
Przebudowa ul. Popiełuszki	2010	Urząd Miasta Kraśnik	40 000,00	- środki własne (100%)
Przebudowa zatoki postojowej i chodników przy Dworcu PKP	2010	Urząd Miasta Kraśnik	100 000,00	- środki własne (100%)
Budowa chodnika przy ul. Nowej i oświetlenie	2010	Urząd Miasta Kraśnik	120 000,00	- środki własne (100%)
Budowa oświetlenia na terenie miasta	2010	Urząd Miasta Kraśnik	200 000,00	- środki własne (100%)
Budowa i przebudowa miejsc postojowych na osiedlach mieszkaniowych	2010	Urząd Miasta Kraśnik	300 000,00	- środki własne (100%)
Przebudowa chodników poza pasami drogowymi	2010	Urząd Miasta Kraśnik	300 000,00	- środki własne (100%)

Kryteria ustalania kolejności realizacji planowanych działań w ramach Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego:

Decydującymi argumentami przemawiającymi za wyborem projektów do realizacji w ramach ZPRTP były:

- poprawa funkcjonowania miejskiej komunikacji,
- poprawa stanu infrastruktury drogowej,
- wzrost bezpieczeństwa pasażerów oraz dostępności do usług transportowych,
- stymulowanie rozwoju lokalnej gospodarki.

Niniejszy dokument został sporządzony w oparciu o analizę uwarunkowań wewnętrznych jak i zewnętrznych Miasta Kraśnik, zwłaszcza w zakresie rozwoju transportu publicznego. Przy wyborze projektów oraz kolejności realizacji działań wzięto pod uwagę następujące kryteria:

- Możliwość rozwiązania najistotniejszych problemów związanych z miejskim transportem publicznym,
- Zgodność zapisów dokumentów programowych rozwoju miasta, regionu oraz kraju,
- Intensywność wpływu na osiągniecie zakładanych celów ZPRTP,
- Intensywność wpływu realizacji projektu na podniesienie walorów i atrakcyjności Miasta Kraśnik,
- Akceptacja społeczna i poziom zaspokojenia potrzeb mieszkańców,
- Określone zasoby finansowe Miasta Kraśnik,
- Możliwość uzyskania współfinansowania ze źródeł zewnętrznych,
- Powiązanie z innymi projektami dotyczącymi rozwoju przestrzennego, społecznego i gospodarczego,
- Poziom zaawansowania w przygotowaniu dokumentacji projektów transportowych.

V. Monitorowanie i ocena realizacji ZPRTP dla Miasta Kraśnik

V.1 System monitorowania realizacji planu

Monitorowanie to proces systematycznego zbierania i analizowania wiarygodnych informacji finansowych i statystycznych dotyczących wdrażania zadań, którego celem jest zapewnienie zgodności realizacji projektów i planu z wcześniej zatwierdzonymi założeniami.

Monitoring polega na stałej obserwacji efektów planu i analizie uzyskiwanych wyników. Umożliwia bieżącą ocenę skuteczności działań, a także – w miarę potrzeb – bieżącego reagowania w celu modyfikowania tych działań.

Monitorowanie wdrażania Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego dla Miasta Kraśnik, a więc - rozwoju systemu transportu publicznego, jest istotnym zadaniem samorządu miasta. Głównymi podmiotami odpowiedzialnymi za realizację procesu monitoringu będą Referat Gospodarki Komunalnej (w ramach Wydziału Gospodarki Mieniem Urzędu Miasta w Kraśniku) oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Kraśniku.

Procedura monitoringowa musi zawierać precyzyjne zasady weryfikowania poziomu ustalonych w Planie (lub nowych) wskaźników, istotnych z punktu widzenia systemu transportowego. Osiągnięcie założonych wartości wskaźników oznaczać będzie wykonywanie wyznaczonych zadań, co z kolei przełoży się na zrealizowanie celów ZPRTP.

Wartości wskaźników rozwoju transportu publicznego, dostarczające podstaw do weryfikacji słuszności realizowanych zadań, jak również prawidłowa ocena ich zmian (i przyczyn tych zmian):

- będą stanowić źródło informacji dla kierownictw jednostek organizacyjnych związanych z realizacją ZPRTP. Wiedza ta powinna przyczynić się do zwiększenia skuteczności Planu oraz redukcji związanych z jego wdrażaniem kosztów,
- powinny gwarantować, że Plan będzie wdrażany w sposób zgodny z dokumentami strategicznymi istotnymi z punktu widzenia transportu publicznego, a jego realizacja przyniesie korzyści.

Monitoring procesu wdrażania Planu polegać będzie na ciągłym porównywaniu wartości bieżących wskaźników z ich wartościami uznanymi za bazowe. Zbieranie danych o wartościach wskaźników jest procesem pracochłonnym, powoduje to więc konieczność przemyślanego i realistycznego programowania prac. W ich trakcie może się także okazać, że pojawił się jakiś nowy cel, dotychczas pomijany albo niedostatecznie sprecyzowany. Wskaźniki, będąc przedmiotem oceny, stanowią także ważne źródło informacji.

Monitoring jest procedurą składającą się z czynności, realizowanych w ustalonym cyklu:

- gromadzenie informacji i danych oraz ich przetwarzanie,
- identyfikacja szans i zagrożeń, szczególnie nowych, dotychczas niezidentyfikowanych,
- weryfikacja zadań wynikających ze ZPRTP w oparciu o obserwowane zmiany wielkości wskaźników,
- sporządzanie sprawozdań na temat zaawansowania realizacji Planu. Powinny z nich wynikać wnioski odnośnie do zmian procesu wdrażania, przydatności i jakości wskaźników służących ocenie tego procesu, jak również – na temat aktualności celów i zadań wynikających z Planu,
- korekta zadań ZPRTP, terminów ich realizacji oraz wskaźników.

W celu monitorowania realizacji Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Miasta Kraśnik należy również wdrożyć system monitorowania, którego podstawę będą stanowiły następujące elementy:

1. Monitoring zachowań komunikacyjnych pasażerów i operatorów, w tym:
- potrzeb przewozowych;
- popytu potencjalnego;
- popytu efektywnego;
- podziału zadań przewozowych;
- przeciętnego czasu podróży;
- przyczyn wyboru określonego sposobu podróży;
- znaczenia postulatów przewozowych;
- oceny jakości komunikacji autobusowej;
- poziomu bezpieczeństwa osobistego pasażerów;
- oceny szczegółowych rozwiązań oferty przewozowej.

2. Monitoring rynku usług, w tym:
- poziomu cen na rynku przewozów;
- dostępności alternatywnych form transportu (np. kolej regionalna i dalekobieżna, regionalna, krajowa i międzynarodowa).

3. Monitoring jakości usług przewozowych, w tym:
- przeciętnej prędkości komunikacyjnej i eksploatacyjnej;
- udziału kursów niezrealizowanych;
- udziału kursów przyspieszonych;
- udziału kursów opóźnionych.

V.2 Sposoby oceny wykonywania planu

Nieodłącznym elementem monitorowania postępów realizacji ZPRTP jest ocena skuteczności podejmowanych działań. Działania i projekty realizowane w ramach ZPRTP powinny być rozliczane przez 5 lat od zakończenia fazy inwestycyjnej projektu, przy czym rozliczenia projektów dotyczących produktów powinny być wykonywane w okresach półrocznych, natomiast w zakresie rezultatów w okresach rocznych. Ze względów technicznych oraz metodologicznych analiza oddziaływania

poszczególnych projektów w uzasadnionych przypadkach może być dokonywana na wniosek Rady Miasta lub Burmistrza Miasta Kraśnik.

W przypadku zaobserwowania odchyleń od Planu w zakresie osiągniętych produktów i rezultatów Rada Miasta powinna wprowadzić do Planu zmiany umożliwiające osiągnięcie planowanych wskaźników bądź zmienić poziom wskaźników. Zmiana planowanego poziomu wskaźników powinna nastąpić w sytuacji kiedy nie jest możliwa ich realizacja na skutek zmian w otoczeniu lub błędów metodologicznych na etapie planowania.

Burmistrz Miasta Kraśnik jest zobowiązany do corocznego przedkładania Radzie Miasta sprawozdania monitoringowego z wdrażania Planu. Oprócz sprawozdania monitoringowego, Burmistrz przedkładać będzie Radzie Miasta prognozę, dotyczącą wdrażania Planu w kolejnym roku wraz z propozycją ewentualnych modyfikacji, która poddawana będzie analizie każdorazowo przy okazji zatwierdzania budżetu.

Zakres przedmiotowy sprawozdań okresowych przedkładanych przez Burmistrza Miasta Kraśnik powinien obejmować co najmniej:

- przebieg procesu wdrażania poszczególnych projektów,
- realizację planu finansowego,
- sposoby promocji projektów,
- zidentyfikowane i przewidywane zagrożenia realizacji planu.

Stanowiska wypracowywane przez Radę Miasta w przedmiocie przedkładanych sprawozdań z monitoringu, stanowić będą podstawę sporządzenia oceny wdrożenia Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego dla Miasta Kraśnik sporządzanej na zakończenie okresu planowania.

Ocena wykonania ZPRTP powinna zawierać następujące elementy oraz dane:

- rzeczywiste oraz zawarte w poszczególnych wnioskach daty rozpoczęcia i zakończenia poszczególnych projektów,
- metody zarządzania projektami w czasie ich realizacji oraz po wdrożeniu poszczególnych projektów,
- ocenę społeczną oddziaływania poszczególnych projektów,
- szczegółowy wykaz kosztów poniesionych w fazie realizacji projektu oraz jego funkcjonowania.

V.3 Sposoby inicjowania współpracy pomiędzy sektorem publicznym, prywatnym i organizacjami pozarządowymi

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w mieście Kraśnik to dokument o charakterze otwartym. Winien on być aktualizowany w okresie planowania działań inwestycyjnych miasta.

Zmiany w planie będą wynikały głównie z postępów w jego realizacji oraz obiektywnych zmian w otoczeniu społeczno – gospodarczym miasta. Możliwe będzie składanie wniosków o ujęcie w Planie zadań rozwojowych. Wnioski takie będą mogły składać jednostki organizacyjne miasta, stowarzyszenia, radni, grupy mieszkańców oraz inne podmioty zainteresowane uczestniczeniem w aktualizacji Planu. Wnioski będą przyjmowane przez odpowiedni (wyznaczony przez Burmistrza Miasta) wydział Urzędu Miasta oraz konsultowane w celu wstępnej analizy wykonalności danego projektu. Zaakceptowane wnioski zostaną umieszczone w aktualizowanym ZPRTP.

Dla właściwej realizacji, oceny i aktualizacji ZPRTP Burmistrz Miasta Kraśnik może skorzystać z wiedzy i opinii lokalnych ekspertów (przedstawiciele lokalnych środowisk społeczno - gospodarczych) oraz korzystać z usług innych instytucji oraz opinii specjalistów. Pomoc organizacyjną oraz kompetencyjną mogą świadczyć instytucje, które nie są bezpośrednio związane z obszarem planu, ale mogą być pomocne w procesie rozwoju transportu publicznego tj. środowiska naukowe i oświatowe oraz organizacje społeczne i stowarzyszenia. Istotna wydaje się także współpraca z podmiotami, które mogą umożliwić realizację planu poprzez udzielenie pożyczek i kredytów na działania inwestycyjne i koncepcyjne (np. banki czy inne instytucje finansowe).

Współpraca pomiędzy podmiotami będzie także inicjowana miedzy innymi poprzez działania promocyjne i informacyjne.

V.4 Promocja ZPRTP

Ważnym elementem realizacji Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego dla Miasta Kraśnik na lata 2010-2012 będą działania informacyjne i promocyjne Programu planu.

Zadania w zakresie działań promocyjnych w ramach ZPRTP miasta Kraśnik obejmują:

- zapewnienie powszechnego dostępu do informacji o działaniach realizowanych w ramach Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego dla Miasta Kraśnik,

- zapewnienie powszechnego dostępu do informacji o możliwościach uzyskania przez podmioty wsparcia finansowego w ramach funduszy strukturalnych i innych środków wspierających rozwój transportu publicznego na obszarze Miasta Kraśnik,
- czytelną informację o kryteriach oceny i wyboru projektów oraz obowiązujących w tym zakresie procedurach,
- zapewnienie współpracy z instytucjami zaangażowanymi w realizację i monitorowanie ZPRTP w zakresie działań informacyjnych i promocyjnych,
- inicjowanie dodatkowych działań promocyjnych o zasięgu lokalnym, zwłaszcza z wykorzystaniem mediów lokalnych i regionalnych,
- promowanie udanych efektów współpracy pomiędzy Miastem Kraśnik, a sektorem publicznym, sektorem prywatnym i organizacjami pozarządowymi.

Grupami docelowymi działań promocyjnych będą:
- mieszkańcy Kraśnika;
- beneficjenci, czyli podmioty bezpośrednio wdrażające projekty i korzystające z zewnętrznego wsparcia finansowego (jednostki realizujące zadania miasta Kraśnik, jednostki organizacyjne miasta Kraśnik, podmioty gospodarcze działające na terenie miasta, inne podmioty realizujące zadania pożytku publicznego).

Działania promocyjne prowadzone będą poprzez:
- rozpowszechnianie informacji o możliwościach wykorzystania środków unijnych oraz innych środków zewnętrznych na zadania z zakresu rozwoju transportu publicznego,
- tablice informujące o współfinansowaniu inwestycji z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej i innych środków zewnętrznych,
- serwisy internetowe Urzędu Miasta w Kraśniku oraz Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Sp. z o.o. w Kraśniku, na których będą umieszczane informacje nt. planowanych i realizowanych projektów,
- współpracę z mediami lokalnymi.

Niezbędnym elementem w procesie tworzenia zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego są konsultacje społeczne. Ich celem jest włączenie wspólnoty lokalnej w procesy decyzyjne zachodzące w urzędzie. Jednocześnie, głos mieszkańców (ich pomysły) pozwala na pełniejsze spojrzenie na zagadnienia związane z kierunkami polityki miasta w zakresie rozwoju transportu publicznego.

Z tych też względów, do prac nad planem zaproszono szereg osób tworzących społeczność lokalną, chcących aktywnie wspierać działania podejmowane na terenie miasta. Założenie

odpowiedniego harmonogramu zadań, pozwoli na odpowiednią konstrukcję budżetu miasta oraz będzie ułatwiało podejmowanie decyzji inwestycyjnych.

Zapisy planu podlegały konsultacjom społecznym z przedstawicielami władz samorządowych oraz mieszkańcami miasta Kraśnik, a zwłaszcza przewoźnikami prywatnymi. Mieszkańcy miasta mieli okazję wyrazić swoje opinie o Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego dla Miasta Kraśnik na lata 2010-2012.

W ramach konsultacji społecznych w Urzędzie Miasta w Kraśniku wyłożono opracowywany dokument do publicznego wglądu w Referacie Gospodarki Komunalnej oraz zamieszczono na stronie Biuletynu Informacji Publicznej. Mieszkańcy mogli zapoznać się z dokumentem i zgłaszać swoje uwagi i wnioski w II części stycznia 2010 r. Informacje na temat Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego dla Miasta Kraśnik udzielali kompetentni pracownicy Referatu Gospodarki Komunalnej.

Wszystkie sugestie i uwagi mieszkańców zostały uwzględnione w procesie opracowania Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego na lata 2010 – 2012.

Projekt planu został również przedstawiony radnym Miasta Kraśnik na posiedzeniu Komisji Gospodarki Komunalnej i Inwestycji (odbyła się 26 stycznia 2010 r.) oraz na Sesji Rady Miasta Kraśnik (odbyła się 28 styczna 2010 r.). Radni mieli możliwość w imieniu społeczności lokalnej zgłaszać swoje opinie oraz uwagi, dotyczące przede wszystkim najpilniejszych do realizacji zadań, które poprawią życie mieszkańców miasta oraz wpłyną na jego pozytywny wizerunek. Wszystkie uwagi radnych zostały uwzględnione w dokumencie. Ostatecznie radni zaakceptowali generalne założenia rozwoju transportu publicznego w mieście określone w niniejszym dokumencie.

VI. Dokumenty źródłowe

Dokumenty, opracowania oraz pozostałe źródła danych wykorzystane podczas prac nad tworzeniem Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego dla Miasta Kraśnik:

1. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025
2. Strategia Rozwoju Transportu na lata 2007 – 2013
3. Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2006 – 2020
4. Wojewódzki Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacyjnej dla Województwa Lubelskiego
5. Wojewódzki Program Ochrony Środowiska
6. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego
7. Strategia Rozwoju Powiatu Kraśnickiego na lata 2007 – 2015
8. Plan Inwestycji Wieloletnich Budżetu Miasta Kraśnik na 2010 rok
9. Plan Wydatków Majątkowych Budżetu Miasta na 2010 rok
10. Strategia Rozwoju Miasta Kraśnik
11. Program Ochrony Środowiska dla Gmin, dla Związku Międzygminnego „Strefa Usług Komunalnych" w Kraśniku
12. Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Kraśnik na lata 2007 – 2015
13. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kraśnika
14. Dane oraz informacje uzyskane z Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Kraśnik Sp. z o.o.
15. Dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego (Bank Danych Regionalnych)
16. Strony internetowe, przede wszystkim: www.mpk-krasnik.pl www.krasnik.pl oraz www.powiatkrasnicki.pl
17. Wnioski z przeprowadzonych konsultacji społecznych.

VII. Spis tabel, map i wykresów

Tabela 1. Dane ogólne dotyczące Miasta Kraśnik 8
Tabela 2. Miasto Kraśnik - formy własności podmiotów gospodarczych będących w rejestrze REGON w 2008 r. 16
Tabela 3. Podmioty gospodarki narodowej na terenie Miasta Kraśnik zarejestrowane w rejestrze REGON wg sekcji PKD w 2008 roku 17
Tabela 4. Liczba osób w Mieście Kraśnik według grup wiekowych w 2008 r. 30
Tabela 5. Ludność Miasta Kraśnik według grup ekonomicznych w latach 2006 – 2008 30
Tabela 6. Ruch naturalny w Mieście Kraśnik w latach 2006 – 2008 31
Tabela 7. Saldo migracji w ruchu wewnętrznym w mieście Kraśnik w latach 2005 - 2008 32
Tabela 8. Rynek pracy w mieście Kraśnik w latach 2006-2008 32
Tabela 9. Ilość przewiezionych pasażerów w latach 2006 – 2008 45
Tabela 10.Wykaz taboru autobusowego MPK Sp. z o.o. w Kraśniku 45
Tabela 11. Zestawienie przebiegu autobusów i zużytego paliwa w latach 2007 - 2009 46
Tabela 12. Długość linii obsługiwanych przez MPK Sp. z o.o. w Kraśniku 47
Tabela 13. Cennik biletów w strefie miejskiej Kraśnika 47
Tabela 14. Planowane inwestycje ZPRTP Miasta Kraśnik 63

Mapa 1. Miasto Kraśnik w otoczeniu lokalnym 6
Mapa 2. Kraśnik na tle Powiatu Kraśnickiego - układ osadniczy i komunikacyjny 7
Mapa 3. Powiat Kraśnicki na tle Województwa Lubelskiego 7
Mapa 4. Kraśnik na mapie Polski 8
Mapa 5. Miasto Kraśnik - układ komunikacyjny 23
Mapa 6. Układ linii komunikacyjnych MPK Kraśnik wraz z przystankami 25
Mapa 7. Układ linii komunikacyjnych MPK Kraśnik wraz z przystankami – część północna miasta 26
Mapa 8. Układ linii komunikacyjnych MPK Kraśnik wraz z przystankami – część południowa miasta 27
Mapa 9. Strefa ochrony konserwatorskiej nr 1 w Mieście Kraśnik 42
Mapa 10. Strefa ochrony konserwatorskiej nr 2 w Mieście Kraśnik 43
Mapa 11. Strefa ochrony konserwatorskiej nr 3 w Mieście Kraśnik 44

Wykres 1. Liczba mieszkańców Miasta Kraśnik w latach 2004 – 2008 29
Wykres 2. Wskaźnik migracyjny na terenie Miasta Kraśnik w latach 2006 - 2008 31