



# DZIENNIK URZĘDOWY

## WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

---

Lublin, dnia 16 grudnia 2015 r.

Poz. 5069

### UCHWAŁA NR XIV/95/2015 RADY POWIATU W LUBLINIE

z dnia 25 listopada 2015 r.

#### **w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu lubelskiego”**

Na podstawie art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1445) w związku z art. 9 ust. 1 pkt 3 lit. a i art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440) - **Rada Powiatu w Lublinie uchwala, co następuje:**

§ 1. Uchwala się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu lubelskiego” stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Staroście Lubelskiemu.

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

Przewodniczący Rady  
Powiatu w Lublinie

**Antoni Skrabucha**

Załącznik  
do uchwały Nr XIV/95/2015  
Rady Powiatu w Lublinie  
z dnia 25 listopada 2015 r.



STAROSTWO POWIATOWE W LUBLINIE

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO  
DLA POWIATU LUBELSKIEGO  
(PLAN TRANSPORTOWY)**

---

*LUBLIN, WRZESIEŃ 2015 R.*

## Spis treści

<b>1. WSTĘP .....</b>	<b>3</b>
1.1. Czym jest Plan Transportowy? .....	3
1.2. Cel opracowania planu .....	4
1.3. Zakres planu .....	5
1.4. Słownik pojęć .....	6
<b>2. SIEĆ KOMUNIKACYJNA.....</b>	<b>7</b>
2.1. Komunikacja drogowa .....	8
2.2. komunikacja kolejowa .....	14
<b>3. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH .....</b>	<b>18</b>
3.1. Charakterystyka poszczególnych gmin należących do Powiatu Lubelskiego .....	18
3.2. Prognoza demograficzna .....	43
3.3. Inwestycje drogowe .....	53
3.4. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej .....	54
3.5. Sieć linii użyteczności publicznej .....	56
3.6. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego .....	58
<b>4. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH .....</b>	<b>58</b>
<b>5. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKA TRANSPORTU .....</b>	<b>60</b>
5.1. Obszar badania .....	61
5.2. Narzędzie badawcze .....	61
5.3. Charakterystyka badanych .....	62
5.4. Płeć respondentów .....	62
5.5. Status zawodowy respondentów .....	63
5.6. Wykształcenie respondentów .....	64
5.7. Miejsce zamieszkania .....	65
5.8. Wybór środka transportu .....	66
5.9. Przyczyna wyboru środka transportu .....	66
5.10. Częstotliwość podróżowania .....	67
5.11. Powód podróżowania .....	68
5.12. Liczba środków transportu podczas podróży .....	68
5.13. Preferencje pasażerów .....	69
5.14. Ocena jakości usług .....	70
5.15. Luki jakościowe, preferencje versus oceny respondentów .....	71
<b>6. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW.....</b>	<b>72</b>
6.1. Rola organizatora transportu publicznego .....	72
6.2. Integracja transportu publicznego z indywidualnym .....	72
6.3. Określenie trybu wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego .....	73
<b>7. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH .....</b>	<b>74</b>
7.1. Ochrona środowiska .....	76
7.2. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego .....	81
7.3. Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej .....	82
<b>8. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA.....</b>	<b>83</b>

<b>9. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO .....</b>	<b>85</b>
<b>10. CZĘŚĆ GRAFICZNA.....</b>	<b>88</b>

## 1. Wstęp

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubelskiego powstał w oparciu o projekt wykonany na zlecenie Powiatu Lubelskiego przez firmę Blue Ocean z Warszawy w 2013 r. Wszelkie opracowania statystyczne, analizy i prognozy oraz część graficzna niniejszego planu, pochodzą z tego projektu. Projekt poddany został konsultacjom społecznym, wymaganym przepisami prawa. Niniejszy plan transportowy, uwzględnia wszelkie uwagi wniesione na etapie opracowania oraz konsultacji. Zgodnie z zapisem art. 11.1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011 r. Nr 5 poz. 13 z późn. zm.), w opracowanym przez starostę planie, uwzględniono plan transportowy Województwa Lubelskiego - ogłoszony przez marszałka w dniu 30 lipca 2014 r.

Uwzględniona została także koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030), która wskazuje kierunki i możliwości polityki przestrzennej kraju, jednocześnie pozostawiając otwartą drogę co do wyboru konkretnych rozwiązań infrastrukturalnych, a za główne cele przyjmuje:

- podwyższanie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności,
- poprawę spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej,
- poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych, poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej.

### 1.1. Czym jest Plan Transportowy?

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (zwana dalej Ustawą) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art.8):

1. Planowanie rozwoju transportu
2. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego
3. Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy).

Ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma:

1. Gmina:
  - a. licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
  - b. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
2. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
3. Powiat:
  - a. liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
  - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

4. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
5. Województwo:
  - a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
  - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
6. Minister właściwy do spraw transportu – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Gminy, związki międzygminne i powiaty o mniejszej liczbie mieszkańców, niż podano powyżej, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych aktów.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów:

- W pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować Minister właściwy do spraw transportu.
- Marszałek Województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy Ministra
- Opracowując plan transportowy dla powiatu (lub związku powiatów) uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez Marszałka
- Wójt, Burmistrz, Prezydent Miasta lub Zarząd Związku Międzygminnego, opracowując plan transportowy dla swojego obszaru, będą zobowiązani do uwzględnienia planu transportowego opracowanego i ogłoszonego przez Starostę lub Marszałka Województwa

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. W praktyce powoduje jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, Marszałka Województwa i Starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Istnieje również możliwość koordynacji działań organizatorów różnych szczebli, tj. równoległego działania w trakcie projektowania planów, które są wykładane do wglądu we właściwych urzędach w wersji wstępnej przez organizatorów (art. 10 ust. 1 Ustawy), zwłaszcza, że projekty planów muszą być uzgadniane z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego tego samego szczebla (art. 13 ust. 1-3).

## 1.2. Cel opracowania planu

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiąganym poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

1. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
2. **Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego** – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczeniem kosztów
3. **Integracja systemu transportowego** – w układzie gałęziowym i terytorialnym

4. **Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru** - instrument rozwoju gospodarczego
5. **Poprawa bezpieczeństwa** - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
6. **Ograniczenie negatywnego wpływu** transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

Plan Transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu:

- rozwój istniejącej sieci pomiarowej, jakości powietrza w mieście
- poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego)
- promocję ruchu rowerowego
- eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe)
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu)
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji publicznej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO)
- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

Plan Transportowy omawia charakterystykę ogólną obszaru oraz jego charakterystykę komunikacyjną, a także zasady organizacji rynku przewozów. Dokument wskazuje istotne – z punktu widzenia zapewnienia ciągłości wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej połączenia pośród istniejącej sieci komunikacyjnej obszaru.

### 1.3. Zakres planu

Powiat opracowuje plan transportowy: w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich (innych niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie) lub któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze.

Zakres rzeczowy Planu obszarowo obejmuje teren całego powiatu – a przedmiotowo:

1. sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
2. ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
3. przewidywane finansowanie usług przewozowych,
4. preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
5. zasady organizacji rynku przewozów,
6. planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
7. przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera,
8. planowane kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

#### 1.4. Słownik pojęć

1. dworzec – miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych;
2. gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
3. komunikacja miejska – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: a) miasta i gminy, b) miast, albo c) miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;
4. linia komunikacyjna – połączenie komunikacyjne na: a) sieci dróg publicznych albo b) liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo c) akwenach morskich lub wodach śródlądowych – wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;
5. operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie;
6. organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;
7. powiatowe przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
8. przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;
9. przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze;
10. przystanek komunikacyjny – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.);
11. publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
12. rekompensata – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
13. sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
14. umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;



15. wojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie;
16. zintegrowany system taryfowo-biletowy – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
17. zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;
18. zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

## 2. Sieć komunikacyjna

Położenie Powiatu Lubelskiego sprawia że powiat odgrywa istotną rolę w krajowym i międzynarodowym systemie komunikacji. Za wyjątkiem niewielkiej, wschodniej części, Powiat Lubelski usytuowany jest wokół miasta Lublina, graniczy z powiatami: łączyńskim, świdnickim, janowskim, krańickim, krasnostawskim, biłgorajskim, opolskim, puławskim i lubartowskim. Powiat lubelski jest ważnym węzłem komunikacji drogowej w regionie. Przez teren powiatu lubelskiego przebiegają drogi krajowe stanowiące główne szlaki tranzytowe: trasa S 17 z Warszawy do przejścia granicznego w Hrebennem, trasa S 12 prowadząca z zachodu na wschód do przejścia granicznego w Dorohusku, trasa S 19 prowadząca z Rzeszowa do Białegostoku, a następnie do granicy z Białorusią i Litwą oraz droga nr 82 do Włodawy. Na terenie powiatu znajduje się także wiele dróg o znaczeniu wojewódzkim. Drogi krajowe S 12 oraz S 17 w obrębie powiatu lubelskiego przebiegają tą samą trasą. Teren Powiatu przecinają główne trakty komunikacyjne na "wschód" i na "zachód" Europy co sprawia że natężenie ruchu kołowego jest bardzo duże. Dlatego też zapewnienie mieszkańcom równych i bezpiecznych dróg to jedno z najważniejszych wyzwań, które władze Powiatu stawiają przed sobą. Dotacje unijne, współpraca z gminami, ale przede wszystkim środki własne powiatu, przeznaczane na utrzymanie i poprawę stanu dróg sprawiają, że co roku przybywa kolejnych kilometrów wyremontowanych dróg i chodników.

**Tabela 2. Drogi powiatowe o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Lubelskiego**

Drogi	Powiatowe	% Województwa
Długość (km)	683,240	11%

*Źródło: GUS*

Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się według przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz.U. 2013.37.260 z dnia 30 stycznia 2013 r.) na następujące kategorie:

- drogi krajowe,
- drogi wojewódzkie,
- drogi powiatowe,

- drogi gminne.

Do **dróg krajowych** zalicza się:

- autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągu do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych,
- drogi międzynarodowe,
- drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych,
- drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch międzynarodowy osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów),
- drogi alternatywne dla autostrad płatnych,
- drogi stanowiące ciągi obwodnic dużych aglomeracji miejskich,
- drogi o znaczeniu obronnym.

Zaliczenie do kategorii dróg krajowych następuje w drodze rozporządzenia Ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej.

Do **dróg wojewódzkich** zalicza się drogi inne niż podano wyżej, stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych. Zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu oraz obrony narodowej.

Do **dróg powiatowych** zalicza się drogi inne niż podano wcześniej, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą. Zaliczenie do kategorii dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu w porozumieniu z zarządem województwa.

Do **dróg gminnych** zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych. Zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu.

Do **dróg o nawierzchni twardej** zalicza się drogi o nawierzchni twardej ulepszonej (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, z płyt kamiennieo-betonowych, bitumu) oraz drogi o nawierzchni nieulepszonej (o nawierzchni tłuczniowej i brukowej).

Do **dróg o nawierzchni gruntowej** zalicza się drogi o nawierzchni z gruntu rodzimego oraz utrwalone w wyniku specjalnych zabiegów i preparacji gruntu rodzimego przy pomocy mieszanin wykonanych z gliny, żwiru, żużla.

## 2.1. Komunikacja drogowa

Za wyjątkiem niewielkiej, wschodniej części, Powiat Lubelski usytuowany jest wokół miasta Lublina, które jest jednocześnie stolicą województwa. Okoliczność ta ma ogromne znaczenie w planowaniu publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu, gdyż najgęstsza sieć komunikacyjna skupia się wokół miasta Lublina – w znacznej mierze obejmując obszar Powiatu Lubelskiego. Z miasta Lublina do najdalszych zakątków województwa, oraz poza obszar województwa sięgają najdłuższe linie komunikacyjne przebiegające przez tereny wielu powiatów, w tym prawie wszystkie przez teren Powiatu Lubelskiego. Najkrótsze linie to te realizowane w strefie podmiejskiej w ramach komunikacji miejskiej, organizowane przez miasto Lublin (np. linia nr 25 do Prawiednik, czy linia nr 17 do Mętowa) oraz połączenia realizowane przez innych przewoźników między powiatem grodzkim i miejscowościami powiatu ziemskiego jak np. linia Lublin – Świdnik Duży (długość 10 km). Na tę gęstą sieć komunikacyjną pomiędzy powiatem grodzkim a ziemskim, składa się 79 linii (dane pochodzą z planu transportowego województwa lubelskiego). Najwięcej linii obsługują operatorzy wykonujący usługi na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie (15 linii) oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej „Wschód” S.A. Oddział Lublin (14 linii). W dzień roboczy wykonuje się w sumie 1483 kursów, w sobotę – 606 a w niedzielę – 404. Najwięcej kursów organizuje Zarząd Transportu Miejskiego

w Lublinie, w dzień roboczy uruchamianych jest ich 523, czyli ponad 35% wszystkich kursów między Lublinem a powiatem lubelskim.

Linia autobusowa jest stałym połączeniem drogowym dwóch krańcowych miejscowości oraz wybranych miejscowości pośrednich przy użyciu jednego lub kilku autobusów regularnie kursujących między tymi miejscowościami według ogłoszonego rozkładu.

Linie regularnej komunikacji autobusowej można ogólnie podzielić następująco:

- linie miejskie, tj. linie w obrębie miast z ewentualnym przekroczeniem granic miasta do najbliższej strefy ciężenia o długości od 5 do 10 km,
- linie podmiejskie, tj. linie w granicach do 50–60 km łączące osiedla wiejskie z ośrodkami gminnymi powiatowymi i wojewódzkimi,
- linie regionalne, tj. linie w granicach od 50–60 km do 160 km obejmujące obszar kilku stycznych województw, łączące ośrodki gminne i mniejsze miasta z ważniejszymi ośrodkami miejsko-przemysłowymi regionu,
- linie dalekobieżne, tj. linie powyżej 160 km obejmujące swym zasięgiem obszar dwóch lub więcej regionów, łączące miasta wojewódzkie oraz ważniejsze ośrodki przemysłowe, kulturalne i turystyczno-uzdrowiskowe z dużymi aglomeracjami miejsko-przemysłowymi kraju,
- linie międzynarodowe, tj. linie wybiegające poza granice państwa.

Pozostałe linie komunikacyjne realizowane są w ramach powiatowych przewozów pasażerskich, na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Lubelskiego. W poniższej tabeli przedstawiono szczegółowe dane sieci komunikacyjnej oraz przewoźników świadczących usługi.

**Tabela 4. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Lubelskiego**

Lp.	Nr zezw.	Od	Do	Przez	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Pr. Techn. (km/h)	Pr. Komunik. (km/h)	Przewoźnik
1	09/2013	Garbów Szk.	Garbów Szk.	Garbów Kolonia - Ługów I - Ługów II - Ożarów Szk. - Ożarów I - Ożarów Szk. - Ługów II - Ługów I Garbów Kolonia	15	2	00:25	54,5	37,5	PKS w Puławach Sp. z o. o.
2	04/2013	Szczuczki II	Bełżyce D.A.	Halinówka skrz. - Wojciechów - Maszki skrz. - Maszki II skrz. - Maszki - Wojciechów Kolonia I - Wojciechów Kolonia II - Wojciechów - Wojciechów (Skład) - Palikije (skrz. drugie) - Miłocin I - Miłocin Kolonia - Miłocin Kolonia - Miłocin I - Palikije (skrz. drugie) - Stasin Skład Bur. - Stasin - Podole II - Bełżyce D.A.	32	1	00:46	55,7	41,7	PKS w Puławach Sp. z o. o.

3	03/2013	Bełżyce D.A.	Szczuczki II	Podole - Ignaców - Ignaców wieś - Ignaców Kolonia - Góra - Szczuczki IV Kolonia	13	1	00:19	50,3	41,1	PKS w Puławach Sp. z o. o.
4	11/2013	Bełżyce	Bełżyce	Bełżyce D.A. - Podole II - Stasin - Stasin Skład Buraczany - Palikije Drugie Skrz. - Wojciechów - Wojciechów I - Palikije Drugie skrz. - Palikije Drugie - Palikije Pierwsze - Sporniak Palikijski - Sporniak Palikijski - Palikije Pierwsze - Palikije Drugie - Palikije Drugie skrz. - Wojciechów I - Wojciechów - Olszynki - Ignaców - Podole - Bełżyce D.A.	33	2	00:59	42,6	33,6	PKS w Puławach Sp. z o. o.
5	11/2013	Wojciechów	Sporniak I	Wojciechów I - Palikije Drugie skrz. - Palikije Drugie - Palikije Pierwsze - Sporniak Palikijski - Sporniak II	8	1	00:14	43,6	34,3	PKS w Puławach Sp. z o. o.
6	05/2013	Bełżyce	Bełżyce	Bełżyce ul. Szewska 11 - Bełżyce ul. Przemysłowa - Bełżyce ul. Przemysłowa - Wierzchowiska - Wierzchowiska Górne 16 - Łączki - Borzechów - Borzechów Kolonia - Borzechów Kolonia - Niedzwica Kościelna - Niedzwica Kościelna - Niedzwica Duża ul. Kraśnicka - stacja paliw 11 - Niedzwica Duża ul. Lubelska - kościół 9 - Niedzwica Duża ul. Lubelska - szkoła 12 - Niedzwica Duża ul. Kraśnicka - Bazowa 14 - Niedzwica Kościelna - Niedzwica Kościelna - Borzechów Kolonia - Borzechów	37	8	00:52			"Pasażer" Mariusz Igras, Bychawa

				Kolonia - Borzechów - Łączki - Wierzchowiska Górne 14 - Wierzchowiska - ul. Przemysłowa Bełżyce ZS 12 -ul. Przemysłowa Bełżyce - baza GS 10 - Bełżyce ul. Jakuba Nachmana 10 - Bełżyce ul. Szewska 10						
7	04/2009	Bychawa	Krzczonów	Bychawa ul. Piłsudskiego - Bychawa szkoła - Skawinek - Kosarzew Las - Kosarzew Dolny Kolonia - Kosarzew Dolny skrz. - Kosarzew Dolny- Kosarzew Górny I - Kosarzew Górny II - Zielona n.ż. - Zielona skrz. - Krzczonów Folwark - Krzczonów n.ż. - Krzczonów ZOZ - Teklin - Krzczonów I - Krzczonów III - Borzęcin - Krzczonów	17	22	00:24	67,31	44,3	"Pasażer" Mariusz Igras, Bychawa
8	06/2009	Sobieszczany	Bełżyce	Sobieszczany I - Sobieszczany II - Załucze - Niedzwica Kościelna - Niedzwica Duża II - Niedzwica Duża I - Tomaszówka - Czólna - Wymysłówka - Jaroszewice - Bełżyce ul. Bychawska - Bełżyce ul. Lubelska - Bełżyce ul. Szewska	18	12	00:29	45	37,5	"Pasażer" Mariusz Igras, Bychawa
9	07/2013	Krasienin	Krasienin	Krasienin szkoła - Krasienin - Osówka I - Krasienin Osówka II - Krasienin Osówka III - Krasienin Osówka IV - Krasienin Osówka V - Krasienin I - Krasienin II - Krasienin szkoła - Krasienin II lipy - Smugi I - Smugi II - Majdan	22	7	00:40	37,5	29,31	Garden Service Jacek Przybysz, Świdnik

				Krasieniński I - Majdan Krasieniński II - Majdan Krasieniński III - Majdan Krasieniński IV - Majdan Krasieniński V - Krasienin szkoła						
10	06/2013	Dziuchów	Ciecierzyn	Dziuchów I - Dziuchów - Kolonja Bystrzyca - Kolonia Bystrzyca I - Kolonia Bystrzyca II - Kolonja Bystrzyca III - Bystrzyca - Bystrzyca I - Bystrzyca II - Bystrzyca III - Swoboda - Swoboda I - Swoboda II - Swoboda III - Swoboda IV - Swoboda V - Swoboda VI - Włóki - Włóki II - Niemce ul. Lubelska "Leonów" - Ciecierzyn - Ciecierzyn szkoła	19	3	00:40	36,17	29,31	Garden Service Jacek Przybysz, Świdnik
11	02/2015	Bełżyce	Bełżyce	Bełżyce D.A. Palikije Drugie 2233L, Miłocin 2233L, Miłocin 2233L, Miłocin 2233L, Miłocin 2233L, Miłocin 2233L, Wojciechów Kolonja I 827/04, Wojciechów Kolonja II 827/06, Wojciechów 827/08, Wojciechów 106915L, Wojciechów 2229L, Palikije Drugie 2229L, Stasin 2233L, Stasin 2233L, Podole 2233L, Bełżyce D.A.	20	1	00:33	42,1	33,3	PKS W PUŁAWACH Sp. z o.o., 24- 100 Puławy, ul. Dęblińska 7
12	04/2015	Bełżyce	Bychawa	Ponikwy I,II,III, W. Ponikiewska I,II,III, Targowisko I, II, Biskupie I, II, Zakrzew, Tarnawka I, II, Trosczyn, Baraki, Nikodemów, Szkłarnia, Boża Wola, Dębina, M. Starowiejski I, II, Stara Wieś I, II, Stara Wieś I, II, Wola Gałęzowska I,	18	1	00:36	44,1	36,0	Jan Popławski TRANS-BUS Przewóz Osób , 23-100 Bychawa, ul. Partyzantów 68

				II, Gałęzów, Bychawa ul. Partyzantów, Bychawa ul. Piłsudskiego, Bychawa ul. Piłsudskiego (LO).						
13	08/2013	Bełżyce	Bełżyce	Bełżyce ul. Szewska - Podole - Ignaców - Olszynki - Wojciechów centrum - Romanówka - Cyganówka - Halinówka - Halinówka - Łubki - Szczuczki - Góra - Chmielnik Kolonia - Chmielnik Kolonia - Bełżyce ul. Szewska	24	3	00:30	65,45	49,65	Andrzej Pociałik Usługi Transportowe Navara Bus, Lublin
14	06/202	Wojciechów	Bełżyce	Wojciechów- Olszynki - Ignaców - Podole - Bełżyce - ul. Szewska - Bełżyce ul. Lubelska - Bełżyce ul. Fabryczna	10	10	00:10	66,66	47,61	Andrzej Pociałik Usługi Transportowe Navara Bus, Lublin
15	10/2013	Zakrzew	Bychawa	Zakrzew I - Zakrzew II - Tarnawka - Baraki - Nikodemów I - Nikodemów II - Szlarnia - Stara Wieś Trzecia II - Stara Wieś Trzecia I - Stara Wieś Druga II - Stara Wieś Druga I - Wola Gałęzowska II - Wola Gałęzowska I - Gałęzów - Bychawa ul. Partyzantów - Bychawa ul. Piłsudskiego 32	18	18	00:24	55	50	"Max-Bus" Sękowski Rafał, Bychawa
16	08/2009	Bychawa	Biskupie	Bychawa ul. Piłsudskiego - Zaraszów - Kąty - Splawy - Wysokie, Rynek Jabłonowskich - Wysokie, Rynek Jabłonowskich - Dragany - Nowy Dwór - Guzówka - Biskupie	24	11	00:30	59	48	Romanek Krzysztof, Bychawa
17	05/2012	Ponikwy	Bychawa	Ponikwy I, II, III, Wólka Ponikiewska I, II, III - Targowisko I, II - Zakrzew - Baraki -	36	10	00:59	48,18	45,69	TRANS-BUS Jan Popławski, Bychawa

				Nikodemów - Annów - Boża Wola - Dębina - Majdan Starowiejski I, II - Józwów - Wola Gałęzowska I, II - Gałęzów - Bychawa ul. Partyzantów - Bychawa ul. Piłsudskiego - Bychawa ul. Piłsudskiego LO						
18	02/2013	Piotrkówek Rondo	Piotrków szkoła	Piotrkówek Rondo - Piotrkówek Wieś I - Piotrkówek sklep - Piotrkówek koło p.Sobiech - Piotrkówek skrzyż. - Piotrków skrzyż/Bychawę - Piotrków skrzyż/Piaski - Piotrków szkoła	13	3	00:25	31,2	35,5	Lubelskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.
19	04/2012	Ponikwy	Bychawa	Ponikwy I, II, III - Wólka Ponikiewska I, II, III - Targowsisko I, II - Biskupie I, II - Zakrzew - Tarnawka I, II - Pliszczyn - Baraki - Nikodemów - Szklarnia - Boża Wola - Dębina - M.Starowiejski I, II - Stara Wieś I, II - Stara Wieś I, II - Marynki - Wola Gałęzowska I, II - Gałęzów - Bychawa ul. Partyzantów - Bychawa ul. Piłsudskiego - Bychawa ul. Piłsudskiego LO	30	23	00:47	48,18	45,69	TRANS-BUS Jan Popławski, Bychawa

## 2.2. komunikacja kolejowa

Województwo Lubelskie charakteryzuje się średnią gęstością sieci linii kolejowych, wynoszącą 5,6 km linii/100 km<sup>2</sup> powierzchni. Przez teren Powiatu przechodzą następujące linie kolejowe:

- Linia nr 7 (Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk)
- Linia nr 30 (Łuków – Lublin Północny)
- Linia nr 68 (Lublin –Przeworsk)

Na teren powiatu lubelskiego wjeżdżają pociągi następującego przewoźnika:

- Przewozy Regionalne



**Tabela 4. Kursy pociągów przejeżdżających przez powiat lubelski**

Kurs	OD	DO
22467	Lubartów Słowackiego	Lublin
22701	Lublin	Lubartów Słowackiego
22703	Lublin	Parczew Kolejowa
22705	Lublin	Parczew Kolejowa
22707	Lublin	Lubartów Słowackiego
22709	Lublin	Lubartów Słowackiego
22711	Lublin	Parczew Kolejowa
22723	Parczew Kolejowa	Lublin
22725	Parczew Kolejowa	Lublin
22727	Lubartów Słowackiego	Lublin
22729	Parczew Kolejowa	Lublin
22731	Lubartów Słowackiego	Lublin
10902	Biała Podlaska	Lublin
12304	Terespol	Dorohusk
12306	Terespol	Dorohusk
12308	Terespol	Dorohusk
12342	Terespol	Chełm
21302	Chełm	Terespol
21304	Chełm	Terespol
21306	Chełm	Terespol

21308	Chełm	Terespol
22300	Dorohusk	Dęblin
22322	Chełm	Dęblin
22324	Dorohusk	Dęblin
22327	Dęblin	Lublin
22329	Dęblin	Lublin
22330	Lublin	Dęblin
22332	Lublin	Biała Podlaska
22366	Dorohusk	Dęblin
22371	Dęblin	Chełm
22373	Dęblin	Chełm
22377	Łuków	Chełm
22379	Dęblin	Dorohusk
22383	Dęblin	Lublin
22531	Dęblin	Lublin
22532	Lublin	Dęblin
22319	Lublin	Szastarka
22411	Lublin	Stalowa Wola Rozwad.
22418	Stalowa Wola Płd.	Lublin
22430	Szastarka	Lublin
22432	Szastarka	Lublin
22434	Szastarka	Lublin

22436	Szastarka	Lublin
22459	Lublin	Szastarka
22461	Lublin	Szastarka
22465	Lublin	Szastarka
22469	Lublin	Stalowa Wola Płd.
22470	Stalowa Wola Rozwad.	Lublin
23401	Lublin	Rzeszów Główny
23403	Lublin	Rzeszów Główny
23405	Lublin	Rzeszów Główny
32400	Rzeszów Główny	Lublin
32402	Rzeszów Główny	Lublin
32404	Rzeszów Główny	Lublin

Na terenie powiatu znajduje się 11 przystanków kolejowych: Stasin Polny, Motycz, Motycz Leśny, Miłocin Lubelski, Krężnica Jara, Majdan, Niedrzwica, Niedrzwica Kościelna, Ciecierzyn, Bystrzyca k.Lublina, Niemce. Pociągi przejeżdżające przez Powiat Lubelski kursują docelowo do:

- Lublin (20)
- Biała Podlaska (1)
- Chełm (4)
- Dęblin (6)
- Dorohusk (4)
- Lubartów (3)
- Parczew (3)
- Rzeszów (3)
- Stalowa Wola (2)
- Szastarka (4)
- Terespol (4)

**Mapa 1. Sieć kolejowa na terenie Powiatu Lubelskiego**

Źródło: PKP PLK

### 3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

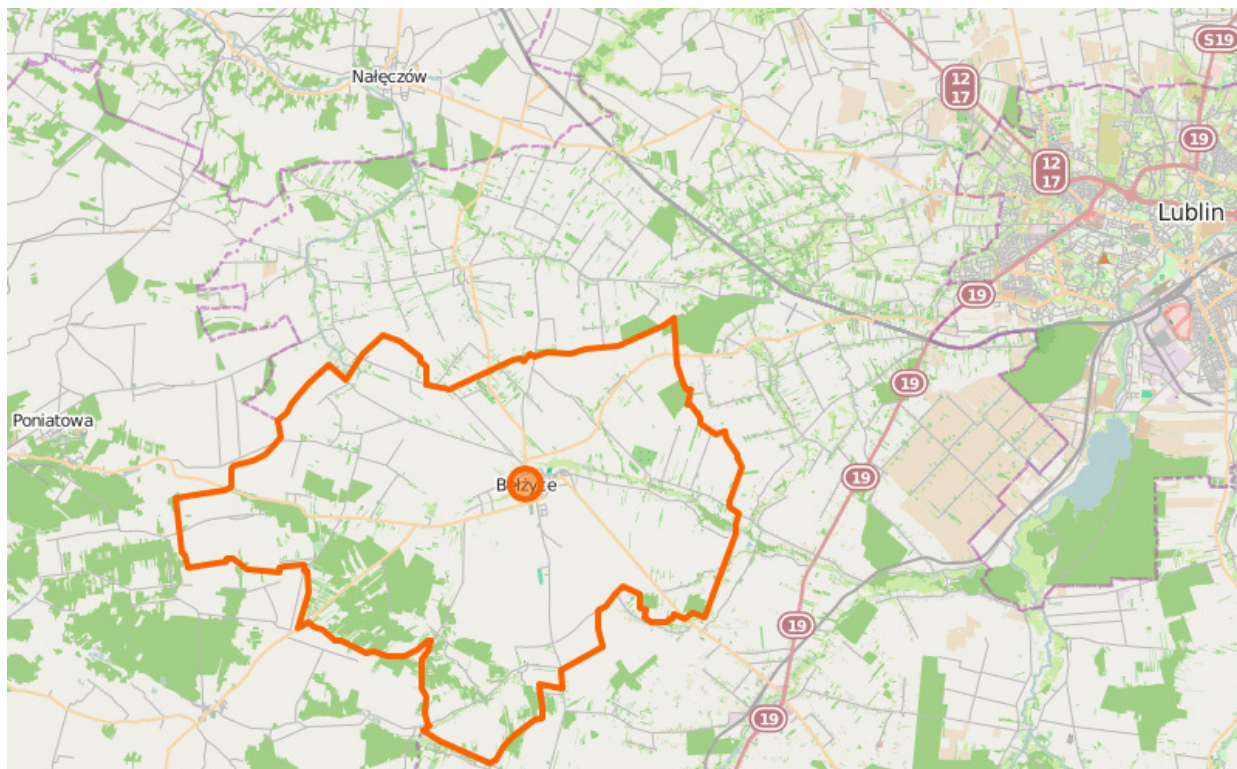
#### 3.1. Charakterystyka poszczególnych gmin należących do Powiatu Lubelskiego

##### Gmina Bełżyce

Gmina Bełżyce to gmina miejsko-wiejska położona w zachodniej części Powiatu Lubelskiego. Sąsiaduje z gminami Borzechów, Chodel, Konopnica, Niedrzwica Duża, Poniatowa, Wojciechów.

Zajmuje 134 km<sup>2</sup> powierzchni i liczy 13 553 mieszkańców.

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.

**Mapa 3. Gmina Bełżyce**

*Źródło: autorzy OpenStreetMap*

**Tabela 11. Struktura ludności Gminy Bełżyce wg grup wiekowych**

Grupa wiekowa	2012
<b>Ogółem</b>	13 553
<b>Wiek przedprodukcyjny</b>	2 631
<b>Wiek produkcyjny</b>	8 663
<b>Wiek poprodukcyjny</b>	2 259

Jest to gmina typowo rolnicza, o czym decyduje dobra jakość gleb. Użytki rolne zajmują 84,9% powierzchni gminy, natomiast lasy 9,4%. Funkcjonuje tu ponad 2200 gospodarstw rolnych. Ze względu na dobre warunki glebowo-klimatyczne rozwijana jest specjalizacja gospodarstw rolnych w kierunku hodowli trzody chlewnej, uprawy chmielu, produkcji owoców i warzyw; funkcjonują również zakłady przetwórstwa owocowo-warzywnego.

W południowo-wschodniej części gminy znajdują się piękne lasy, należą one do Chodelskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Bełżyce są znakomitym miejscem zarówno do wypoczynku, jak i inwestycji.

Na terenie gminy rozwijana jest szeroka działalność gospodarcza. Tutaj ma swoje siedziby ponad 850 przedsiębiorców. Jest to cały wachlarz firm począwszy od małych, prowadzonych przez osoby fizyczne, poprzez firmy zatrudniające do 5 pracowników aż do dużych przedsiębiorstw przemysłowych. Najwięcej przedsiębiorców działa w sektorze usług (głównie remontowo – budowlanych, transportowych i mechaniki pojazdowej) oraz w handlu. Dynamicznie rozwijają się przedsiębiorstwa produkcyjne w branży materiałów budowlanych, spożywczej i przetwórstwa płodów rolnych.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Centrum Kultury Fizycznej i Sportu w Bełżycach
2. Miejski Dom Kultury w Bełżycach
3. Miejsko - Gminna Biblioteka Publiczna w Bełżycach
4. Ośrodek Pomocy Społecznej
5. Samorządowe Przedszkole Publiczne w Bełżycach
6. Szkoła Podstawowa w Babinie
7. Szkoła Podstawowa w Chmielniku
8. Szkoła Podstawowa w Krzu
9. Szkoła Podstawowa w Matczynie
10. Szkoła Podstawowa w Wierzchowiskach
11. Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Bełżycach
12. Zespół Szkół Nr 1 w Bełżycach
13. Zespół Szkół Nr 2 w Bełżycach

Siedziba gminy znajduje się w mieście Bełżyce. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Babin, Jaroszewice, Malinowszczyzna, Cuple, Matczyn, Wierzchowiska Stare, Chmielnik, Chmielnik Kolonia, Chmielnik Kolonia I, Wymysłówka, Zalesie, Krężnica Okr., Płowizny, Zosin, Wronów, Skrzyniec, m. Bełżyce, Zagórze II, Kierz, Podole, Bełżyce-Zastawie, Bełżyce-Wzgórze, Zagórze I, Wierzchowiska Górne.

Miasto Bełżyce oddalone jest od Lublina o 25 km. Przez Bełżyce przebiega droga wojewódzka nr 747 łącząca Lublin z Opolem Lubelskim, droga wojewódzka nr 827 - do Nałęczowa oraz droga wojewódzka nr 832 - do Poniatowej. Najbliższe stacje kolejowe znajdują w odległym o 10 km od Bełżyc Motyczu oraz w Niedrzwicy Dużej. W odległości 8 km od Bełżyc w Radawcu znajduje się lotnisko.

### Gmina Bychawa

Gmina Bychawa to gmina miejsko-wiejska położona w południowo-zachodniej części Powiatu Lubelskiego. Sąsiaduje z gminami Jabłonna, Krzczonów, Strzyżewice, Wysokie, Zakrzew, Zakrzówek. Zajmuje 146 km<sup>2</sup> powierzchni i liczy 12 166 mieszkańców.

**Tabela 12. Struktura ludności Gminy Bychawa wg grup wiekowych**

Grupa wiekowa	2012
<b>Ogółem</b>	12 166
<b>Wiek przedprodukcyjny</b>	2 377
<b>Wiek produkcyjny</b>	7 506
<b>Wiek poprodukcyjny</b>	2 283



Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.

#### Mapa 4. Gmina Bychawa



Jest to gmina typowo rolnicza. Użytki rolne stanowią 86% powierzchni ogólnej, a lasy 8%. Najpopularniejsze w Gminie Bychawa rodzaje zasiewów to pszenica ozima, uprawia ją 80% wszystkich gospodarstw rolnych w Bychawie oraz ziemniaki (77% ogółu gospodarstw). Znaczącymi uprawami są również uprawy jęczmienia jarego oraz buraków cukrowych.

Główną funkcję w strukturze gospodarki gminy Bychawa pełni rolnictwo i z uwagi na to pozostałe formy działalności są słabo rozwinięte. Główne kierunki działalności gospodarczej procentowo przedstawiają się następująco: produkcja i handel 33,72 %, usługi transportowe 14,34 %, usługi w zakresie budownictwa 13,37 %, pozostałe usługi 38,57 %. Większość z nich to podmioty małe i średnie, prowadzące przede wszystkim działalność handlową lub świadczące podstawowe usługi dla ludności a także usługi z zakresu szeroko rozumianej mechaniki pojazdowej, produkcji artykułów gumowych, stolarstwa i lakiernictwa

Największymi pracodawcami są podmioty sektora publicznego. Należą do nich: Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Bychawie, Bychawskie Przedsiębiorstwo Komunalne spółka z o.o., Urząd Miejski w Bychawie.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gimnazjum Nr 1 im. Obrońców Ojczyzny w Bychawie
2. Ośrodek Pomocy Społecznej w Bychawie
3. Samorządowe Przedszkole Nr 1 w Bychawie
4. Szkoła Podstawowa im. Kajetana Koźmiana w Bychawce
5. Szkoła Podstawowa w Bychawie
6. Szkoła Podstawowa w Starej Wsi Drugiej
7. Szkoła Podstawowa im. Zofii Przewłockiej w Woli Gałęzowskiej
8. Środowiskowy Dom Samopomocy w Bychawie
9. Bychawskie Centrum Kultury w Bychawie
10. Miejska Biblioteka Publiczna w Bychawie

11. Bychawskie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. w Bychawie
12. Urząd Miejski w Bychawie.

Siedziba gminy znajduje się w mieście Bychawa. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Bychawka Pierwsza, Bychawka Druga, Bychawka Trzecia, Bychawka Druga - Kolonia, Bychawka Trzecia - Kolonia, Gałęzów, Gałęzów - Kolonia Pierwsza, Gałęzów- Kolonia Druga, Grodzany, Józów, Kosarzew Dolny - Kolonia, Kowersk, Leśniczówka, Łeczyca, Marysin, Olszowiec, Olszowiec - Kolonia, Osowa, Osowa - Kolonia, Podzamecze, Romanów, Skawinek, Stara Wieś Pierwsza, Stara Wieś Druga, Stara Wieś Trzecia, Urszulin, Wandzin, Wincentówek, Wola Duża, Wola Duża - Kolonia, Wola Gałęzowska, Wola Gałęzowska - Kolonia, Zadębie, Zaraszów, Zaraszów- Kolonia, Zdrapy

oraz 2 osiedla: osiedle Nr 1 i osiedle Nr 2

Miasto Bychawa oddalone jest od Lublina o około 25 km. Przez gminę przebiega droga wojewódzka nr 836 i 842. Najbliższa stacja kolejowa znajduje się w gminie Niedrzwica Duża w odległości ok. 17 km od Bychawy.

### **Gmina Borzechów**

Gmina Borzechów to gmina wiejska położona w zachodniej części Powiatu Lubelskiego. Sąsiaduje z gminami Bełżyce, Chodel, Niedrzwica Duża, Urzędów, Wilkołaz. Zajmuje 67 km<sup>2</sup> powierzchni i liczy 3 796 mieszkańców.

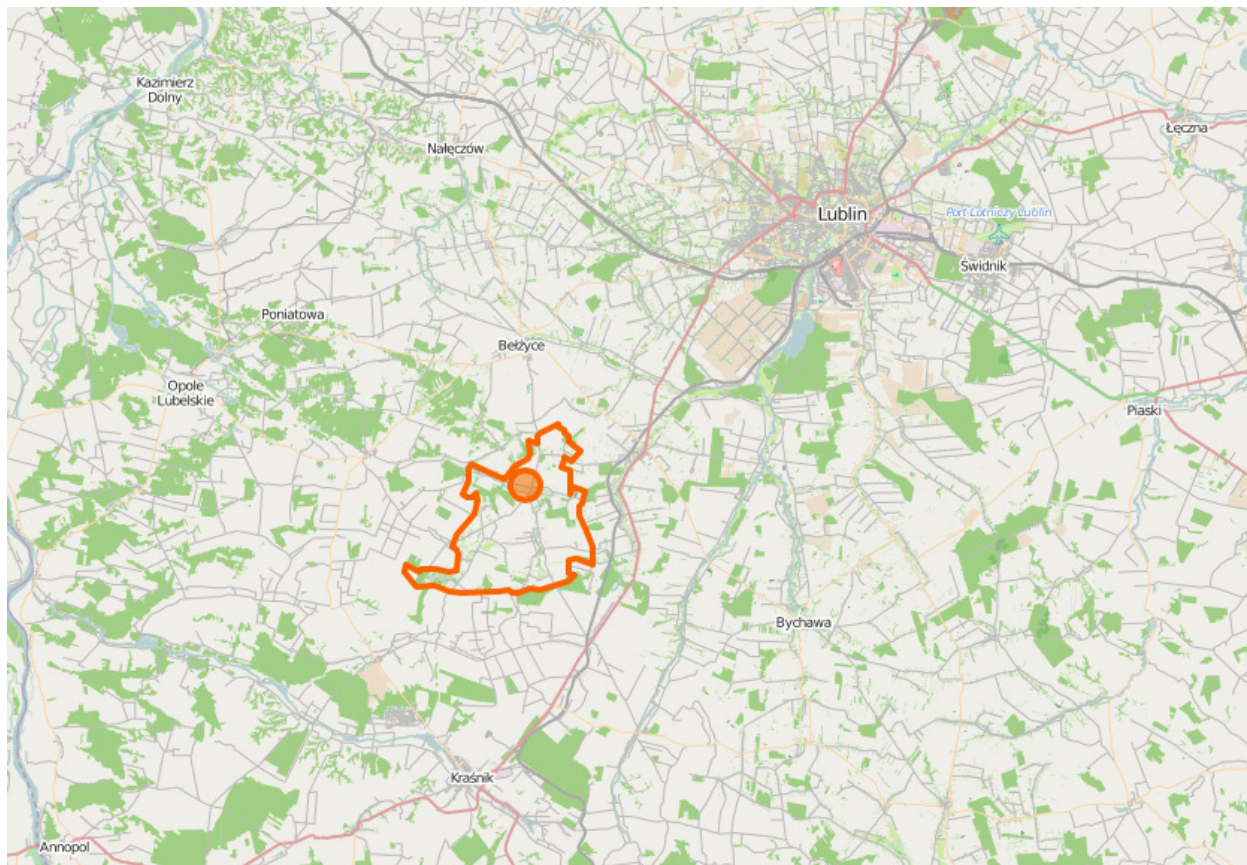
**Tabela 13. Struktura ludności Gminy Borzechów wg grup wiekowych**

<b>Grupa wiekowa</b>	<b>2012</b>
<b>Ogółem</b>	3 796
<b>Wiek przedprodukcyjny</b>	750
<b>Wiek produkcyjny</b>	2 339
<b>Wiek poprodukcyjny</b>	707



Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.

### Mapa 5. Gmina Borzechów



*Źródło: autorzy OpenStreetMap*

Gmina ma charakter typowo rolniczy. Użytki rolne zajmują 85% powierzchni, a lasy 9,5%. Dominuje tu uprawa pszenicy, ziemniaków i buraków cukrowych. W rejonie Ludwinowa rozwija się sadownictwo, co gwarantuje przyjezdnym obfitość świeżych i zdrowych owoców. Na terenie całej gminy panują doskonałe warunki dla rekreacji i weekendowego wypoczynku.

Na terenie gminy nie ma obiektów przemysłowych. Rozwinięty jest głównie sektor handlowy i usługowy, w znacznej mierze pełniący funkcje pomocnicze dla rolnictwa. Działalność usługowa to także usługi murarskie, blacharskie, stolarskie i fryzjerskie. W gminie działają również trzy tartaki.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gimnazjum w Borzechowie Kolonii
2. Gminna Biblioteka Publiczna w Borzechowie
3. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Borzechowie
4. Szkoła Podstawowa w Borzechowie
5. Szkoła Podstawowa w Kłodnicy Dolnej

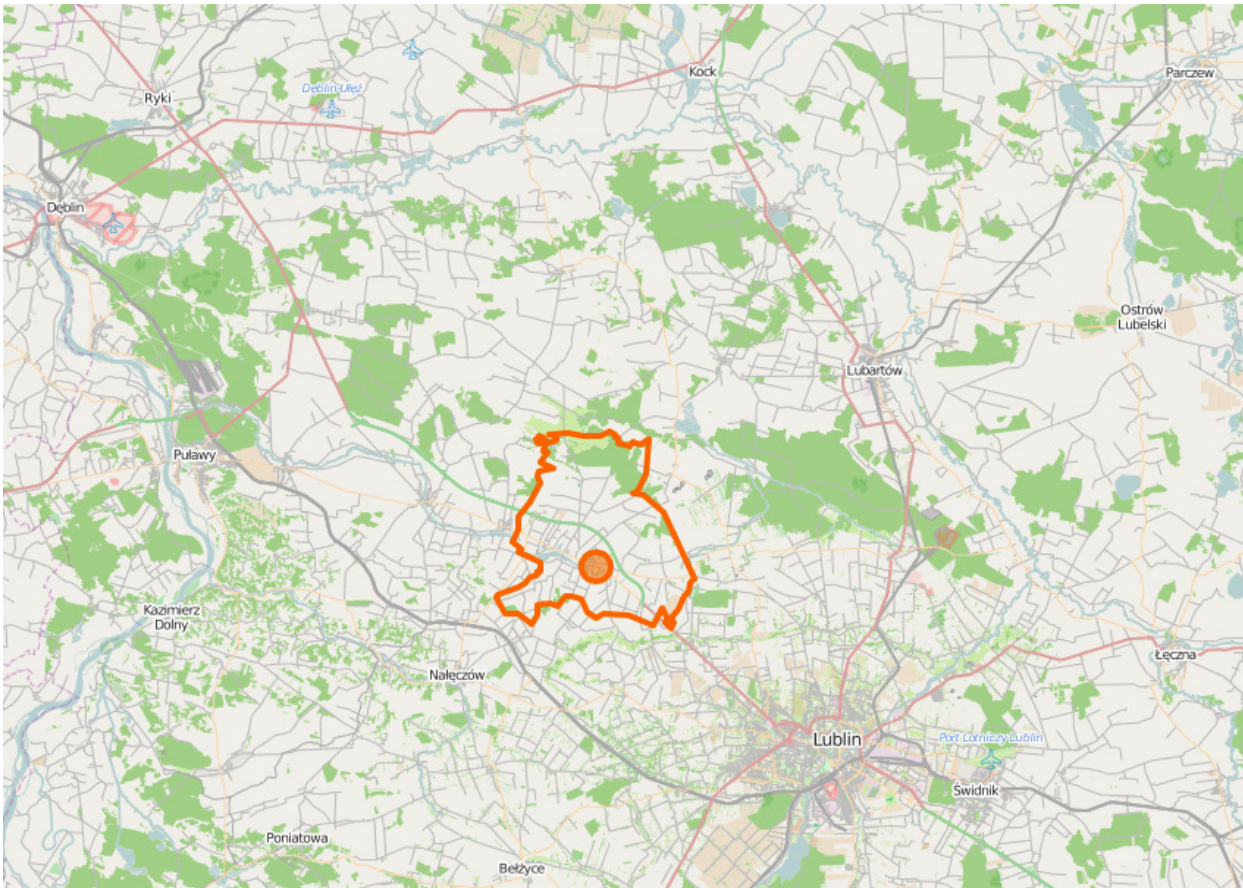
Siedziba gminy znajduje się w miejscowości Borzechów. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Borzechów- Kępa Borzechowska, Borzechów Kolonia, Łączki- Pawłówek, Grabówka, Majdan Borzechowski, Majdan Skrzyniecki, Kłodnica Dolna, Kłodnica Górna, Białowoda, Dąbrowa, Kaźmierów, Kępa Kolonia, Kępa, Łopiennik, Łopiennik Kolonia, Majdan Radliński, Zakęcie, Ludwinów, Osina, Dobrowola-Ryczydół.

Gmina znajduje się w odległości około 30 km od Lublina. Przez teren gminy przebiegają drogi powiatowe i gminne. Najbliższa stacja kolejowa znajduje się w sąsiedniej gminie w miejscowości Nierzwica Kościelna.

## Gmina Garbów

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.

**Mapa 6. Gmina Garbów**



*Źródło: autorzy OpenStreetMap*

Gmina Garbów to gmina wiejska położona w północnej części Powiatu Lubelskiego. Sąsiaduje z gminami Abramów, Jastków, Kamionka, Markuszów, Nałęczów, Niemce. Zajmuje 102,4 km<sup>2</sup> i liczy 8940 mieszkańców.

**Tabela 14. Struktura ludności Gminy Garbów wg grup wiekowych**

Grupa wiekowa	2012
<b>Ogółem</b>	8 940
<b>Wiek przedprodukcyjny</b>	1 810
<b>Wiek produkcyjny</b>	5 690
<b>Wiek poprodukcyjny</b>	1 440

Gmina ma charakter rolniczo-usługowy. Użytki rolne zajmują 80% powierzchni, a lasy 12,5%. Na terenie gminy uprawia się głównie: pszenicę, buraki cukrowe i ziemniaki. Stosunkowo duży udział ma również produkcja owoców: jabłek, wiśni, malin, porzeczek, na terenach piaszczystych istnieją liczne plantacje



truskawek. Hodowla zwierząt opiera się głównie na trzodzie chlewnej, w podobnym stopniu hoduje się tu bydło.

Na terenie gminy działają następujące podmioty gospodarcze: Spółdzielnia Rolniczo- Handlowa, Spółdzielnia Usług Rolniczych, Bank Spółdzielczy w Niemcach, oddział Garbów, Bank Pekao SA IV Oddział w Lublinie filia nr 2 w Garbowie, dwie piekarnie, zakłady gastronomiczne, hurtownia artykułów spożywczych, hurtownia AGD, hurtownia materiałów budowlanych, warsztaty mechaniczne, usługi remontowo- budowlane, usługi handlu.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Garbowie
2. Szkoła Podstawowa w Bogucinie
3. Szkoła Podstawowa w Borkowie
4. Szkoła Podstawowa w Leścach
5. Szkoła Podstawowa w Woli Przybysławskiej
6. Zespół Szkół w Garbowie
7. Zespół Szkół w Przybysławicach
8. Gminna Biblioteka Publiczna im. Bronisława Pietraka w Grabowie
9. Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Garbowie

Siedziba gminy znajduje się w miejscowości Garbów. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Bogucin, Garbów I, Garbów II, Gutanów, Borków, Janów, Karolin, Mieszno, Leśce, Piotrowice Kolonia, Piotrowice Wielkie, Przybysławice, Wola Przybysławska I, Wola Przybysławska II, Zagrody.

Garbów oddalony jest o 20 km na północny zachód od Lublina oraz około 26 km na południowy wschód od Puław. Przez gminę przebiega droga krajowa S12 i S17, droga wojewódzka nr 828, a także niewielki odcinek drogi wojewódzkiej nr 826. Stacja kolejowa znajduje się w Sadurkach w sąsiedniej gminie.

## Gmina Głusk

Gmina Głusk to gmina wiejska położona we wschodniej części Powiatu Lubelskiego. Sąsiaduje z gminami Jabłonna, Lublin, Mełgiew, Piaski, Niedzwica Duża, Strzyżewice, Świdnik.

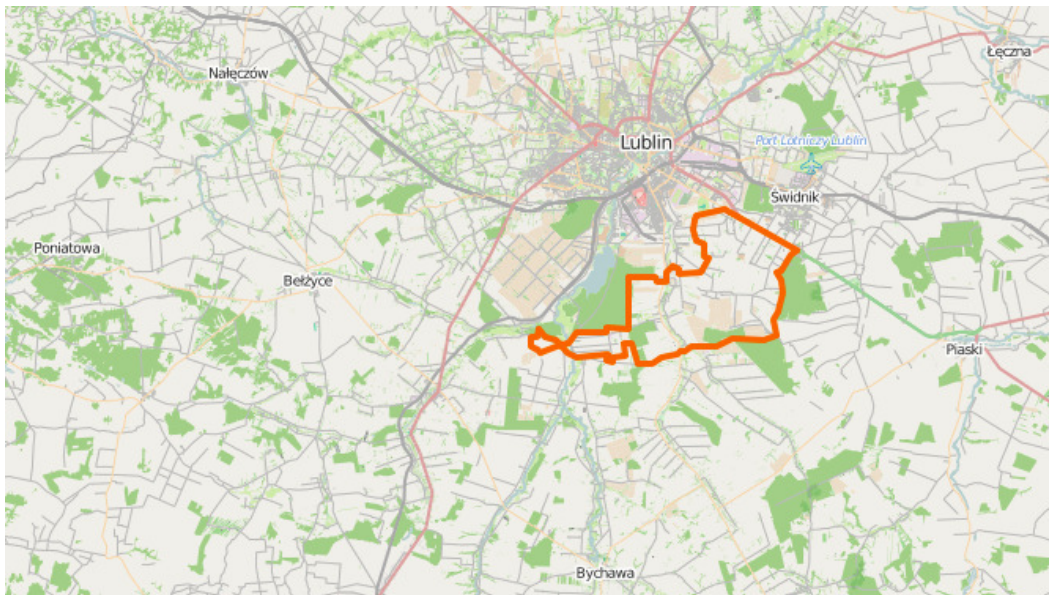
Zajmuje 64km<sup>2</sup> i liczy 9 388 mieszkańców.

**Tabela 15. Struktura ludności Gminy Głusk wg grup wiekowych**

Grupa wiekowa	2012
<b>Ogółem</b>	9 388
<b>Wiek przedprodukcyjny</b>	2 112
<b>Wiek produkcyjny</b>	6 041
<b>Wiek poprodukcyjny</b>	1 235

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.

## Mapa 7. Gmina Głusk



*Źródło: autorzy OpenStreetMap*

Gmina ma charakter typowo rolniczy. Użytki rolne zajmują 87,5% powierzchni, natomiast lasy 7,3%. W uprawach na terenie gminy przeważają: pszenica, jęczmień, owies, buraki cukrowe, rzepak i ziemniaki. W pobliżu Głuska uprawia się dużo warzyw. W latach ostatnich zauważalny jest spadek pogłowia bydła i trzody chlewnej. Wśród gruntów ornych dominują gleby z klasy IIIa i IIIb. Są to gleby średnio dobre.

Na terenie gminy przeważa gospodarka indywidualna oparta na gospodarstwach rodzinnych. Ponad 94,1% wszystkich podmiotów gospodarczych to jednostki zatrudniające do 9 osób, są to w większości małe rodzinne firmy świadczące usługi dla ludności.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Zespół Szkół w Kalinówce
2. Centrum Kultury i Promocji Gminy Głusk
3. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
4. Publiczna Szkoła Podstawowa im. Kornela Makuszyńskiego w Prawiednikach
5. Samorządowy Zespół Ekonomiczno - Administracyjny Szkół przy Urzędzie Gminy Głusk
6. Zespół Szkół w Mętowie im. Jana Pawła II
7. Zespół Szkół w Wilczopolu - Kolonia im. Stefana Kardynała Wyszyńskiego
8. Gminny Zakład Komunalny Głusk sp. z o.o.

Siedziba gminy znajduje się w miejscowości Dominów, ul. Rynek 1. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Abramowice Prywatne, Kalinówka, Kazimierzówka, Wilczopole-Kolonia, Wilczopole, Kliny, Majdan Mętowski, Dominów, Wólka Abramowicka, Ćmiłów, Mętów, Głuszczyna, Prawiedniki, Kolonia Prawiedniki, Nowiny, Żabia Wola.

Siedziba gminy oddalona jest o około 8 km od Lublina. Na terenie gminy znajduje się jedna droga krajowa nr 17, jedna droga wojewódzka nr 835. Przez gminę nie przebiegają linie kolejowe.

## Gmina Jabłonna

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.

**Mapa 8. Gmina Jabłonna**

*Źródło: autorzy OpenStreetMap*

Gmina Jabłonna to gmina wiejska położona we wschodniej części Powiatu Lubelskiego. Sąsiaduje z gminami Bychawa, Głusk, Krzczonów, Piaski, Strzyżewice. Zajmuje 130 km<sup>2</sup> powierzchni i liczy 7 919 mieszkańców.

**Tabela 16. Struktura ludności Gminy Jabłonna wg grup wiekowych**

Grupa wiekowa	2012
<b>Ogółem</b>	7 919
<b>Wiek przedprodukcyjny</b>	1 592
<b>Wiek produkcyjny</b>	4 906
<b>Wiek poprodukcyjny</b>	1 421

Gmina ma charakter rolniczy. Użytki rolne zajmują 78,4% powierzchni, a lasy 16,3%. W gminie Jabłonna 79% gospodarstw prowadzi działalność wyłącznie rolniczą, jedynie 9% gospodarstw czerpie również dochody z działalności pozarolniczej, 10% gospodarstw rolnych nie prowadzi żadnej działalności – są to w większości gospodarstwa emerytów i rencistów o słabej kondycji finansowej, produkujące w większości na potrzeby własne.

Spośród gospodarstw podejmujących działalność pozarolniczą 12,43% znajduje się w branży handlowej, 35,32% zajmuje się przetwórstwem przemysłowym, 8% transportem i magazynowaniem, a 5,5% to firmy z branży budowlanej.

W grupie przedsiębiorstw prowadzonych przez osoby fizyczne, branżami dominującymi są: handel detaliczny artykułami spożywczymi i przemysłowymi oraz drobne usługi dla ludności (77,2%), usługi transportowe stanowią 14,4% ogółu przedsiębiorstw, natomiast zakłady produkcyjne zaledwie 8,3% zarejestrowanych.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gimnazjum Publiczne w Jabłonie
2. Gimnazjum Publiczne w Piotrkowie
3. Gminna Biblioteka Publiczna w Jabłonie
4. Gminne Centrum Kultury w Jabłonie ZS w Piotrkowie
5. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Jabłonie
6. Szkoła Podstawowa w Czerniejowie
7. Szkoła Podstawowa w Skrzynicach
8. Szkoła Podstawowa w Tuszowie
9. Zespół Administracyjny Szkół w Jabłonie
10. Zespół Szkół w Jabłonie
11. Zespół Szkół w Piotrkowie

Siedziba gminy znajduje się w miejscowości Jabłonna Majątek. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Jabłonna Pierwsza, Jabłonna Druga, Jabłonna Majątek, Skrzynice Pierwsze, Skrzynice Drugie, Skrzynice Kolonia, Chmiel Pierwszy, Chmiel Drugi, Chmiel Kolonia, Wolnica, Piotrków Pierwszy, Piotrków Drugi, Kolonia Piotrków, Wierciszów, Tuszów, Czerniejów, Czerniejów Kolonia.

Odległość z centrum Lublina do Jabłonnej wynosi 18 km. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 835 i 836.

### **Gmina Jastków**

Gmina Jastków to gmina wiejska położona w północnej części Powiatu Lubelskiego. Sąsiaduje z gminami Garbów, Konopnica, Lublin, Nałęczów, Niemce, Wojciechów.

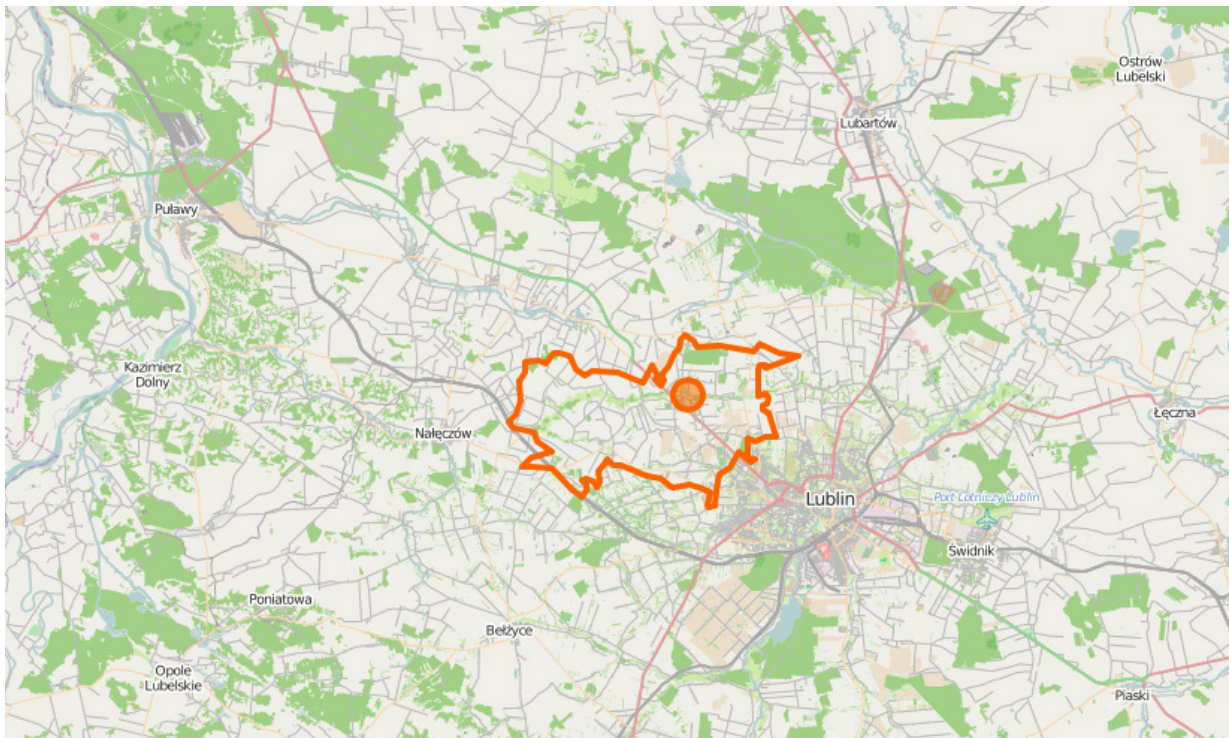
Zajmuje 113 km<sup>2</sup> powierzchni i liczy 13 350 mieszkańców.

**Tabela 17. Struktura ludności Gminy Jastków wg grup wiekowych**

<b>Grupa wiekowa</b>	<b>2012</b>
<b>Ogółem</b>	13 350
<b>Wiek przedprodukcyjny</b>	2 849
<b>Wiek produkcyjny</b>	8 554
<b>Wiek poprodukcyjny</b>	1 947

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.



**Mapa 9. Gmina Jastków**

**Źródło:** autorzy *OpenStreetMap*

Gmina ma charakter rolniczy. Użytki rolne zajmują 82,1% (w tym sady i winnice 1,1%) powierzchni, a lasy 5,2%. Najwięcej pracowników skupia przemysł, budownictwo i usługi rynkowe. Poza tym istotną rolę na lokalnym rynku pracy odgrywają usługi nierynkowe, a stosunkowo niewielką rolnictwo i leśnictwo. Ponad 96,2% wszystkich podmiotów gospodarczych to jednostki zatrudniające do 9 osób, są to w większości małe rodzinne firmy świadczące usługi dla ludności.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Jastkowie
2. Gimnazjum w Jastkowie
3. Szkoła Podstawowa w Ożarowie
4. Szkoła Podstawowa w Jastkowie
5. Szkoła Podstawowa w Tomaszowicach
6. Szkoła Podstawowa w Snopkowie
7. Szkoła Podstawowa w Płuszowicach
8. Gminny Ośrodek Kultury i Sportu w Jastkowie z/s w Dąbrowicy
9. Gminna Biblioteka w Jastkowie

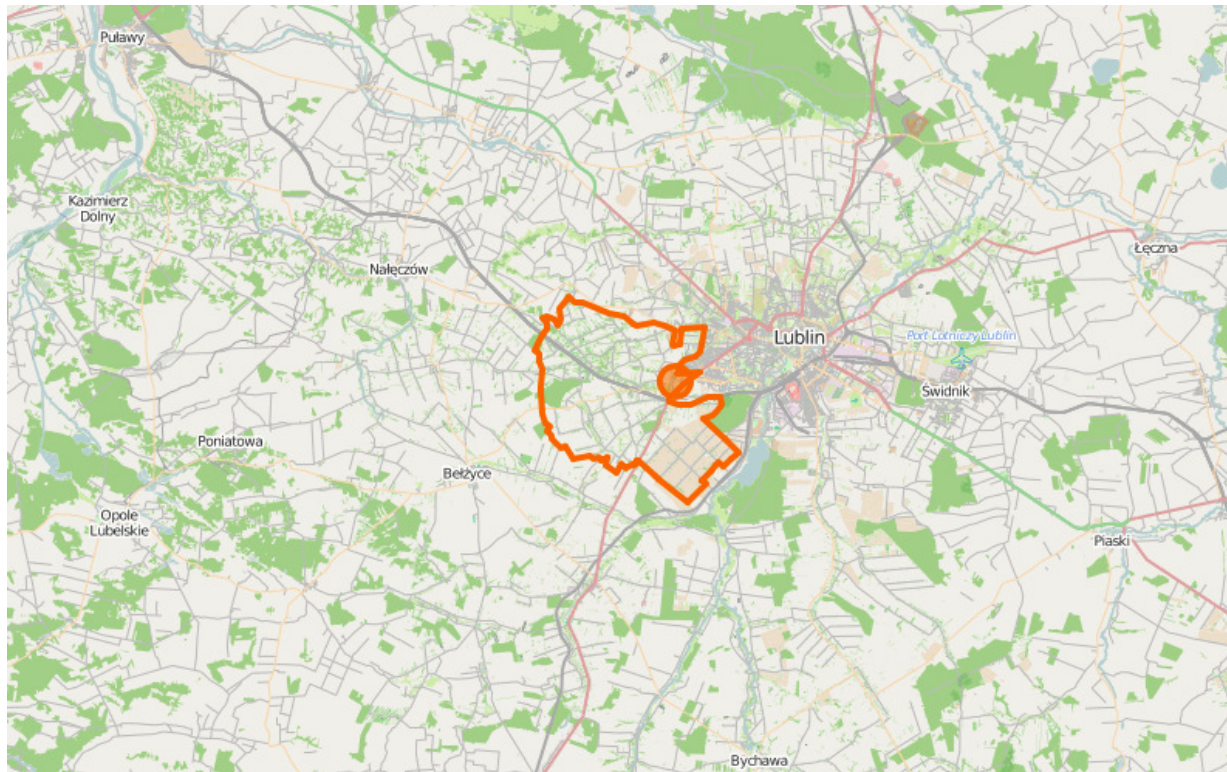
Siedziba gminy znajduje się w miejscowości Panieńszczyzna, ul. Chmielowa 3. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Barak, Dąbrowica, Jastków, Józefów-Pociecha, Ługów, Marysin, Miłocin, Moszna Kolonia, Moszna Wieś, Moszenki, Natalin, Ożarów, Panieńszczyzna, Piotrawin, Płuszowice Kolonia, Płuszowice Wieś, Sługocin, Smugi, Snopków, Sieprawki, Sieprawice, Tomaszowice Kolonia, Tomaszowice Wieś, Wysokie.

Odległość od Lublina do siedziby gminy wynosi 11 km. Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr S 12 i S 17, a także droga wojewódzka nr 809 i 830. Przez teren gminy przebiega linia kolejowa nr 7, stacja kolejowa znajduje się w miejscowości Miłocin.

## Gmina Konopnica

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.

### Mapa 10. Gmina Konopnica



*Źródło: autorzy OpenStreetMap*

Gmina Konopnica to gmina wiejska położona w środkowej części Powiatu Lubelskiego. Sąsiaduje z gminami Bełżyce, Jastków, Lublin, Niedzwica Duża, Wojciechów.

Zajmuje 92,7 km<sup>2</sup> powierzchni i liczy 12 589 mieszkańców.

**Tabela 18. Struktura ludności Gminy Konopnica wg grup wiekowych**

Grupa wiekowa	2012
<b>Ogółem</b>	12 589
<b>Wiek przedprodukcyjny</b>	2 593
<b>Wiek produkcyjny</b>	7 954
<b>Wiek poprodukcyjny</b>	2 042

Gmina ma charakter rolniczy. Użytki rolne stanowią 86% powierzchni, a lasy 5%. Konopnica posiada bardzo dobre warunki do rozwoju rolnictwa i przetwórstwa rolno-spożywczego. W produkcji roślinnej dominuje uprawa zbóż, ziemniaków i buraków cukrowych. Na terenie gminy rozwija się również sadownictwo. Do rejonów o silnych tradycjach sadowniczych należą miejscowości: Motycz i Motycz-Józefin. Znaczną powierzchnię zajmuje również uprawa warzyw, zwłaszcza brokuł i fasolki szparagowej. Część produkcji owocowo-warzywnej jest produkowana na potrzeby miejscowej Chłodni "Agram" z siedzibą w Motyczu. W produkcji zwierzęcej zdecydowanie przeważa chów trzody chlewnej i bydła. W gminie działa



zarejestrowana jedna grupa producencka, zrzeszająca około 30 producentów rolnych. Wśród hodowli zwierząt przeważa bydło i trzoda chlewna.

Większość działających podmiotów gospodarczych to firmy jednoosobowe lub kilkuosobowe. Struktura branżowa podmiotów zarejestrowanych na terenie gminy przedstawia się następująco: pięć hoteli, handel i gastronomia, usługi budowlane, zakłady rzemieślnicze, stolarstwo, transport samochodowy, handel obwoźny, instalatorstwo elektryczne.

Zakłady usługowe i rzemieślnicze świadczą usługi w zakresie produkcji rolniczej i potrzeb bytowych mieszkańców gminy. Handel i usługi skoncentrowane są w sektorze prywatnym. Sklepy wielobranżowe i inne usługi społeczne zlokalizowane są głównie w miejscowościach Konopnica, Motycz, Kozubszczyzna, Szerokie.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gimnazjum w Radawczyku Drugim im. Wincentego Pola
2. Gminna Biblioteka Publiczna w Konopnicy
3. Ośrodek Pomocy Społecznej w Konopnicy
4. Szkoła Podstawowa w Konopnicy im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego
5. Szkoła Podstawowa w Motyczu im. Wincentego Witosa
6. Szkoła Podstawowa w Radawcu Dużym
7. Szkoła Podstawowa w Stasinie
8. Szkoła Podstawowa w Zemborzycach Tereszyńskich

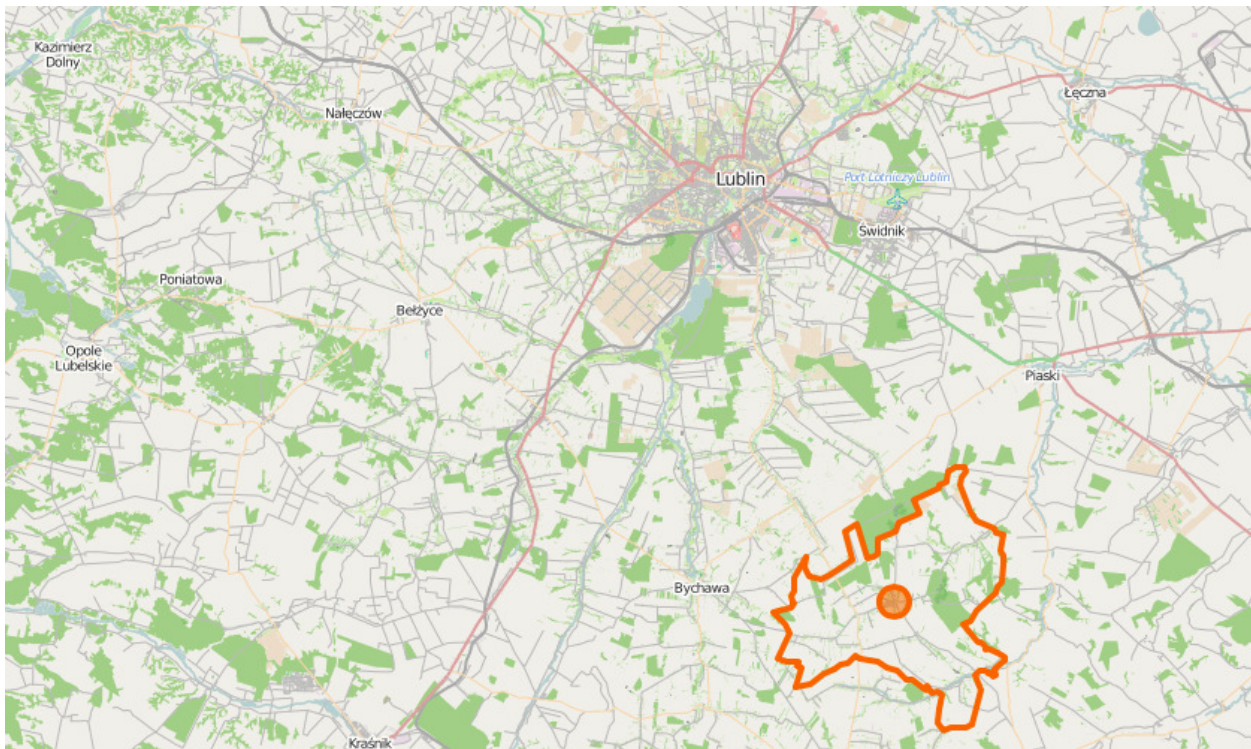
Siedziba gminy znajduje się w miejscowości Kozubszczyzna. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Konopnica, Kozubszczyzna, Lipniak, Marynin, Motycz, Motycz Leśny, Motycz Józefin, Pawlin, Radawiec Duży, Radawiec Mały, Radawczyk II, Sporniak, Stasin, Szerokie, Tereszyn, Uniszowice, Zemborzyce Dolne, Zemborzyce Podleśne, Zemborzyce Tereszyńskie, Zemborzyce Wojciechowskie, Konopnica-Motycz.

Siedziba gminy oddalona jest o około 9 km od Lublina. Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 19 i drogi wojewódzkie nr 747, 830. Przez teren gminy przebiega linia kolejowa nr 7, stacje kolejowa znajdują się w miejscowości Motycz, Motycz Leśny i Stasin Polny.

### **Gmina Krzczonów**

Gmina Krzczonów to gmina wiejska położona w południowo-wschodniej części Powiatu Lubelskiego. Sąsiaduje z gminami Bychawa, Jabłonna, Piaski, Rybczewice, Wysokie, Żółkiewka. Zajmuje 128 km<sup>2</sup> powierzchni i zamieszkuje ją 4 710 mieszkańców.

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.

**Mapa 11. Gmina Krzczonów**

*Źródło: autorzy OpenStreetMap*

**Tabela 19. Struktura ludności Gminy Krzczonów wg grup wiekowych**

Grupa wiekowa	2012
<b>Ogółem</b>	4 710
<b>Wiek przedprodukcyjny</b>	806
<b>Wiek produkcyjny</b>	2 766
<b>Wiek poprodukcyjny</b>	1 138

Gmina ma charakter typowo rolniczy. Użytki rolne zajmują 81,92% powierzchni w skład, których wchodzi: grunty orne (78,01%), sady (1,88%) oraz łąki (2,03%), natomiast lasy to 12,70%. Przeważają wysokiej bonitacji gleby o klasach III a i III b. Główny kierunek produkcji rolnej to produkcja zwierzęca (trzoda i bydło) oraz produkcja roślinna, w której dominuje uprawa rzepaku, pszenicy, jęczmienia i buraków cukrowych. Brak zakładów przemysłowych powoduje znaczne (ukryte) bezrobocie ale jednocześnie nie występuje skażenie środowiska, a tym samym istnieje możliwość rozwoju rolnictwa ekologicznego. Wśród podmiotów gospodarczych przeważają małe rodzinne firmy świadczące usługi dla ludności.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gimnazjum w Krzczonowie
2. Ośrodek Pomocy Społecznej w Krzczonowie
3. Regionalny Ośrodek Kultury i Sportu w Krzczonowie
4. Szkoła Podstawowa im. Stanisława Staszica w Krzczonowie
5. Szkoła Podstawowa w Kosarzewie Dolnym
6. Zakład Usług Komunalnych w Krzczonowie

Siedziba gminy znajduje się w miejscowości Krzczonów. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Krzczonów Folwark, Krzczonów Skałka, Krzczonów Sołtysy, Krzczonów Wójostwo, Krzczonów I, Krzczonów II, Krzczonów III, Boży Dar, Zielona, Gierniak, Piotrkówek, Teklin, Kosarzew Dolny, Ksarzew

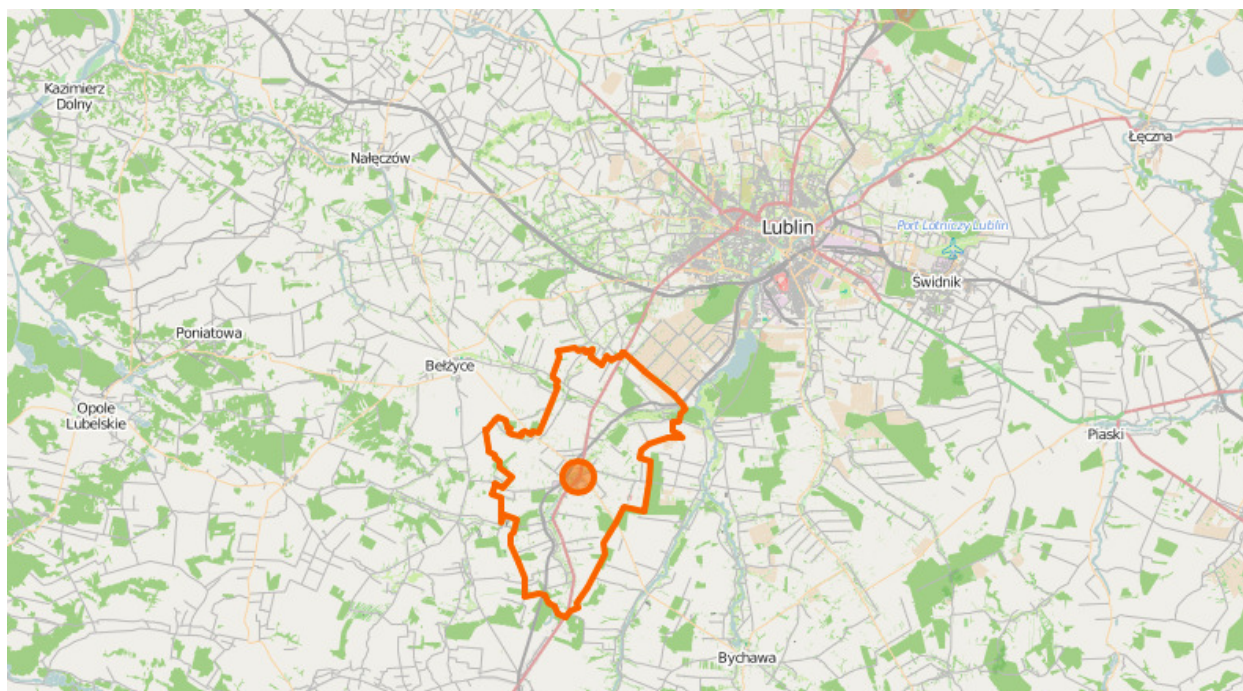
Górny, Koszarzew Stróża, Lewandowszczyzna, Olszanka, Nowiny Żukowskie, Antoniówka, Żuków I, Żuków II, Żuków Kolonia, Policzyzna, Walentynów, Pustelnik, Sobieska Wola I, Sobieska Wola II.

Gmina Krzczonów leży w odległości 33 km od Lublina. Przez teren gminy przebiega droga woj. nr 835.

## Gmina Nierzwica Duża

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu

### Mapa 12. Gmina Nierzwica Duża



*Źródło: autorzy OpenStreetMap*

Gmina Nierzwica Duża to gmina wiejska położona w środkowo-zachodniej części Powiatu Lubelskiego. Sąsiaduje z gminami: Bełżyce, Borzechów, Głusk, Lublin, Konopnica, Strzyżewice, Wilkołaz. Zajmuje obszar 106,8 km<sup>2</sup> i liczy 11 532 mieszkańców.

**Tabela 20. Struktura ludności Gminy Nierzwica Duża wg grup wiekowych**

Grupa wiekowa	2012
<b>Ogółem</b>	11532
<b>Wiek przedprodukcyjny</b>	2573
<b>Wiek produkcyjny</b>	7144
<b>Wiek poprodukcyjny</b>	1815

Gmina ma charakter usługowo-rolniczy. Użytki rolne zajmują 84,5%, a lasy 8,3%. Warto wspomnieć, że w Nierzwicy Dużej znajdują się aż trzy zakłady masarskie, dowożące każdego dnia do Lublina tony mięsa i wyrobów wędliniarskich. Wielu rolnikom i producentom żywności daje zaś możliwość sprzedaży swoich produktów i wyrobów na lubelskich targowiskach lub w sklepach. Jest to jednak gmina przede wszystkim rolnicza. Ponad 40 proc. gruntów stanowią gleby trzeciej klasy. Przeważają gospodarstwa o powierzchni do

5 ha. Rolnicy uprawiają głównie zboża, ziemniaki i rośliny pastewne. Wsie Krężnica Jara i Niedzwica Kościelna mają dobre warunki do rozwoju agroturystyki, lecz nie jest tu ona tak popularna jak w gminach Wojciechów czy Wąwolnica.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Przedszkole w Niedzwicy Dużej
2. Przedszkole w Niedzwicy Kościelnej
3. Gimnazjum Nr 1 w Niedzwicy Dużej
4. Zespół Szkół w Krężnicy Jarej
5. Zespół Szkół w Niedzwicy Kościelnej
6. Szkoła Podstawowa w Niedzwicy Dużej
7. Szkoła Podstawowa w Sobieszczanach
8. Szkoła Podstawowa w Czólnach
9. Szkoła Podstawowa w Strzeszkowicach Dużych
10. Gminny Ośrodek Kultury, Sportu i Rekreacji w Niedzwicy Dużej
11. Filia Biblioteczna w Krężnicy Jarej
12. Filia Biblioteczna w Niedzwicy Kościelnej
13. Filia Biblioteczna w Strzeszkowicach
14. Gminna Biblioteka Publiczna w Niedzwicy Dużej
15. Ośrodek Pomocy Społecznej w Niedzwicy Dużej

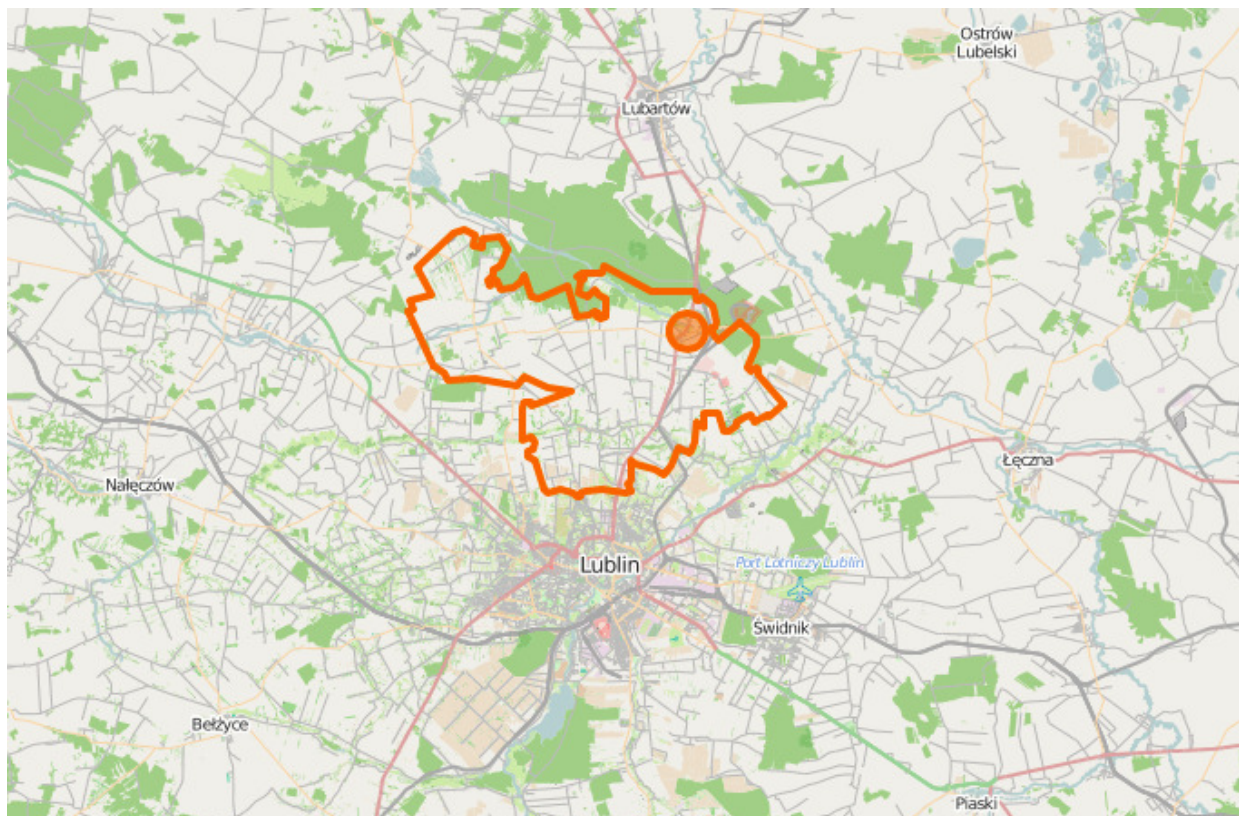
Siedziba gminy znajduje się w miejscowości Niedzwica Duża. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Borkowizna, Czólna, Krebsówka, Krężnica Jara, Majdan Sobieszczański, Marianka, Niedzwica Duża I, Niedzwica Duża II, Niedzwica Kościelna I, Niedzwica Kościelna II, Osmolice Kolonia, Radawczyk, Radawczyk Kolonia I, Sobieszczany, Sobieszczany Kolonia, Strzeszkowice Duże I, Strzeszkowice Duże II, Strzeszkowice Małe, Tomaszówka, Trojaczkowice, Warszawiaki, Załucze.

Z centrum gminy, które stanowi miejscowość Niedzwica Duża, odległości do najbliższych miast wynoszą odpowiednio: do Lublina – 20 km, do Kraśnika – 28 km, do Bychawy – 18 km i do Bełżyc – 10 km. Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 19 i droga wojewódzka nr 834. Przez teren gminy przebiega także linia kolejowa nr 68. Na terenie gminy znajduje się jedna stacja kolejowa w Niedzwicy Dużej oraz dwa przystanki kolejowe w miejscowościach Niedzwica Kościelna i Krężnica Jara.

## **Gmina Niemce**

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.



**Mapa 13. Gmina Niemce**

*Źródło: autorzy OpenStreetMap*

Gmina Niemce to gmina wiejska położona w północnej części Powiatu Lubelskiego. Sąsiaduje z gminami Garbów, Jastków, Kamionka, Lubartów, Lublin, Spiczyn, Wólka. Zajmuje obszar 141 km<sup>2</sup> i liczy 18 088 mieszkańców.

**Tabela 21. Struktura ludności Gminy Niemce wg grup wiekowych**

Grupa wiekowa	2012
<b>Ogółem</b>	18 088
<b>Wiek przedprodukcyjny</b>	3 887
<b>Wiek produkcyjny</b>	11 626
<b>Wiek poprodukcyjny</b>	2 575

Gmina ma charakter rolniczo-usługowy. Użytki rolne zajmują 86%, natomiast użytki leśne 7%. W strukturze upraw dominują zboża (aż 63% wszystkich upraw) 21% upraw stanowią warzywa i zajmują one coraz większą powierzchnię (wpływa na to między innymi sąsiedztwo Lublina, jako dobrego rynku zbytu). Oprócz tego uprawia się też ziemniaki, rośliny strączkowe jadalne, gorczycę, kukurydzę, truskawki i inne. Funkcjonują tu także szkółki drzew i krzewów ozdobnych. Gmina charakteryzuje się dobrą jakością gleb. Większość gleb bowiem to gleby średniej i wysokiej klasy bonitacyjnej z przewagą gleb klasy III, które zajmują prawie połowę powierzchni wszystkich użytków rolnych. W gospodarce Gminy Niemce ważną rolę odgrywa rolnictwo. Jednak tylko niewielka część ludności utrzymuje się z działalności rolniczej. Najliczniej reprezentowaną dziedziną działalności gospodarczej jest sekcja – handel (27%) i naprawy (5%). Sporo firm działa także w dziedzinie budownictwa (18%), transport (8%) zdrowie (5%) oraz obsługa nieruchomości i firm.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Ośrodek Pomocy Społecznej w Niemcach
2. Zespół Opieki Zdrowotnej w Niemcach

3. Gminny Ośrodek Kultury Niemce
4. Gminna Biblioteka Publiczna w Niemcach
5. Gminny Ośrodek Administracyjny Szkół
6. Gminny Żłobek „Bajkowa Kraina”
7. Zespół Placówek Oświatowych w Ciecierzynie
8. Zespół Placówek Oświatowych w Dysie
9. Szkoła Podstawowa w Jakubowicach
10. Zespół Szkół w Krasieninie
11. Szkoła Podstawowa w Nasutowie
12. Zespół Szkół w Niemcach im. Ziemi Lubelskiej
13. Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Niemcach
14. Przedszkole Publiczne w Niemcach
15. Szkoła Podstawowa w Rudce Kozłowieckiej
16. Zakład Gospodarki Komunalnej

Siedziba gminy znajduje się w miejscowości Niemce. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Baszki, Boduszyn, Kolonia Bystrzyca, Ciecierzyn, Dys, Dziuchów, Elizówka, Jakubowice Konińskie, Jakubowice Konińskie Kolonia, Kawka, Krasienin, Krasienin Kolonia, Ludwinów, Leonów, Łagiewniki, Majdan Krasieniński, Nasutów, Niemce, Nowy Staw, Osówka, Pólko, Pryszczowa Góra, Rudka Kozłowiecka, Stoczek, Stoczek Kolonia, Swoboda, Wola Niemiecka, Wola Krasienińska, Zalesie.

Siedziba gminy znajduje się 15 km od Lublina. Przez gminę przebiega droga krajowa S 19, a także droga wojewódzka nr 809 i 828, jak również obwodnica Lublina z węzłami drogowymi. Przez teren gminy przebiega także linia kolejowa Lublin-Lubartów-Luków. Zlokalizowane są tu trzy stacje kolejowe w Ciecierzynie, Bystrzycy i Niemcach na linii kolejowej nr 30.

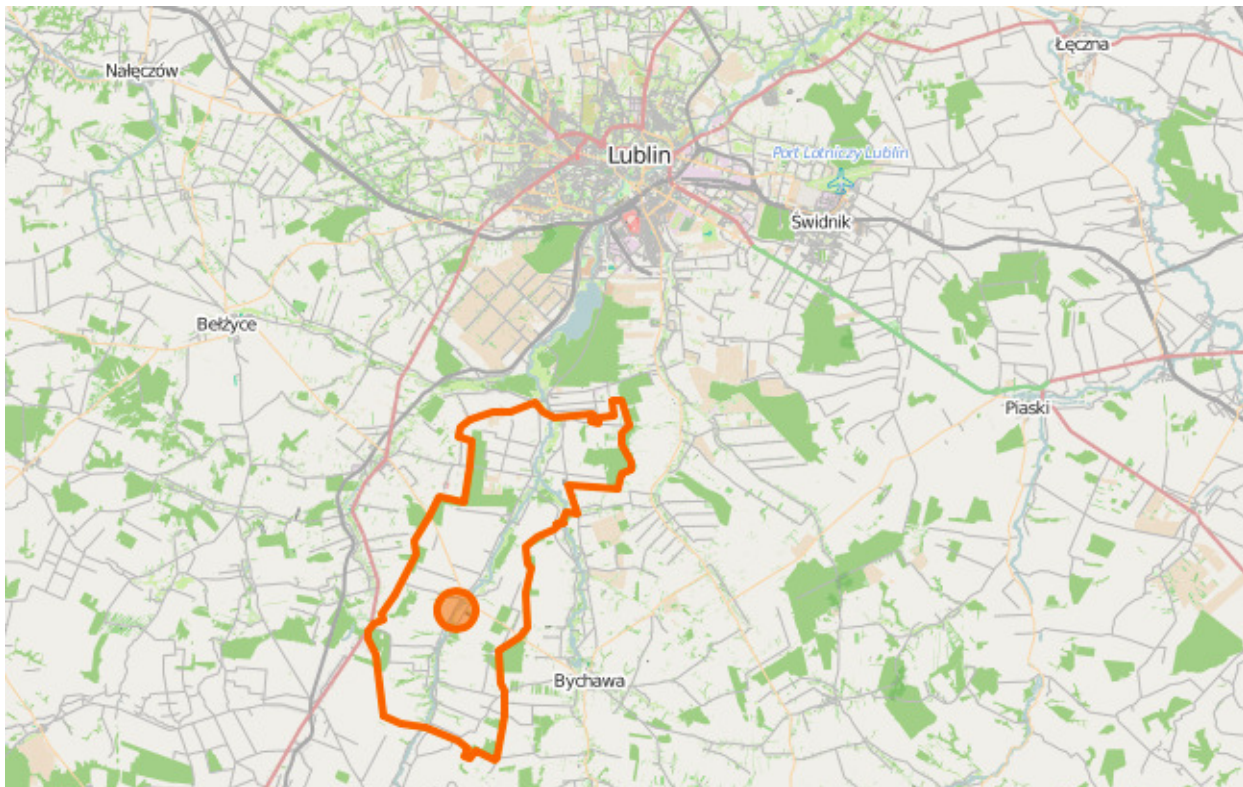
### **Gmina Strzyżewice**

Gmina Strzyżewice znajduje się w południowo-wschodniej części Powiatu Lubelskiego. Sąsiaduje z gminami Bychawa, Głusk, Jabłonna, Niedrzwica Duża, Wilkołaz, Zakrzówek. Zajmuje obszar 108 km<sup>2</sup> i liczy 7 884 mieszkańców.

**Tabela 22. Struktura ludności Gminy Strzyżewice wg grup wiekowych**

<b>Grupa wiekowa</b>	<b>2012</b>
<b>Ogółem</b>	7 884
<b>Wiek przedprodukcyjny</b>	1 625
<b>Wiek produkcyjny</b>	4 963
<b>Wiek poprodukcyjny</b>	1 296

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.

**Mapa 14. Gmina Strzyżewice**

*Źródło: autorzy OpenStreetMap*

Gmina ma charakter rolniczy. Użytki rolne zajmują 76% powierzchni, natomiast lasy 14%. Rolnictwo jest źródłem utrzymania dla większości mieszkańców, którzy pracują we własnych gospodarstwach rolnych, których na terenie gminy znajduje się 1656. Przeciętne gospodarstwo ma około 5 ha. Użytki rolne w gminie Strzyżewice zajmują powierzchnię 8740 ha, co stanowi 80,3% ogólnej powierzchni gminy. Największy obszar zajmują lessy, ponad 80%. Gleby wytworzone z piasków zajmują 10% gruntów ornych. Pozostały obszar zajmują gleby brunatne.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Publiczna Szkoła Podstawowa w Kielczewicach Górnych
2. Publiczna Szkoła Podstawowa w Osmolicach
3. Publiczna Szkoła Podstawowa w Strzyżewicach
4. Publiczna Szkoła Podstawowa w Żabiej Woli
5. Zespół Szkół Publicznych w Bystrzycy Starej
6. Samorządowe Przedszkole Publiczne w Piotrowicach
7. Centrum Kultury i Promocji Gminy Strzyżewice z/s w Piotrowicach
8. Gminna Biblioteka Publiczna im. Ewy Kołaczekowskiej w Strzyżewicach

Siedziba gminy znajduje się w miejscowości Strzyżewice. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Borkowizna, Dębszczyzna, Dębina, Franciszków, Kielczewice Pierwsze, Kielczewice Górne, Kolonia Kielczewice Dolne, Kielczewice Dolne, Kielczewice Maryjskie, Osmolice Pierwsze, Osmolice Drugie, Pawłów, Pawłówek, Piotrowice, Strzyżewice, Kajetanówka, Bystrzyca Nowa, Bystrzyca Stara, Iżyce, Polanówka, Żabia Wola-w tym Pszczela Wola.

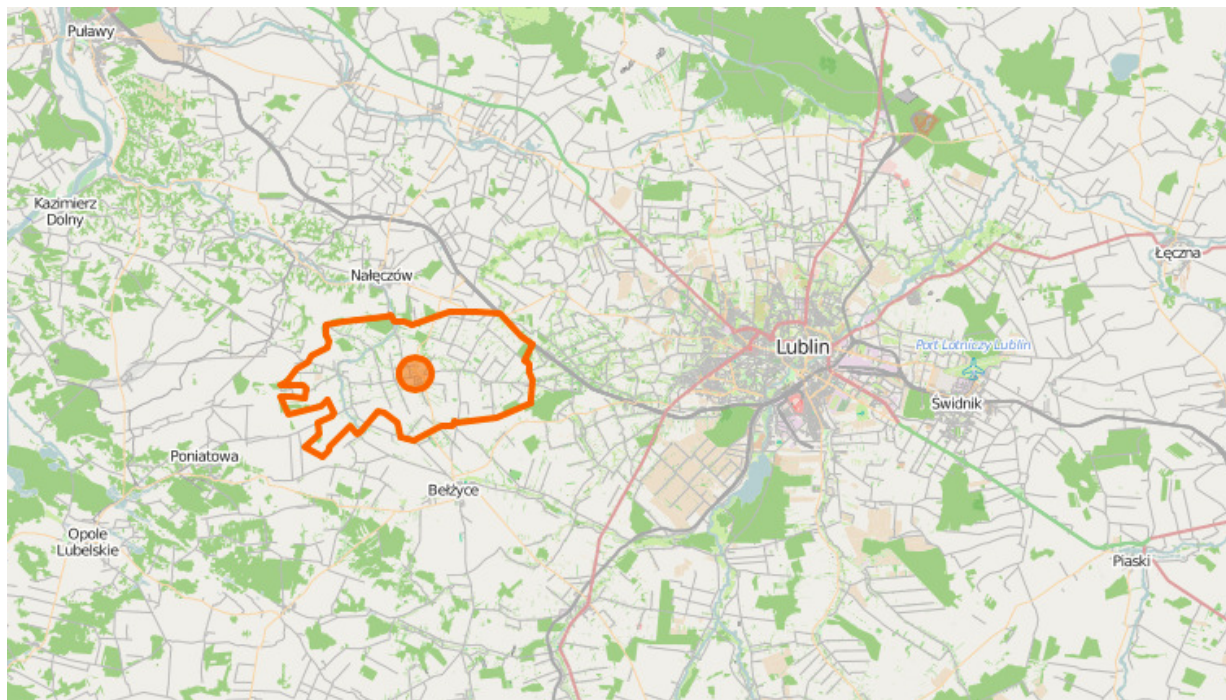
Siedziba gminy oddalona jest o 25 km od miasta Lublina. Przez gminę przebiega droga wojewódzka nr 834.



## Gmina Wojciechów

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.

### Mapa 15. Gmina Wojciechów



*Źródło: autorzy OpenStreetMap*

Gmina Wojciechów to gmina wiejska położona we wschodniej części Powiatu Lubelskiego. Sąsiaduje z gminami Bełżyce, Jastków, Konopnica, Nalęczów, Poniatowa, Wąwolnica.

Zajmuje 80,9 km<sup>2</sup> i liczy 5 947 mieszkańców.

**Tabela 23. Struktura ludności Gminy Wojciechów wg grup wiekowych**

Grupa wiekowa	2012
<b>Ogółem</b>	5 947
<b>Wiek przedprodukcyjny</b>	1 171
<b>Wiek produkcyjny</b>	3 651
<b>Wiek poprodukcyjny</b>	1 125

Gmina ma charakter rolniczy. Użytki rolne zajmują 88,2% powierzchni, a lasy 5,5%. Działalność gospodarcza zarejestrowana na terenie Gminy ma głównie charakter samodzielnych osób fizycznych prowadzących działalność jednoosobowo bądź spółek o charakterze rodzinnym, ze sporadycznym zatrudnieniem osób z zewnątrz. Obszarem zbytu i świadczenia usług jest rynek lokalny. Przeważają tu usługi remontowo-budowlane, transportowe i handel.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminna Biblioteka Publiczna
2. Gminny Ośrodek Kultury
3. Jednostki Ochotniczych Straży Pożarnych
4. Ośrodek Pomocy Społecznej



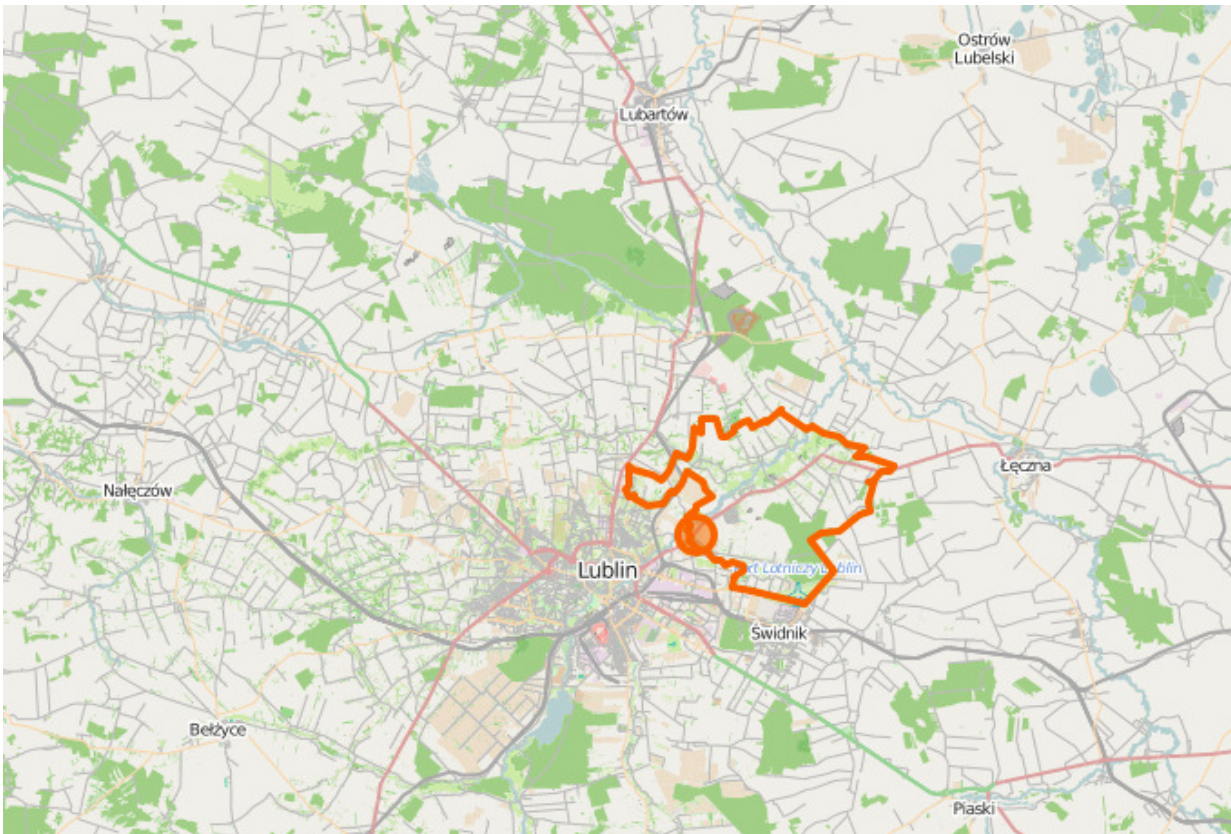
5. Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Wojciechowie
6. Szkoła Podstawowa w Palikijach
7. Szkoła Podstawowa w Miłocinie
8. Szkoła Podstawowa w Łubkach

Siedziba gminy znajduje się w miejscowości Wojciechów. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Góra, Nowy Gaj, Stary Gaj, Wojciechów cz. I, Wojciechów cz. II, Ignaców, Maszki, Maszki k. Wojciechowa, Wojciechów Kolonia Piąta, Wojciechów Kolonia Pierwsza, Stasin, Sporniak, Palikije Pierwsze, Palikije Drugie, Miłocin, Szczuczki, Szczuczki VI Kolonia, Łubki, Łubki-Kolonia, Łubki-Szlachta, Halinówka. Siedziba gminy położona jest 27 km od Lublina. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 827.

## Gmina Wólka

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.

### Mapa 16. Gmina Wólka



**Źródło:** autorzy *OpenStreetMap*

Gmina Wólka to gmina wiejska położona w północno-wschodniej części Powiatu Lubelskiego. Sąsiaduje z gminami Lublin, Łęczna, Mełgiew, Niemce, Spiczyn, Świdnik. Zajmuje 72,6 km<sup>2</sup> powierzchni i liczy 10 862 mieszkańców.

**Tabela 24. Struktura ludności Gminy Wólka wg grup wiekowych**

Grupa wiekowa	2012
<b>Ogółem</b>	10 862
<b>Wiek przedprodukcyjny</b>	2 567
<b>Wiek produkcyjny</b>	6 918
<b>Wiek poprodukcyjny</b>	1 377

Gmina ma charakter rolniczo-usługowy. Użytki rolne zajmują 77,8%, a lasy 13,2%. W produkcji roślinnej dominują uprawy zbóż. Są to oczywiście (ze względu na dobrą jakość gleb) przede wszystkim pszenica i jęczmień. Z uwagi na sąsiedztwo Lublina, będącego naturalnym rynkiem zbytu na warzywa, uprawia się w gminie spore ilości kalafiorów, kapusty, marchwi, fasolki szparagowej, brokułów itp. Powierzchnia upraw warzywnych wynosi w gminie ok. 800 ha. Wśród upraw sadowniczych przeważają wiśnie i jabłonie, a wśród krzewów owocowych – porzeczki i maliny. Struktura upraw na obszarze gminy ulega stałej ewolucji, w miarę zmieniającego się popytu. Tak na przykład na obszarach łąk leżących w dolinach rzecznych, a także na innych terenach podmokłych pojawiają się plantacje wierzby energetycznej. Produkcja roślinna jest kluczowym elementem struktury produkcji rolnej na obszarze gminy. Względnie niewielką, choć zauważalną rolę w sferze rolnictwa odgrywa produkcja zwierzęca. Jedynie ok. 1/4 wszystkich gospodarstw rolnych na obszarze gminy Wólka zajmuje się hodowlą drobiu, natomiast zaledwie po mniej niż 1/5 wszystkich rolników to hodowcy trzody lub bydła.

Największą grupę wśród przedsiębiorstw działających w gminie stanowią niewielkie firmy handlowe (zwłaszcza sklepy) i naprawcze (np. zajmujące się naprawą pojazdów). Oprócz tego istotnymi składnikami struktury ekonomicznej gminy są: budownictwo, obsługa nieruchomości i firm oraz przemysł. Ponadto w gminie funkcjonują przedsiębiorstwa związane z transportem, pośrednictwem finansowym, hotelarstwem i gastronomią oraz rolnictwem.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

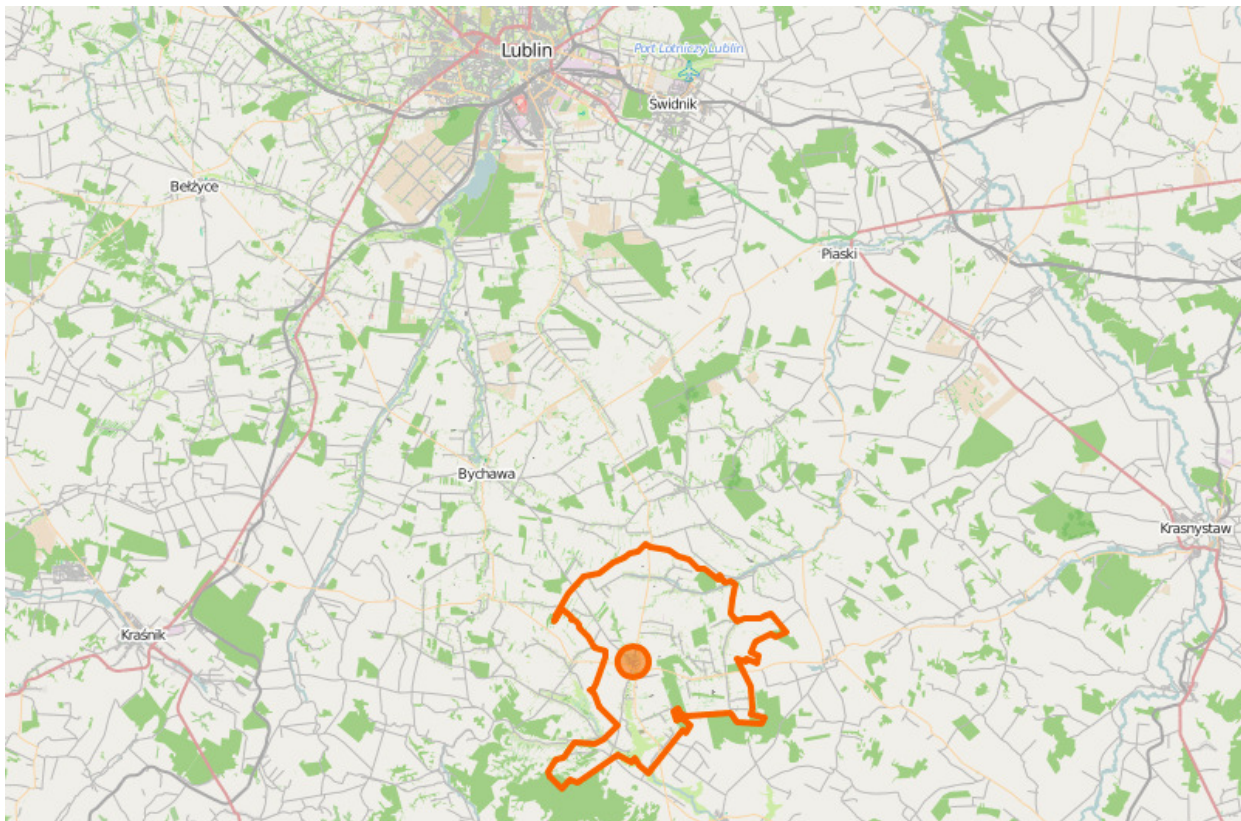
1. Gminna Biblioteka Publiczna w Wólce
2. Gimnazjum w Pliszczynie
3. Szkoła Podstawowa w Łuszczowie
4. Szkoła Podstawowa w Sobianowicach
5. Szkoła Podstawowa w Świdniku Małym
6. Szkoła Podstawowa w Pliszczynie
7. Zespół Publicznych Jednostek Oświatowych w Turce
8. Ośrodek Pomocy Społecznej w Wólce

Siedziba gminy znajduje się w miejscowości Jakubowice Murowane. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Bystrzyca, Długie, Kolonia Biskupie, Kolonia Pliszczyn, Kolonia Świdnik Mały, Łuszczów Pierwszy, Łuszczów Drugi, Łysaków, Jakubowice Murowane, Pliszczyn, Rudnik, Sobianowice, Świdnik Duży Pierwszy, Świdnik Duży Drugi, Świdnik Mały, Świdniczek, Wólka.

Siedziba gminy położona jest 7 km od Lublina. Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 82.

### **Gmina Wysokie**

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle powiatu.

**Mapa 17. Gmina Wysokie**

*Źródło: autorzy OpenStreetMap*

Gmina Wysokie to gmina wiejska położona w południowo-wschodniej części Powiatu Lubelskiego. Sąsiaduje z gminami Bychawa, Krzczonów, Turobin, Zakrzew, Żółkiewka. Zajmuje 113,9 km<sup>2</sup> powierzchni i liczy 4 739 mieszkańców.

**Tabela 25. Struktura ludności Gminy Wysokie wg grup wiekowych**

Grupa wiekowa	2012
<b>Ogółem</b>	4 739
<b>Wiek przedprodukcyjny</b>	832
<b>Wiek produkcyjny</b>	2 677
<b>Wiek poprodukcyjny</b>	1 230

Gmina ma charakter zdecydowanie rolniczy. Użytki rolne zajmuje 78,9% powierzchni, a lasy 9,34%. Rolnictwo jest głównym źródłem utrzymania dla prawie połowy mieszkańców gminy. Zauważalne jest też zjawisko podwójnego zatrudnienia w przypadku rolników, którzy oprócz prowadzenia własnego gospodarstwa pracują również zawodowo. Do najważniejszych sektorów zatrudnienia w gminie, oprócz rolnictwa zaliczyć można edukację, handel oraz administrację.

Najwięcej podmiotów zarejestrowanych jest jako handlowe. Większość sklepów natomiast mieści się w wydzielonej części budynków mieszkalnych i nastawiona jest na handel artykułami spożywczymi i przemysłowymi. Szerszy asortyment towarów dostępny jest dopiero w większych miastach, np: Lublin, Zamość, Krasnik. W sektorze prywatnym mieszkańcy gminy znajdują również zatrudnienie w takich branżach jak: transport ciężarowy, usługi budowlane, murarstwo, tynkarstwo, lakiernictwo samochodowe, usługi budowlane, produkcja i sprzedaż wyrobów z drewna i tarcicy.





**Tabela 26. Struktura ludności Gminy Zakrzew wg grup wiekowych**

Grupa wiekowa	2012
<b>Ogółem</b>	3 020
<b>Wiek przedprodukcyjny</b>	501
<b>Wiek produkcyjny</b>	1 752
<b>Wiek poprodukcyjny</b>	767

Gmina ma charakter typowo rolniczy. Użytki rolne zajmują 80% powierzchni, a lasy 13%. Działalność rolnicza jest podstawowym źródłem zarobkowania dla przeważającej liczby ludności gminy.

Gmina posiada dobre warunki do prowadzenia produkcji rolniczej. Przeważająca większość – 79% powierzchni użytków rolnych stanowią gleby zaliczane do III klasy bonitacyjnej (klasa III a i b); 17% gleb należy do IV klasy (IV a i b); 3% powierzchni użytków rolnych zajmują gleby II klasy, a 1% - gleby klasy V. Warunki rozwoju produkcji roślinnej zaliczane są do jednych z najlepszych w województwie. Występuje tu intensywna uprawa zbóż i roślin przemysłowych. Największe znaczenie w produkcji rolnej ma uprawa pszenicy, buraków cukrowych oraz owoców i warzyw: kalafiorów, fasolki szparagowej, porów, kapusty, brukselki i malin. Produkcja zwierzęca koncentruje się na hodowli trzody chlewnej i bydła.

Kluczową rolę odgrywają następujące podmioty gospodarcze: piekarnia, Baza Obrotu Rolnego oraz transport samochodowy krajowy i międzynarodowy. Społeczność gminy wykazuje duże zainteresowanie rozwojem przedsiębiorczości wykorzystując do tego bogatą ofertę wolnych obiektów i terenów. Aktywność ta przejawia się w dużej ilości sklepów z artykułami spożywczymi i przemysłowymi, skupów płodów rolnych, bydła, trzody chlewnej, mleka, owoców i warzyw.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gimnazjum w Tarnawce
2. Gminna Biblioteka Publiczna w Zakrzewie
3. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Zakrzewie
4. Szkoła Podstawowa w Dębinie
5. Szkoła Podstawowa w Zakrzewie im. Jana Pawła II

Siedziba gminy znajduje się w miejscowości Zakrzew. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Zakrzew, Zakrzew Kolonia, Baraki, Nikodemów, Tarnawka I, Tarnawka II, Karolin, Targowisko, Targowisko Kolonia, Ponikwy, Wólka Ponikiewska, Dębina, Annów, Boża Wola, Szklarnia, Majdan Starowiejski.

Zakrzew położony jest 52 km od Lublina. Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 842.

### 3.2. Prognoza demograficzna

W poniższej tabeli podsumowano podstawowe informacje statystyczne.

**Tabela 21. Powierzchnia i ludność powiatu**

Powierzchnia w km <sup>2</sup>	% województwa	% podregionu	Ludność	% województwa	% podregionu	Gęstość zaludnienia na 1 km <sup>2</sup>
1679,5	6,7%	39,8%	148483	6,8%	20,7%	88

Źródło: GUS

W kolejnej tabeli podsumowano drogi na terenie Powiatu.

**Tabela 22. Drogi powiatowe o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Lubelskiego**

Drogi	Powiatowe	% Województwa
Długość (km)	683,240	11%

Źródło: GUS

Powiat lubelski ze względu na strukturę osadniczą jest powiatem wiejskim. Gęstość zaludnienia wynosi 88 osób na km<sup>2</sup>. Natomiast w województwie lubelskim gęstość zaludnienia wynosi 86 osób na km<sup>2</sup>.

**Tabela 23. Ludność w powiecie lubelskim**

Lata	Powiat Lubelski
	ogółem
2000	135685
2001	136253
2002	136722
2003	137737
2004	138964
2005	140041
2006	141311
2007	142662
2008	143466
2009	144383
2010	146513
2011	147457
2012	148483

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Na podstawie tabeli można zaobserwować niewielki wzrost liczby ludności na przestrzeni ostatnich 12 lat.

Powiat lubelski jest w niskim stopniu zurbanizowany, wskaźnik zurbanizowania wynosi 8,68%. Województwo lubelskie charakteryzuje się wskaźnikiem na poziomie 46,5%.

**Tabela 24. Ludność w miastach w % ogółu ludności**

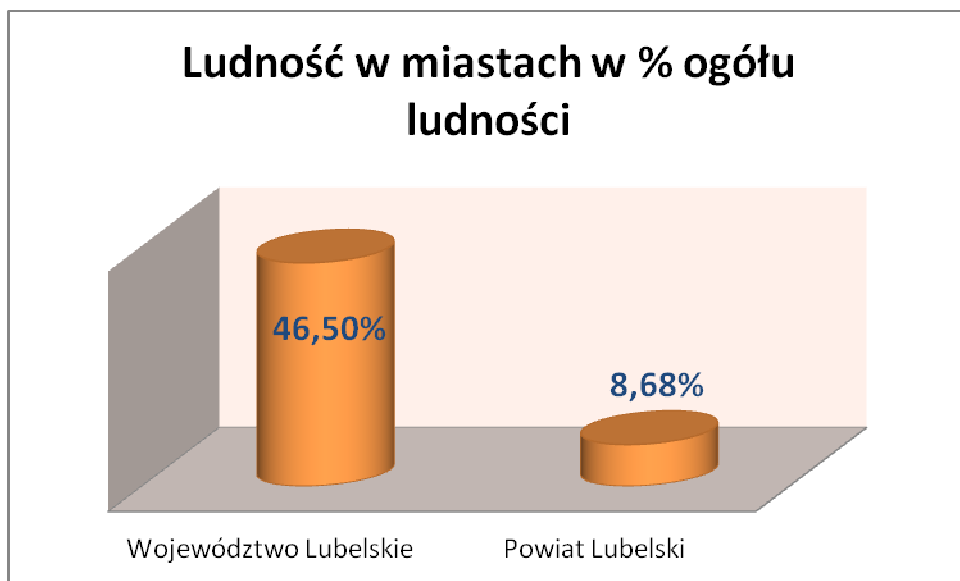
Jednostka terytorialna	Ludność w miastach w % ogółu ludności
Województwo Lubelskie	46,5%
Powiat Lubelski	8,68%

Źródło: Bank Danych Lokalnych



Niski wskaźnik zurbanizowania określa charakter struktury osadniczej, jako rozproszony i jednocześnie nierównomierny. Determinuje ona określony typ popytu na usługi transportu zbiorowego, jako nisko intensywny i nisko skoncentrowany.

**Rysunek 1. Ludność w miastach w % ogółu ludności**



Analiza rynku przewozów transportu publicznego musi uwzględniać tendencje w zakresie liczby mieszkańców, jego struktury oraz naturalnego ruchu. Wzrost liczby mieszkańców w powiecie, przewaga liczby kobiet nad mężczyznami i dodatnie saldo migracji wewnętrznych dają podstawę do przekonania, że popyt na transport publiczny będzie utrzymywał się na stałym poziomie.

**Tabela 25. Migracje w województwie lubelskim i powiecie lubelskim**

Jednostka terytorialna	Zakres przedmiotowy	Liczba osób
Lubelskie	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	3077
Powiat lubelski	migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	2071
Lubelskie	migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	8095
Powiat lubelski	migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	1017

*Źródło: Bank Danych Lokalnych*

Bardzo duży wpływ na sytuację transportu publicznego ma zjawisko bezrobocia. Według najnowszych danych Powiatowego Urzędu Pracy w Lublinie liczba bezrobotnych wzrosła do poziomu 7 185 mieszkańców, co stanowi wzrost o 5,8% w porównaniu do grudnia 2012 roku.

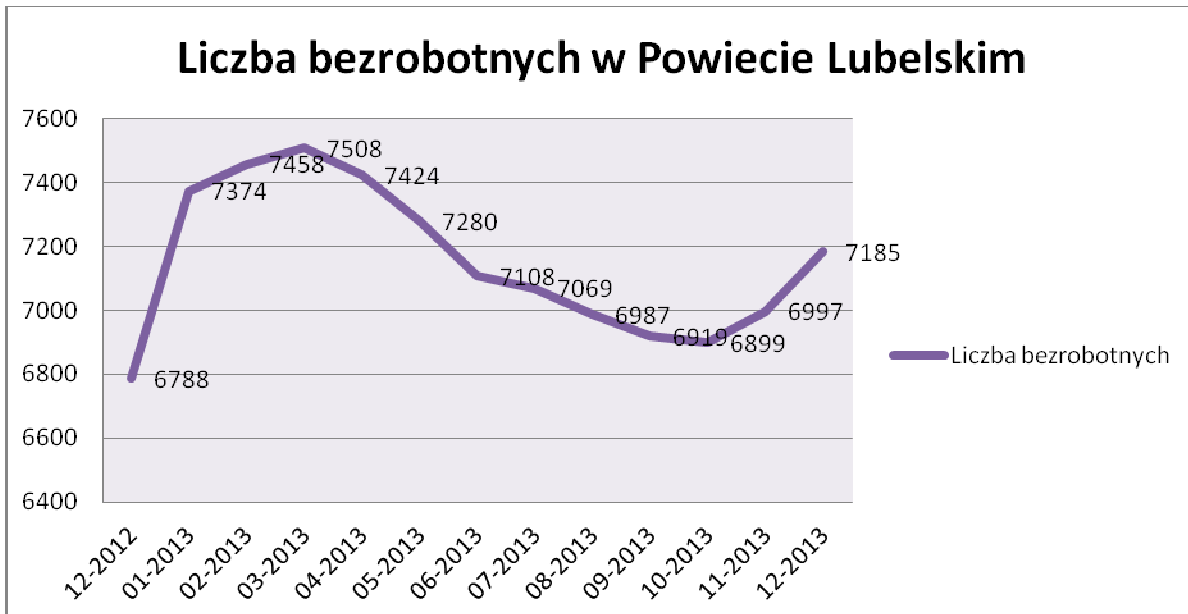
**Tabela 26. Bezrobocie w powiecie lubelskim**

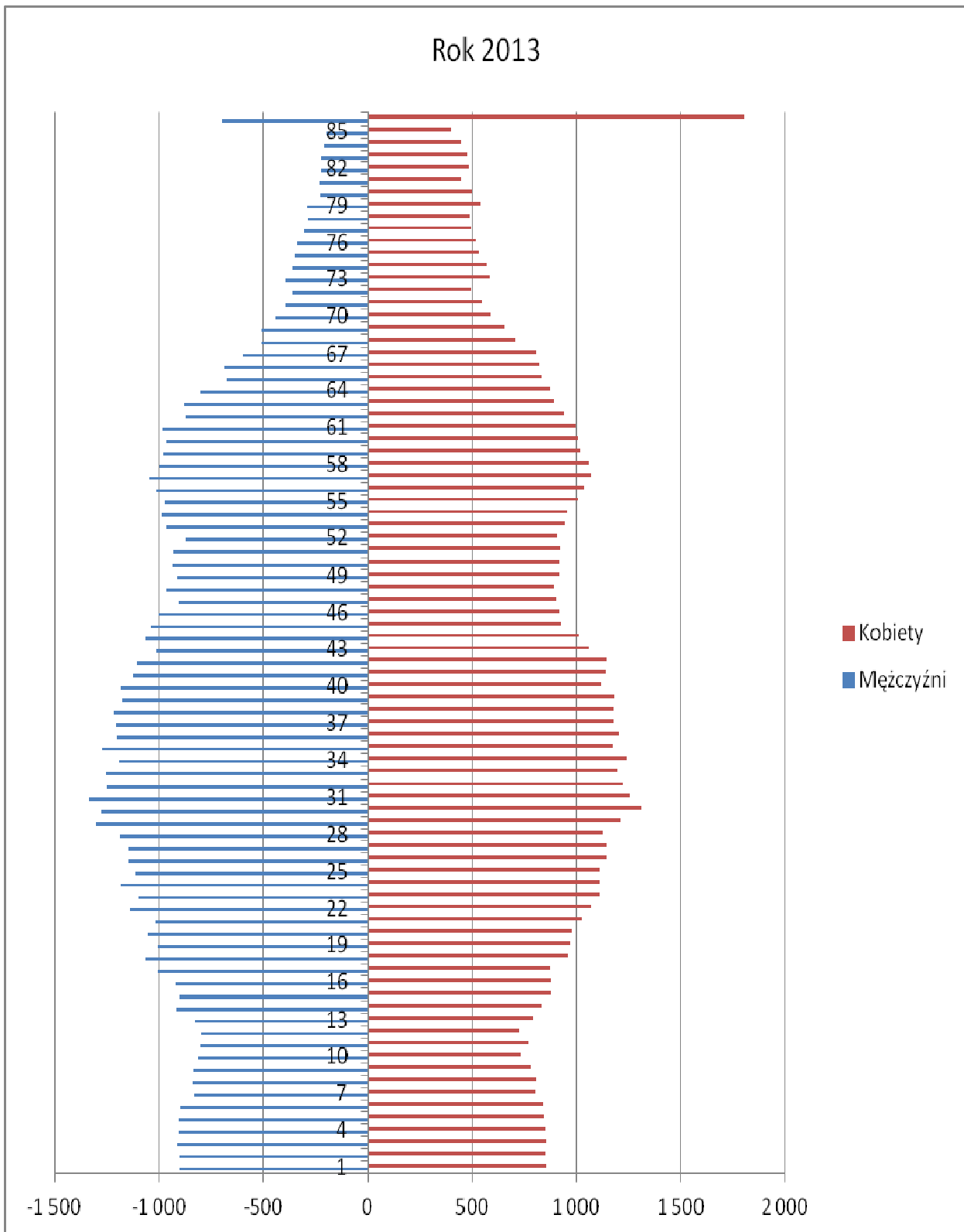
Powiat	Liczba bezrobotnych
	grudzień 2012 r.
Lubelski	6 788

*Źródło: Powiatowy Urząd Pracy w Lublinie*

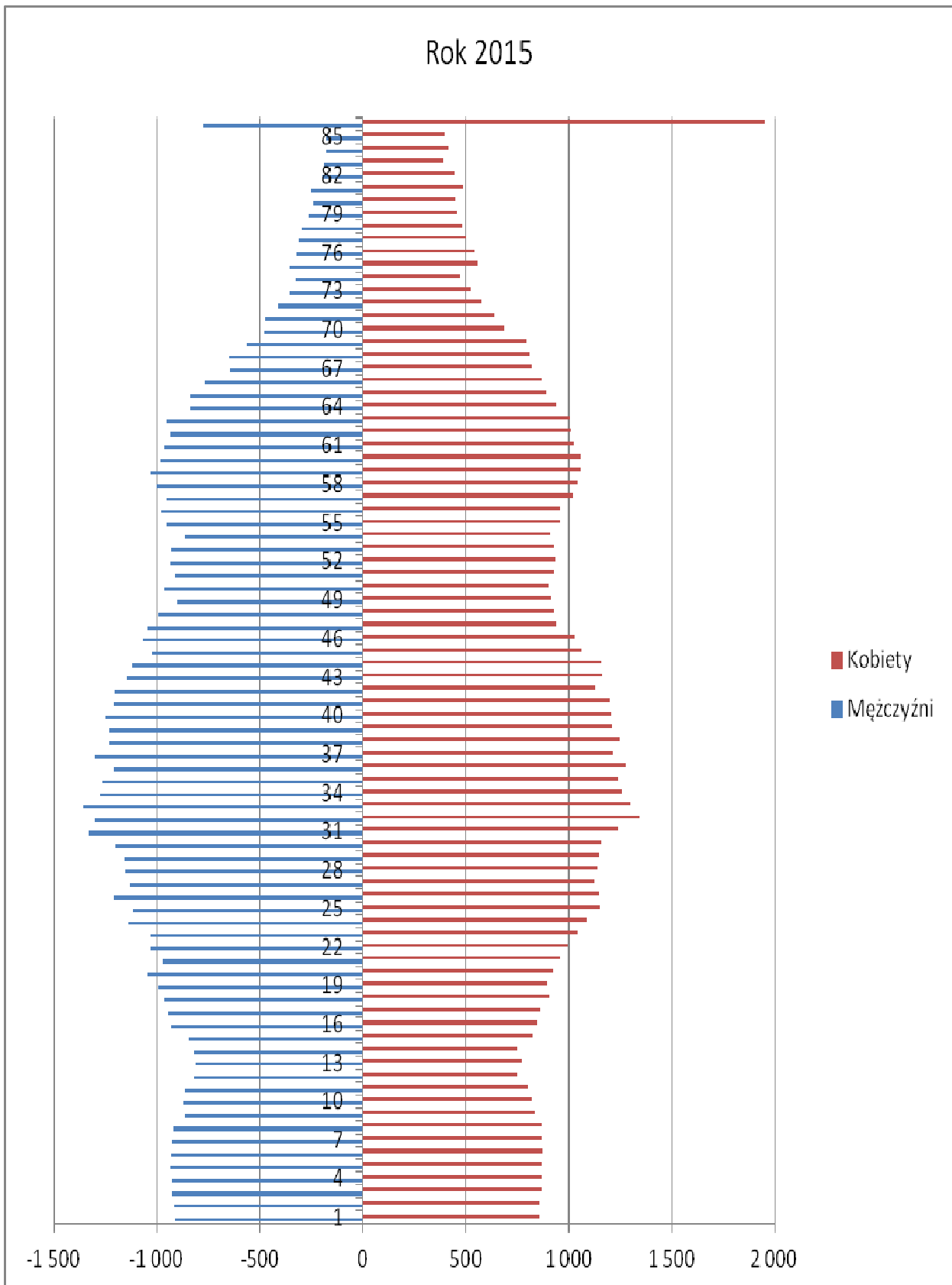
Poniżej znajduje się wykres przedstawiający jak kształtowało się bezrobocie w powiecie na przestrzeni 13 miesięcy.

**Rysunek 2. Liczba bezrobotnych w Powiecie Lubelskim**



**Rysunek 3. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2013)**

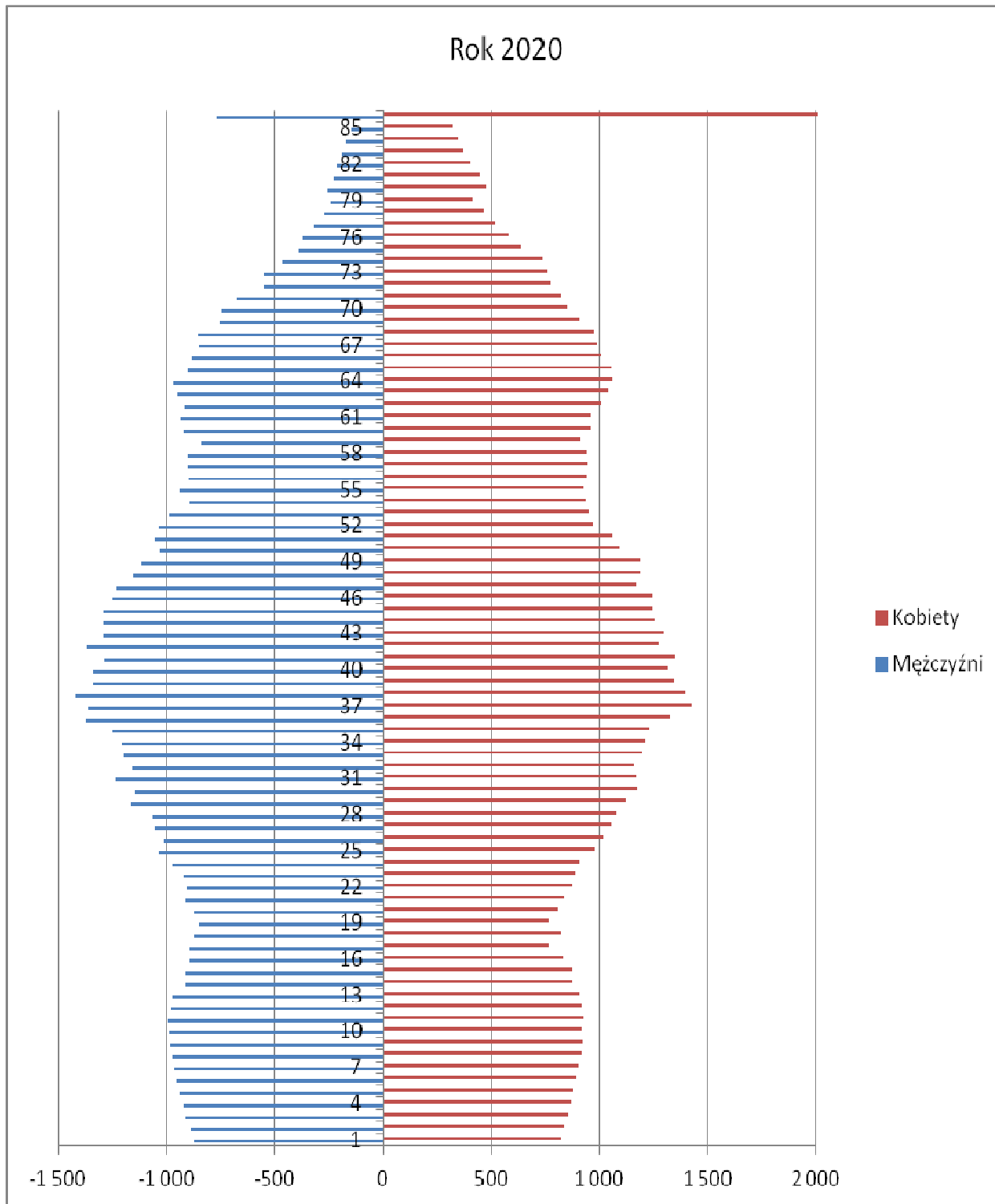
Powyższy rysunek przedstawia strukturę wiekową ludności powiatu lubelskiego w roku 2013. Widać tu wyraźnie przewagę liczby ludności w wieku produkcyjnym. Najmniej liczną grupę wiekową stanowią mieszkańcy w wieku poprodukcyjnym.

**Rysunek 4. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2015)**

Na podstawie powyższych prognoz demograficznych można zauważyć, że liczba ogólna ludności w powiecie lubelskim w roku 2015 wzrośnie. Liczba mężczyzn w wieku 0-17 będzie wynosiła 16 131, co stanowi wzrost o 201 osób w stosunku do roku 2012. Podobnie ma się sytuacja jeśli chodzi o liczbę kobiet, która zwiększy się

o 193 osoby. W 2015 kobiet w wieku 0-17 będzie 15 093. Liczba mężczyzn w wieku 18-65 wzrośnie o 1 331 osób i będzie wynosić 51 470. Natomiast liczba kobiet w wieku 18-60 wzrośnie o 978 i będzie wynosić 46 587. Liczba mężczyzn w wieku 65+ wzrośnie o 430 osób i w roku 2015 będzie wynosić 7 455 osób. Wzrost nastąpi również wśród grupy kobiet w wieku 60+ o 963 osoby. Liczba wszystkich kobiet w tym wieku będzie wynosić 17 134.

**Rysunek 5. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2020)**

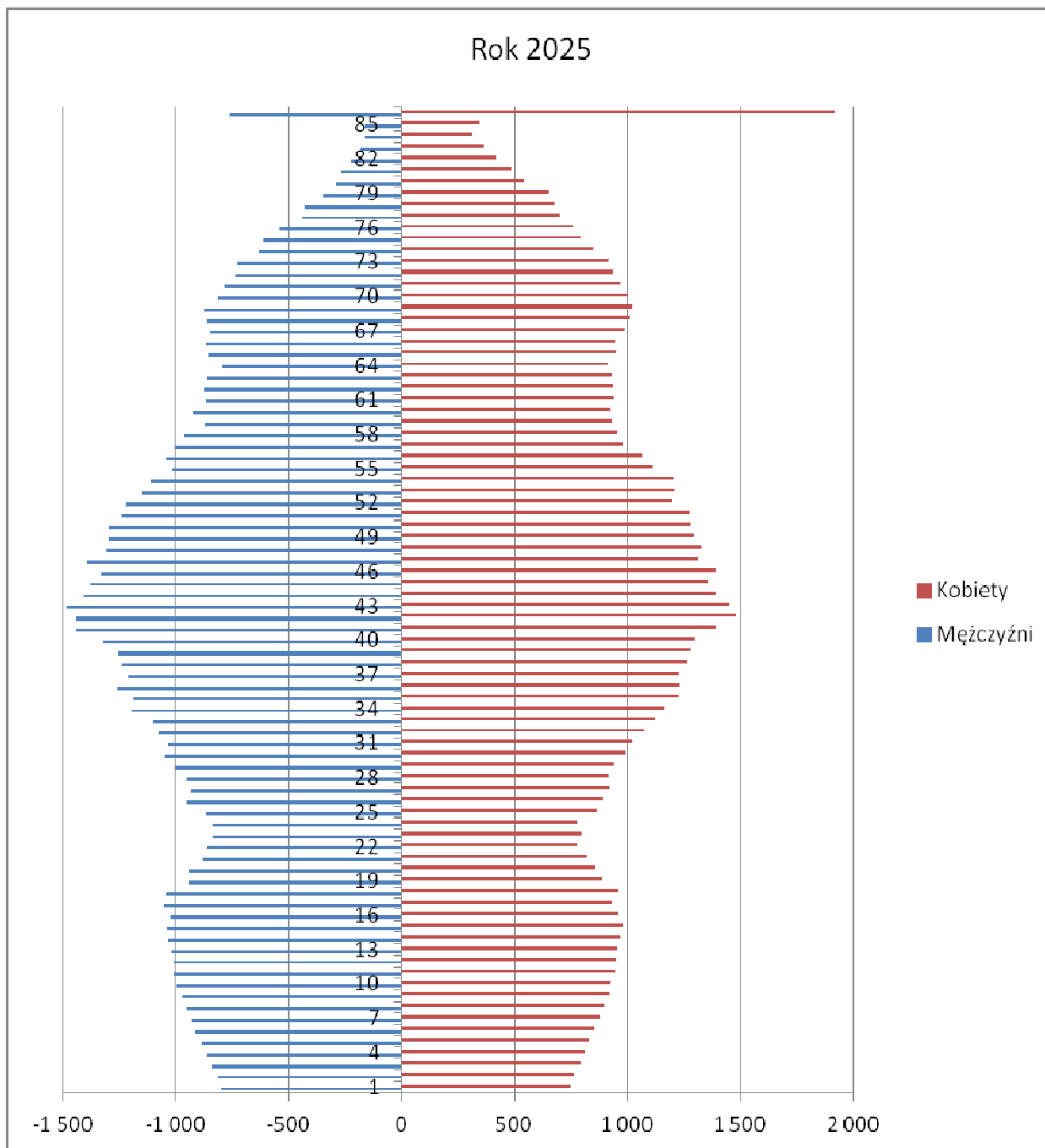


Zgodnie z powyższą prognozą w 2020 teren powiatu będzie zamieszkiwany przez 159 655 osób. Widać tu wzrost w stosunku do roku 2012 o 9 881 osób. Liczba mężczyzn w wieku 0-17 będzie wynosić 16 823, co stanowi wzrost o 5,6%, natomiast liczba kobiet w tym samym wieku będzie równa 15 738, co stanowi wzrost o 5,6%. Dla grupy wiekowej 18-65 liczba mężczyzn będzie wynosiła 52 030 z kolei, liczba kobiet w wieku 18-60 będzie równa 47 094, co stanowi kolejno wzrost o 3,7% i 3,2%. Liczba mężczyzn w wieku 65+ będzie



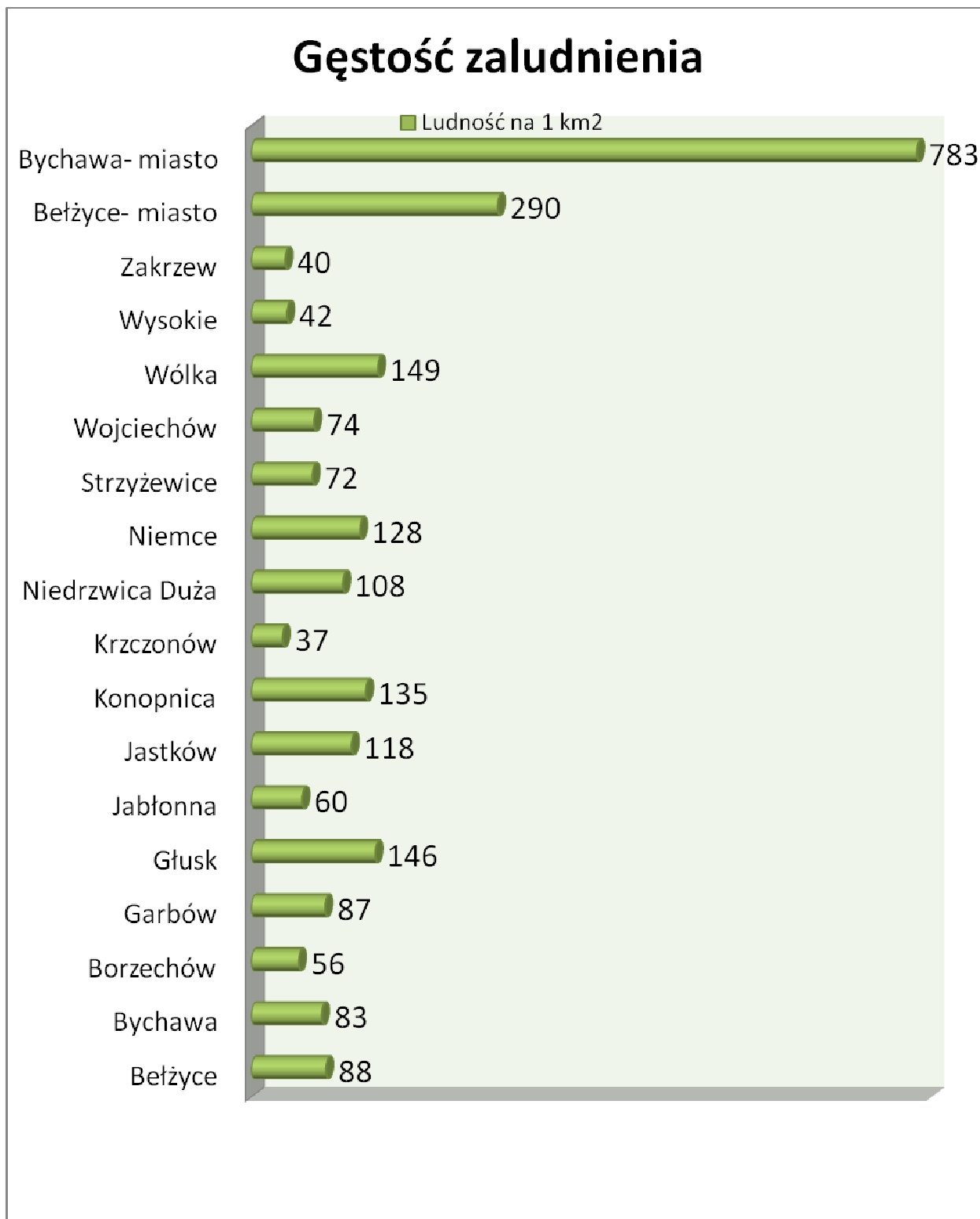
wynosić 8 997, a liczba kobiet w wieku 60+ będzie równa 18 973. Obydwe wartości stanowią kolejno wzrost o 28% i 17,3%. Na podstawie tej prognozy jeszcze wyraźniej można zaobserwować zachodzący tu proces starzenia się społeczeństwa.

#### Rysunek 6. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2025)



Prognoza na rok 2025 przewiduje wzrost liczby mężczyzn w wieku 0-17 o 7,8% w porównaniu do roku 2012 i dla tej samej grupy wiekowej wzrost liczby kobiet o 7,9%. Wzrost jest prognozowany również dla grupy mężczyzn w wieku 18-65 o 4,3%. Dla grupy kobiet w wieku 18-60 przewiduje się wzrost o 4,9%. Prognoza dla grupy mężczyzn w wieku 65+ zapowiada wzrost o 51,7%, natomiast dla grupy kobiet w wieku 60+ przewiduje się wzrost o 25,8%. W porównaniu do roku 2012 średni wzrost osób w wieku 60+ wyniesie 33,7% co będzie skutkowało zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych.

Rysunek 7. Gęstość zaludnienia w powiecie lubelskim



Powyższy wykres przedstawia gęstość zaludnienia w powiecie lubelskim z rozróżnieniem na poszczególne gminy wchodzące w skład powiatu. Największa gęstość zaludnienia występuje w miastach powiatu tj. w Bychawie, gdzie na 1 km<sup>2</sup> przypadają 783 osoby, a także w Bełżycach, w której na 1 km<sup>2</sup> przypada 290 osób. Każde z miast położone jest na stosunkowo niewielkiej powierzchni tj. 23,5 km<sup>2</sup> zajmują Bełżyce, natomiast Bychawa zaledwie 6,7 km<sup>2</sup>. W obydwu przypadkach tak duża gęstość zaludnienia uwarunkowana jest miejską zabudową i niewielką powierzchnią zajmowaną przez każde z miast.

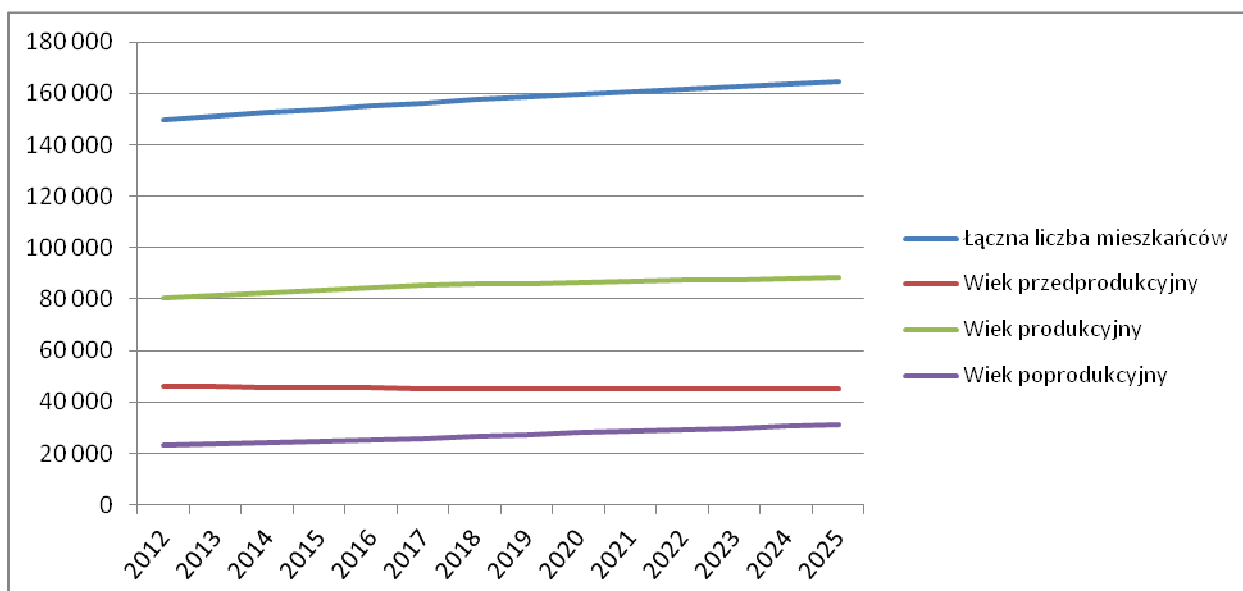
Najniższa gęstość zaludnienia występuje w gminie Krzczonów, na 1 km<sup>2</sup> przypada tu 37 osób, a także w gminie Zakrzew gdzie na 1 km<sup>2</sup> przypada 40 osób. Jest to uwarunkowane zarówno istniejącą siecią osadniczą

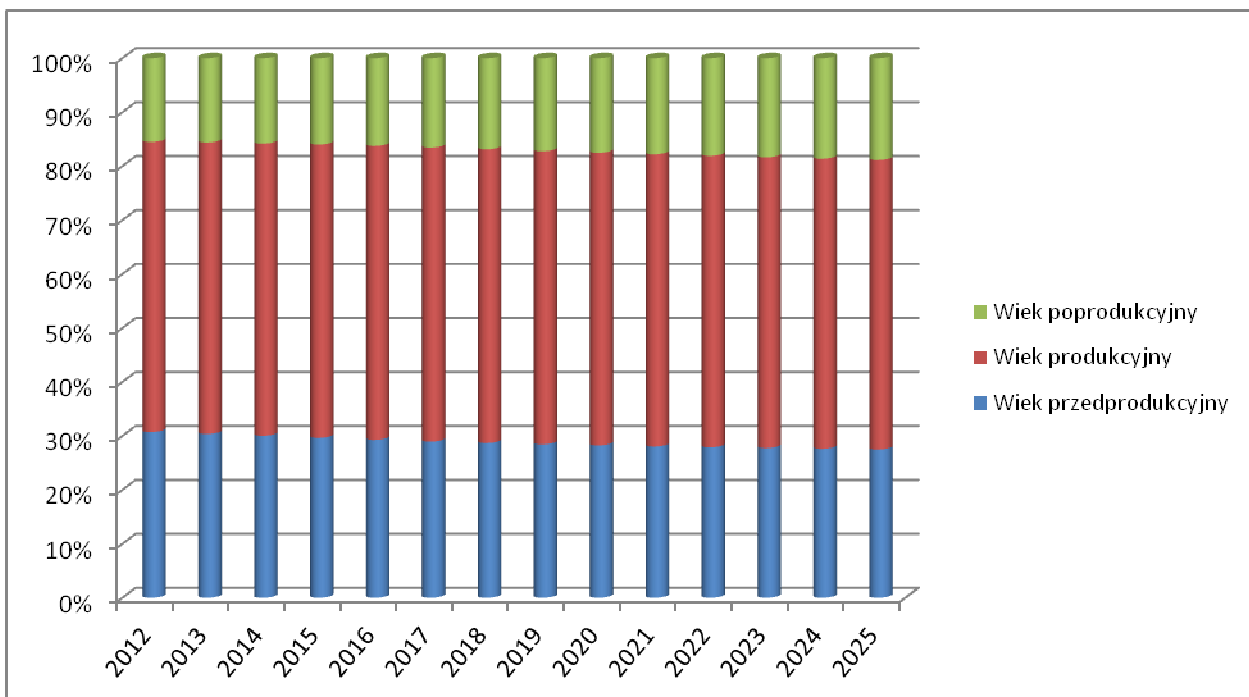
w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego jak i powierzchnią zajmowaną przez gminy. Zakrzew jest najmniejszą gminą w powiecie pod względem liczby mieszkańców, zamieszkuje ją 3 020 osób. Z kolei Krzczonów jest jedną z czterech największych gmin pod względem terytorium w całym powiecie - rozciąga się na obszarze 128km<sup>2</sup>.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego ludność powiatu lubelskiego do roku 2025 będzie kształtowała się tak, jak przedstawiono to na poniższym wykresie. Przyjęto podziały wiekowe odpowiadające w przybliżeniu grupom sprzedaży biletów: normalnych, ulgowych oraz emeryckich, innymi słowy: odpowiadające grupom osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Jako wartości graniczne poszczególnych grup wiekowych wybrano wartości stosowane w statystyce:

- uczniowie i studenci: 0-24 lata
- osoby pracujące: 25-60 lat (kobiety) i 25-65 lat (mężczyźni)
- emeryci: 60+ (kobiety) i 65+ (mężczyźni)

**Rysunek 8. Prognozy życia ludności w Powiecie Lubelskim według grup wiekowych do 2025 roku**



**Rysunek 9. Procentowy udział poszczególnych grup ludności w Powiecie Lubelskim do 2025 roku**

Powiat Lubelski jest jednym z niewielu powiatów na tle całej Polski w którym sytuacja demograficzna nie budzi obaw na przyszłość. Prognozuje się, że liczba ludności w powiecie będzie stopniowo wzrastać.

Prognozy ludności są korzystne z punktu widzenia rozwoju transportu publicznego:

- populacja w wieku produkcyjnym nie ulegnie zmianie
- nastąpi wzrost liczby ludności w wieku 60+/65+, która nie korzysta regularnie z transportu publicznego a jedynie sporadycznie, gdy zaistnieje konieczność wizyty np. u lekarza
- zwiększenie podaży rąk do pracy proporcjonalnie zwiększy popyt na usługi transportu publicznego
- w wyniku wzrostu dzietności zwiększy się liczba młodych pasażerów na liniach dowożących dzieci do szkoły
- zasadniczym problem powiatu jest jego rozległość terytorialna, która powoduje, że mieszkańcy gmin położonych na południowym krańcu powiatu mają około 50 km do Lublina. Mając na uwadze rosnącą liczbę mieszkańców powiatu należałoby zadbać o jego odpowiednie skomunikowanie tak, aby wszyscy mieli możliwość dojazdu z poszczególnych gmin do Lublina.

### 3.3. Inwestycje drogowe

Zarządcą dróg powiatowych jest Zarząd Powiatu zgodnie z ustawą o drogach publicznych. Ustawa o drogach publicznych precyzuje w sposób szczegółowy zadania spoczywające na zarządcy. W szczególności należy do nich opracowanie planów rozwoju sieci drogowej oraz źródła finansowania.

1. Droga 2215L Lublin (ul. Związkowa, ul. Choiny) – Jakubowice Konińskie – Majdan Krasieniński od 2+500 do km 3+839,5, od km 4+452 do km 5+976, od km 6+208 do km 9+994.
2. Droga 2295L Wola Gałęziowska – Majdan Starowiejski – Dębina – Baraki (odcinek Wola Gałęziowska – Dębina km 0+006.00 km – 7 + 348.00 km).
3. Droga 2213L Jastków – Wygoda
4. Rozbudowa drogi powiatowej nr 2259L Bełżyce (ul. Lubelska) – Strzeszkowice – Krężnica Jara – Lublin (ul. Krężnicka, ul. Żeglarska) od km 8+794 do km 14+366 z wyłączeniem odcinka pod budowę S-19.

5. Budowa drogi powiatowej nr 2272L Lublin – Głusk - Skrzynice - Chmiel –Krzczonów – Sobieska Wola – do dr. woj. 837 na odcinku Dominów – Skrzynice od km 4+946 do km 9+330
6. Rozbudowa drogi powiatowej nr 2273 L Lublin (ul. Zorza) – Abramowice Prywatne – Kalinówka
7. Przebudowa nawierzchni drogi powiatowej Nr 2295L Wola Gałęzowska – Majdan Starowiejski – Dębina – Baraki od km 0+006 do km 7+348
8. Przebudowa dróg powiatowych nr 2202L Garbów – Gutanów – Czesławice – Nałęczów i nr 2203L dr. kraj. 17 Markuszów - Góry – Gutanów na terenie Gminy Garbów
9. Przebudowa drogi powiatowej nr 2272L Lublin – Głusk – Skrzynice – Chmiel – Krzczonów – Sobieska Wola – dr. woj. 837 (o długości 15 047 mb, od km 9+377 do km 17+021 o długości 7644 mb na terenie gminy Jabłonna i od km 25+544 do 32+947 o długości 7403 mb na terenie gminy Krzczonów)
10. Przebudowa ciągu komunikacyjnego obejmującego drogi powiatowe 2228L, 2231L, 2227L, 2229L, poprawiająca bezpieczeństwo ruchu drogowego na terenie gmin Konopnica i Jastków
11. Przebudowa drogi powiatowej nr 2287L Bychawa – Kosarzew – Zielona – Krzczonów od km 1+930 do km 11+674, przebudowa drogi 2300L Teklin – Gierniak od km 0+000 do km 1+900 tworzących ciąg komunikacyjny dł. 11,644 km
12. Przebudowa drogi powiatowej nr 2205L Garbów – Ożarów – Sadurki od km 0+000 do km 8+171, przebudowa drogi powiatowej nr 2207L Ługów – Dobrowola – Sługocin od km 2+280 do km 3+430 tworzących ciąg komunikacyjny dł. 9,321 km
13. Przebudowa drogi powiatowej nr 2236L Niezabitów – Łubki – Wojciechów od km 0+000 do km 7+243, przebudowa drogi powiatowej nr 2238L Halinówka – Góra – Bełżyce od km 0+000 do km 2+754, przebudowa drogi powiatowej nr 2239L Bełżyce – Chmielnik – Góra od km 5+680 do km 6+639, przebudowa drogi powiatowej nr 2240L Kol. Chmielnik – Kierz – Cuple od km 0+000 do km 5+368 tworzących ciąg komunikacyjny o łącznej długości 16,324 km

### 3.4. Lokalizacja ważniejszych obiektów użyteczności publicznej

**Tabela 27. Wykaz podmiotów użyteczności publicznej prowadzonych przez powiat oraz urzędy gmin**

Lp.	Nazwa jednostki	Adres
1	Zespół Szkół im. Mikołaja Kopernika w Bełżycach	Bełżyce
2	Zespół Szkół im. ks. A. Kwiatkowskiego w Bychawie	Bychawa
3	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Bystrzycy	Bystrzyca
4	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Załuczu	Załucze
5	Zespół Szkół Specjalnych przy Domu Pomocy Społecznej w Matczynie	Matczyn
6	Zespół Szkół Zawodowych Nr 1 im. mjr. H. Dobrzańskiego w Bychawie	Bychawa
7	Zespół Szkół Technicznych im. T. Kościuszki w Bełżycach	Bełżyce
8	Zespół Szkół w Niedzwicy Dużej	Niedzwica Duża



9	Zespół Szkół Rolniczych Centrum Kształcenia Praktycznego w Pszczelej Woli	Pszczela Wola
10	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Niemcach	Niemce
11	Zespół Szkół Techniki Rolniczej im. W. Witosa w Piotrowicach	Piotrowice
12	Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Bełżycach	Bełżyce
13	Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna nr 7 w Lublinie	Lublin
14	Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Bychawie	Bychawa
15	Powiatowy Ośrodek Doskonalenia Nauczycieli	Lublin
16	Powiatowa Biblioteka Publiczna	Lublin
17	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Bychawie	Bychawa
18	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Nr 1 w Bełżycach	Bełżyce
19	Urząd Miejski Bełżyce	Bełżyce
20	Urząd Miejski Bychawa	Bychawa
21	Urząd Gminy Borzechów	Borzechów
22	Urząd Gminy Garbów	Garbów
23	Urząd Gminy Głusk	Dominów
24	Urząd Gminy Jabłonna	Jabłonna Majątek
25	Urząd Gminy Jastków	Panieńszczyzna
26	Urząd Gminy Konopnica	Kozubszczyzna
27	Urząd Gminy Krzczonów	Krzczonów
28	Urząd Gminy Niedzwica Duża	Niedzwica Duża
29	Urząd Gminy Niemce	Niemce
30	Urząd Gminy Strzyżewice	Strzyżewice
31	Urząd Gminy Wojciechów	Wojciechów
32	Urząd Gminy Wysokie	Wysokie
33	Urząd Gminy Zakrzew	Zakrzew

Na terenie powiatu najliczniejsze obiekty użyteczności publicznej koncentrują się w miastach Bychawie i Bełżycach. Jednakże największe skupisko podmiotów o charakterze użyteczności publicznej znajduje się w mieście Lublin, które zapewnia powszechny dostęp we wszystkich aspektach życia: opieki zdrowotnej, edukacji, rekreacji, czy też administracji publicznej. Ze względu na centralne położenie oraz istniejącą sieć komunikacyjną, również mieszkańcy Powiatu Lubelskiego, korzystają w dużym stopniu z tych obiektów.

### 3.5. Sieć linii użyteczności publicznej

Na podstawie obecnej sieci połączeń komunikacyjnych można określić różne możliwe warianty sieci transportu autobusowego do objęcia użytecznością publiczną. Podstawowymi kryteriami, którymi należy kierować się przy określaniu tej sieci są:

- Wielkość obecnych potoków pasażerskich
- Zapewnienie połączeń na poziomie powiatowym tj. między siedzibą powiatu i siedzibami gmin (tam gdzie te połączenia istnieją)
- Dodatkowo: zapewnienie wzajemnych połączeń pomiędzy poszczególnymi miejscowościami powiatu (tam gdzie te połączenia istnieją)

Biorąc pod uwagę powyższe kryteria, poniżej przedstawiamy propozycję linii o charakterze użyteczności publicznej:

**Tabela 28. Linie użyteczności publicznej**

Lp.	Od	Do	Przez
1	Garbów Szk.	Garbów Szk.	Garbów Kolonia - Ługów I - Ługów II - Ożarów Szk. - Ożarów I - Ożarów - Ożarów I - Ożarów Szk. - Ługów II - Ługów I, Garbów Kolonia
2	Szczuczki II	Bełżyce D.A.	Halinówka skrz. - Wojciechów - Maszki skrz. - Maszki II skrz. - Maszki - Wojciechów Kolonia I - Wojciechów Kolonia II - Wojciechów - Wojciechów (Skład) - Palikije (skrz. drugie) - Miłocin I - Miłocin Kolonia - Miłocin II Kolonia - Miłocin Kolonia - Miłocin I - Palikije (skrz. drugie) - Stasin Skład Bur. - Stasin - Podole II - Bełżyce D.A.
3	Bełżyce D.A.	Szczuczki II	Podole - Ignaców - Ignaców Wieś - Ignanów Kolonia - Góra - Szczuczki IV Kolonia
4	Bełżyce	Bełżyce	Bełżyce D.A. - Podole II - Stasin - Stasin Skład Buraczany - Palikije Drugie Skrz. - Wojciechów - Wojciechów I - Palikije Drugie skrz. - Palikije Drugie - Palikije Pierwsze - Sporniak Palikijski - Sporniak Palikijski - Palikije Pierwsze - Palikije Drugie - Palikije Drugie skrz. - Wojciechów I - Wojciechów - Olszynki - Ignaców - Podole - Bełżyce D.A.
5	Wojciechów	Sporniak I	Wojciechów I - Palikije Drugie skrz. - Palikije Drugie - Palikije Pierwsze - Sporniak Palikijski - Sporniak II
6	Bełżyce	Bełżyce	Bełżyce ul. Szewska 11 - Bełżyce ul. Przemysłowa - Bełżyce ul. Przemysłowa - Wierzchowiska - Wierzchowiska Górne 16 - Łączki - Borzechów - Borzechów Kolonia - Borzechów Kolonia - Niedzwica Kościelna - Niedzwica Kościelna - Niedzwica Duża ul. Kraśnicka- stacja paliw 11 - Niedzwica Duża ul. Lubelska- kościół 9 - Niedzwica Duża ul. Lubelska- szkoła 12 - Niedzwica Duża ul. Kraśnicka- Bazowa - Niedzwica Kościelna - Niedzwica Kościelna - Borzechów Kolonia - Borzechów - Łączki - Wierzchowiska Górne 14 - Wierzchowiska - ul. Przemysłowa Bełżyce ZS 12 - ul. Przemysłowa Bełżyce - baza GS 10 - Bełżyce ul. Jakuba Nachmana 10 - Bełżyce ul. Szewska 10
7	Bychawa	Krzczonów	Bychawa ul. Piłsudskiego - Bychawa szkoła - Skawinek - Kosarzew Las - Kosarzew Dolny Kolonia - Kosarzew Dolny skrz. - Kosarzew Dolny - Kosarzew Górny I - Kosarzew Górny II - Zielona n.ż. - Zielona skrz. -

			Krzczonów Folwark - Krzczonów n.ż. - Krzczonów ZOZ - Teklin - Krzczonów I - Krzczonów III - Borzęcin - Krzczonów
8	Sobieszczany	Bełżyce	Sobieszczany I - Sobieszczany II - Załucze - Niedrzwica Kościelna - Niedrzwica Duża II - Niedrzwica Duża I - Tomaszówka - Czółna - Wymysłówka - Jaroszewice - Bełżyce ul. Bychawska - Bełżyce ul. Lubelska - Bełżyce ul. Szewska
9	Krasienin	Krasienin	Krasienin szkoła - Krasienin - Osówka I - Krasienin Osówka II - Krasienin Osówka III - Krasienin Osówka IV - Krasienin Osówka V - Krasienin I - Krasienin II - Krasienin szkoła - Krasienin II lipy - Smugi I - Smugi II - Majdan Krasieniński I - Majdan Krasieniński II - Majdan Krasieniński III - Majdan Krasieniński IV - Majdan Krasieniński V - Krasienin szkoła
10	Dziuchów	Ciecierzyn	Dziuchów I - Dziuchów - Kolonia Bystrzyca - Kolonia Bystrzyca I - Kolonia Bystrzyca II - Kolonia Bystrzyca III - Bystrzyca - Bystrzyca I - Bystrzyca II - Bystrzyca III - Swoboda - Swoboda I - Swoboda II - Swoboda III - Swoboda IV - Swoboda V - Swoboda VI - Włoki - Włoki II - Niemce ul. Lubelska "Leonów" - Ciecierzyn - Ciecierzyn szkoła
11	Krasienin	Krasienin	Krasienin szkoła - Krasienin - Osówka I - Krasienin Osówka II - Krasienin Osówka III - Krasienin Osówka IV - Krasienin Osówka V - Krasienin I - Krasienin II - Krasienin szkoła - Krasienin II lipy - Smugi I - Smugi II - Majdan Krasieniński I - Majdan Krasieniński II - Majdan Krasieniński III - Majdan Krasieniński IV - Majdan Krasieniński V - Krasienin szkoła
12	Bełżyce	Bełżyce	Bełżyce D.A. Palikije Drugie 2233L, Miłocin 2233L, Miłocin 2233L, Miłocin 2233L, Miłocin 2233L, Miłocin 2233L, Wojciechów Kolonia I 827/04, Wojciechów Kolonia II 827/06, Wojciechów 827/08, Wojciechów 106915L, Wojciechów 2229L, Palikije Drugie 2229L, Stasin 2233L, Stasin 2233L, Podole 2233L, Bełżyce D.A.
13	Bełżyce	Bychawa	Ponikwy I,II,III, W. Ponikiewska I,II,III, Targowisko I, II, Biskupie I, II, Zakrzew, Tarnawka I, II, Troszczyn, Baraki, Nikodemów, Szklarnia, Boża Wola, Dębina, M. Starowiejski I, II, Stara Wieś I, II, Stara Wieś I, II, Wola Gałęzowska I, II, Gałęzów, Bychawa ul. Partyzantów, Bychawa ul. Piłsudskiego, Bychawa ul. Piłsudskiego (LO).
14	Wojciechów	Bełżyce	Olszynki - Ignaców - Podole - Bełżyce - ul. Szewska - Bełżyce ul. Lubelska - Bełżyce ul. Fabryczna
15	Zakrzew	Bychawa	Zakrzew I - Zakrzew II - Tarnawka - Baraki - Nikodemów I - Nikodemów II - Szklarnia - Stara Wieś Trzecia II - Stara Wieś Trzecia I - Stara Wieś Druga II - Stara Wieś Druga I - Wola Gałęzowska II - Wola Gałęzowska I - Gałęzów - Bychawa ul. Partyzantów - Bychawa ul. Piłsudskiego 32
16	Bychawa	Biskupie	Bychawa ul. Piłsudskiego - Zaraszów - Kąty - Splawy - Wysokie, Rynek Jabłonowskich - Wysokie, Rynek Jabłonowskich - Dragany - Nowy Dwór - Gózkówka - Biskupie
17	Ponikwy	Bychawa	Ponikwy I, II, III, Wólka Ponikiewska I, II, III - Targowisko I, II - Zakrzew - Baraki - Nikodemów - Annów - Boża Wola - Dębina - Majdan Starowiejski I, II - Józów - Wola Gałęzowska I, II - Gałęzów - Bychawa ul. Partyzantów - Bychawa ul. Piłsudskiego - Bychawa ul. Piłsudskiego LO
18	Piotrkówek Rondo	Piotrków szkoła	Piotrkówek Rondo - Piotrkówek Wieś I - Piotrkówek sklep - Piotrkówek koło p.Sobiech - Piotrkówek skrzyż. - Piotrków skrzyż./Bychawę - Piotrków skrzyż./Piaski - Piotrków szkoła
19	Ponikwy	Bychawa	Ponikwy I, II, III - Wólka Ponikiewska I, II, III - Targowsisko I, II - Biskupie I, II - Zakrzew - Tarnawka I, II - Pliszczyn - Baraki - Nikodemów - Szklarnia - Boża Wola - Dębina - M. Starowiejski I, II - Stara Wieś I, II - Stara Wieś I, II - Marynki - Wola Gałęzowska I, II - Gałęzów - Bychawa ul. Partyzantów - Bychawa ul. Piłsudskiego - Bychawa ul. Piłsudskiego LO

### 3.6. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m.in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

W celu sprostania przez system transportu publicznego wymaganiom różnych grup osób, należy dążyć do włączenia w jego planowanie jak najszerszej reprezentacji zainteresowanych np. poprzez konsultacje społeczne z organizacjami pozarządowymi działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych itp.

Organizator transportu publicznego ma więc obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, czy osób z małymi dziećmi w wózkach itp.

Dalsze omówienie zagadnienia dotyczącego ułatwienia dostępu do publicznego transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej, znajduje się w rozdziale 7.2. niniejszego planu.

## 4. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Publiczny transport zbiorowy jest usługą, której realizacja ma na celu nieprzerwane zaspokajanie potrzeb społeczeństwa na danym obszarze. Wykonywanie przewozów ze względów społecznych, często na trasach pozbawionych transportu zbiorowego, wiąże się z powstaniem deficytu finansowego, który skutecznie zniechęca przewoźników do świadczenia usług komercyjnych. Szansą na wprowadzenie lub zwiększenie dostępności transportowej dla takich rejonów jest rozpoczęcie świadczenia usług o charakterze użyteczności publicznej. Wprowadzenie tego rodzaju usług należy wykonać przede wszystkim zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, regulującej m.in. zagadnienia związane ze sposobami wyboru operatora i finansowania przewozów, a także źródeł subsydiowania usług. Rada Powiatu może ustalać ceny za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich.

Obecne finansowanie przede wszystkim inwestycji taborowych i infrastruktury odbywa się w dużej mierze przy współfinansowaniu funduszy unijnych. Fundusze strukturalne to podstawowe instrumenty polityki strukturalnej Unii Europejskiej. Ich celem jest wspieranie restrukturyzacji i modernizacji gospodarek krajów UE, a tym samym zmniejszenie dysproporcji pomiędzy poziomem rozwoju poszczególnych regionów krajów UE. W latach 2007-13 Polska otrzymała z Unii Europejskiej ponad 67 mld euro, dzięki czemu stała się największym spośród wszystkich państw członkowskich beneficjentem środków unijnych. Przygotowane przez Polskę programy operacyjne były największe nie tylko w danej perspektywie finansowej, ale często także w historii Unii Europejskiej.

**Tabela 29. Programy Operacyjne w latach 2007-2013**

Nazwa	% całości środków	Kwota w mld euro
PO Infrastruktura i Środowisko	41,90	27,9
PO Innowacyjna Gospodarka	12,40	8,3

PO Kapitał Ludzki	14,60	9,7
PO Rozwój Polski Wschodniej	3,40	2,3
PO Pomoc Techniczna	0,80	0,5
16 Regionalnych Programów Operacyjnych	24,90	16,6
Programy Celu Europejskiej Współpracy Terytorialnej	-	0,7

Należy podkreślić, że większość środków wspólnotowych dla Polski wydanych ma być na infrastrukturę, w tym w bardzo dużej części na infrastrukturę transportową. Także w kolejnych latach, w nowej perspektywie 2014-2020 otrzymamy ogromną pulę środków – 73 mld euro z polityki spójności.

Dotychczas w samym tylko powiecie lubelskim, wg danych zamieszczonych w serwisie <http://www.mapadotacji.gov.pl/>, liczba projektów wyniosła 1233 o łącznej wartości 3 337 716 931,94 zł w tym dofinansowanie z Unii Europejskiej to 2 032 588 811,35 zł.

Zgodnie z rozdziałem 6 art. 50 i 51 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* można wskazać źródła finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, które w głównej mierze może polegać na:

- pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu: utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, lub utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione, lub poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

W przypadku operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 2 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*, przekazanie rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego nie może prowadzić do odzyskania całości poniesionych kosztów.

Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio do operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 3 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*, jeżeli umowa o świadczenie usług publicznych przyjmie formę koncesji na usługi.

W przypadku operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 2 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*:

- pobieranie opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 1 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*, stanowi prawo do korzystania z usługi,
- udostępnianie środków transportu, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*, oraz przekazanie rekompensaty stanowi płatność koncesjodawcy – w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi.

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

- środki z budżetu państwa
- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem.



Do źródeł finansowania, o których mowa powyżej, należą również wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

Jako dodatkowe źródła finansowania usług przewozowych można wskazać wpływy ze sprzedaży różnych usług i opłat dodatkowych pobieranych od przedsiębiorstw oraz osób fizycznych w postaci m.in.: reklamy i prawa do działalności reklamowej, opłat za korzystanie z przystanków, opłat za jazdę bez biletu.

Udział poszczególnych źródeł w finansowaniu przewozów będzie zmienny. Zależy m.in. od popytu na transport zbiorowy, sytuacji społeczno-gospodarczej w kraju i w regionie oraz możliwości budżetowych poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego objętych porozumieniem.

Podsumowując środki z budżetu państwa i budżetu Samorządu Województwa Lubelskiego, w tym przede wszystkim pochodzące z funduszy Unii Europejskiej w ramach polityki budżetowej UE na lata 2014-2020, będą źródłem finansowania inwestycji infrastrukturalnych i taborowych związanych ze świadczeniem usług publicznych w zakresie transportu zbiorowego.

Z organizacją przewozów związane są zależności pomiędzy organizatorem a operatorem w zakresie dofinansowania działalności operatora. Operatorowi przysługuje rekompensata z tytułu „utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym” lub „utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione” lub „poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego”.

Operatorom przysługuje tzw. „rozsądny zysk”, z wyjątkiem podmiotów: – wybranych w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi lub – z którymi bezpośrednio zawarto umowę o świadczenie usług przewozowych i przyjęła ona formę koncesji na usługi lub – będącymi samorządowymi zakładami budżetowymi.

„Rozsądny zysk” jest określany jako „stopa zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne”. Obecnie trwają prace w Ministerstwie Finansów nad rozporządzeniem, które będzie określało wysokość rozsądnego zysku przysługującego operatorowi.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym precyzyjnie określa podmioty odpowiedzialne za organizowanie oraz związane z nim finansowanie linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej. Ze względu na zasięg przewozów: dopłaty powiatowe – mają zastosowanie tylko na liniach komunikacyjnych wytyczonych w granicach jednego powiatu lub powiatów sąsiadujących, jeśli zostało zawarte porozumienie na przekazanie zadań związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego lub istnieje związek powiatów.

Zainteresowane samorządy gminne i powiatowe mogą partycypować finansowo w utrzymaniu linii organizowanych przez Województwo Lubelskie. Środki finansowe na utrzymanie linii komunikacyjnych będą przekazywane na podstawie porozumień o udzielaniu pomocy finansowej w formie dotacji celowej, zawieranych pomiędzy Województwem Lubelskim i samorządami lokalnymi, przez teren których przebiegać będzie linia komunikacyjna.

Dla samorządów niższego szczebla niż województwo, udzielanie pomocy publicznej województwu w postaci dopłat do linii wojewódzkich realizujących również przewozy pasażerskie w granicach administracyjnych tych samorządów, odpowiadające zapotrzebowaniu ich mieszkańców może być korzystniejsze niż uruchamianie własnych linii komunikacyjnych na trasach pokrywających się.

## **5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu**

W dziale tym przedstawiamy analizę badań ankietowych, przeprowadzonych przez firmę Blue Ocean na potrzeby przygotowywanego planu transportowego Powiatu Lubelskiego.

### 5.1. Obszar badania

Badania ankietowe przeprowadzane były na terenie powiatu lubelskiego w okresie 3–7 lutego 2014 roku.

Wykonawca w porozumieniu z Zamawiającym wykonał badania w następujących miejscach:

- zakłady pracy
- komunikacja zbiorowa

**Łącznie pozyskano 307 ankiet (stan na 17 lutego 2014 r.)**

### 5.2. Narzędzie badawcze

W celu sprawnego przeprowadzenia badań przygotowano ankietę, która składała się z pytań dotyczących zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu lubelskiego.

- jakimi środkami transportu najczęściej Pan/Pani podróżuje?
- dlaczego najczęściej wybiera Pan/Pani ten środek transportu do podróży?
- jak często podróżuje Pan/Pani komunikacją zbiorową?
- w jakich godzinach korzysta Pan/Pani najczęściej z przejazdów autobusami komunikacji publicznej?
- jaki jest najczęstszy powód Pana/Pani podróży komunikacją zbiorową ?
- iloma środkami komunikacji publicznej musi Pan/Pani dojeżdżać z domu do pracy/szkoły?
- na jakim przystanku Pan/Pani zwykle wsiada/ wysiada ?

Narzędzie badawcze składało się również z pytań o oczekiwania i preferencje podróżnych. Miały one charakter zamknięty. Ankietowani, przy użyciu prostej pięciostopniowej skali ocen (od 1 do 5) wyrażali swój poziom oczekiwań oraz oceniali jakość wykonywanych usług w odniesieniu do 11 cech jakości lokalnego transportu zbiorowego w powiecie lubelskim, a tym samym wskazali, który z postulatów przewozowych jest najważniejszy, a który najmniej znaczący.

Ocenie pasażerów poddano niżej wymienione postulaty przewozowe, będące jednocześnie kryteriami jakości usług przewozowych.

**Tabela 30. Zestawienie cech usług przewozu**

	Cecha usługi przewozu	Poziom oczekiwań	Ocena jakości usług
1.	Punktualność kursowania pojazdów		
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów		
3.	Bezpieczeństwo podróży		
4.	Warunki podróżowania		
5.	Warunki oczekiwania na przystankach		
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej		
7.	Cena biletu		

8.	Bezpośredniość połączenia		
9.	Kultura kierujących		
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)		
11.	Kontrola biletowa		

Zastosowana pięciostopniowa skala ocen zarówno poziomu oczekiwań jak i jakości usług transportowych oznacza, że w przypadku oceny „5” respondent uważa, że dana cecha jest najważniejsza dla niego i w pełni zaspakaja jego potrzebę w tym zakresie, natomiast ocena „1” oznacza, że dana cecha nie ma znaczenia dla niego, a w ocenie jakości uważa, że jest realizowana na bardzo niskim poziomie.

### 5.3. Charakterystyka badanych

Konstrukcja kwestionariusza zawierająca metryczkę umożliwia przedstawienie respondentów ze względu na płeć, wiek, status zawodowy, wykształcenie. Poniżej przedstawione są statystyki charakteryzujące próbę statystyczną pasażerów.

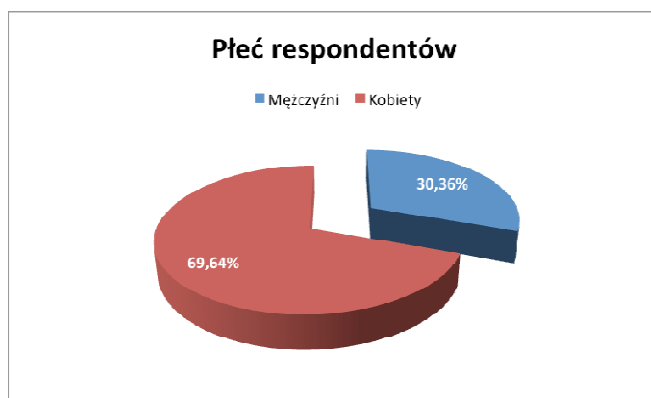
### 5.4. Płeć respondentów

Profil płci respondentów nie do końca odpowiada profilowi płci mieszkańców powiatu (kobiety - 51,09%, mężczyźni - 48,91%, stan na koniec 2012 r.). Powodem takiego stanu rzeczy była ogólna niechęć mężczyzn do udzielania odpowiedzi w prowadzonych badaniach.

**Tabela 31. Płeć respondentów**

	Liczba wskazań
Mężczyźni	92
Kobiety	211

**Rysunek 10. Płeć respondentów**



### 5.5. Status zawodowy respondentów

Wśród badanych dominują osoby pracujące (65,18%) oraz osoby prowadzące własną działalność gospodarczą, które stanowią drugą największą grupę badanych (9,58%). Zbliżoną liczbę ankietowanych stanowią emeryci/renciści oraz studenci i osoby bezrobotne. Łącznie ta grupa respondentów stanowi niecałe 20% wszystkich przebadanych. Marginalny jest odsetek uczniów szkół średnich, gimnazjalnych oraz szkół podstawowych

Rysunek 11. Status zawodowy respondentów

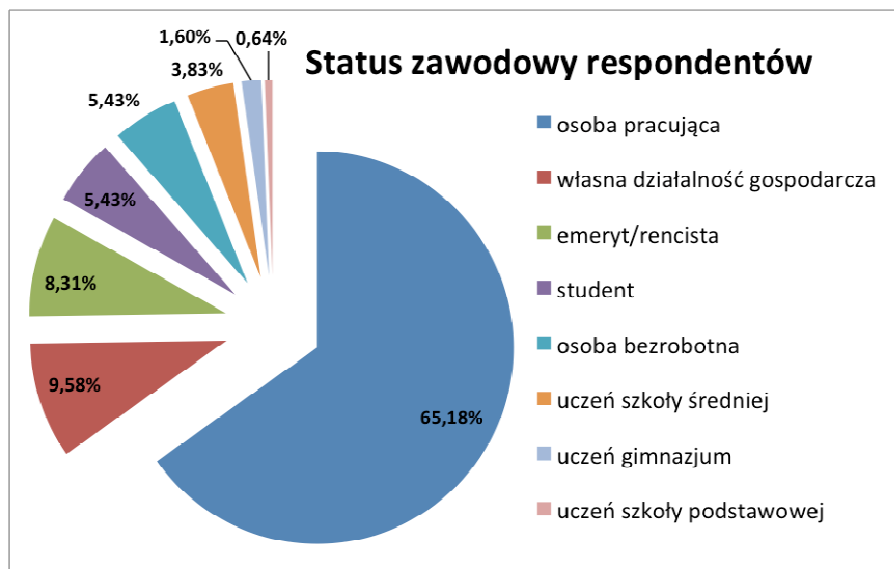


Tabela 32. Status zawodowy respondentów

Status zawodowy	Liczba wskazań
osoba pracująca	204
własna działalność gospodarcza	30
emeryt/rencista	26
student	17
osoba bezrobotna	17
uczeń szkoły średniej	12
uczeń gimnazjum	5
Uczeń szkoły podstawowej	2

### 5.6. Wykształcenie respondentów

Struktura wykształcenia respondentów powiatu charakteryzuje się wysokim poziomem osób z wykształceniem średnim (42,12%). Niewiele mniej osób posiada wykształcenie wyższe (38,91%). Co dziesiąta osoba posiada wykształcenie zawodowe (9,32%). Kolejne 10 proc. osób stanowią te deklarujące wykształcenie podstawowe (5,79%) i gimnazjalne (3,86%).

Rysunek 12. Wykształcenie respondentów

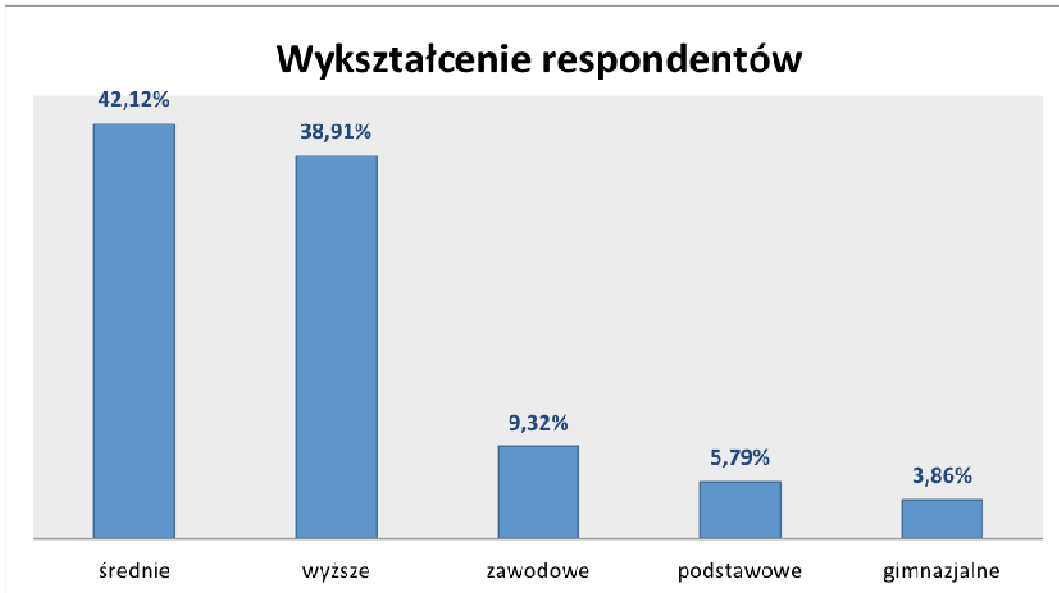


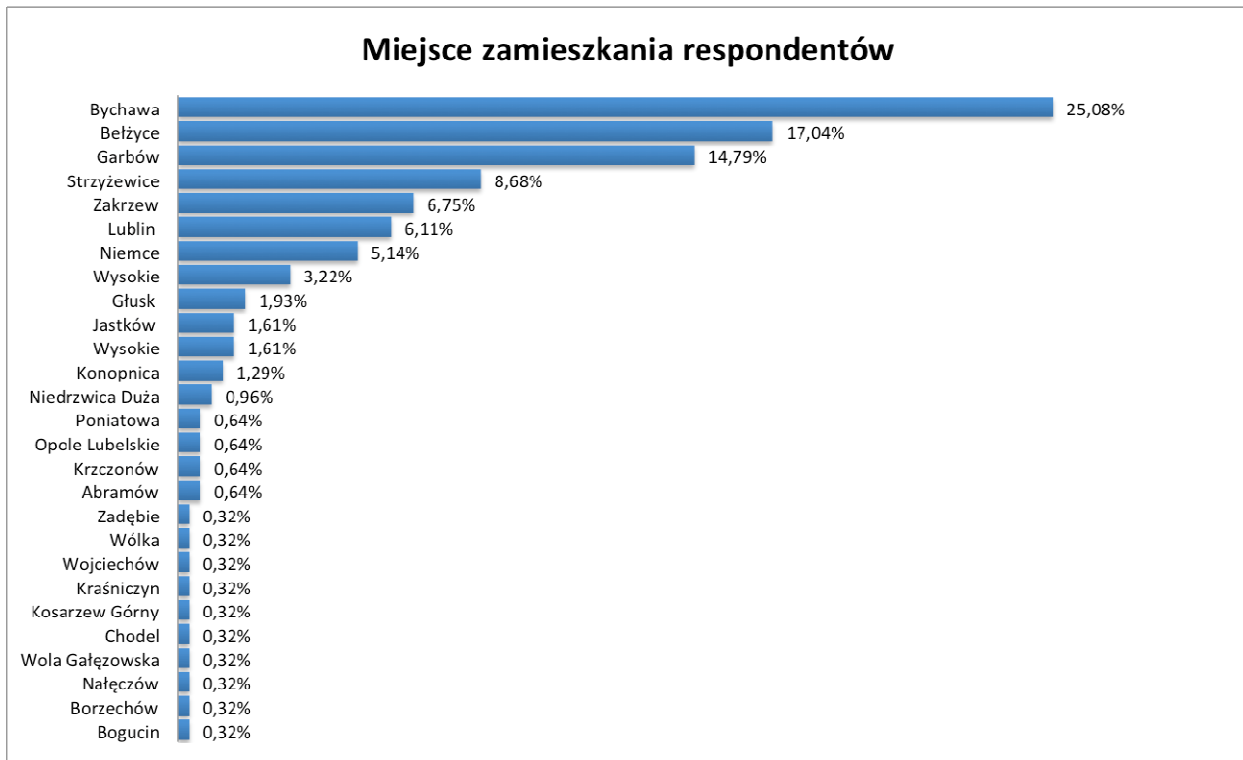
Tabela 33. Wykształcenie respondentów

rodzaj wykształcenia	Liczba wskazań
średnie	131
wyższe	121
zawodowe	29
podstawowe	18
gimnazjalne	12



## 5.7. Miejsce zamieszkania

Rysunek 13. Miejsce zamieszkania respondentów



Z przeprowadzonych badań można wywnioskować, że najwięcej respondentów tj. 25,08% pochodzi z Bychawy. Spora grupa ankietowanych zamieszkuje także Bełżyce, Garbów, Strzyżewice, Zakrzew, Lublin oraz Niemce. Łącznie mieszkańcy tych miejscowości stanowią ponad 80 proc. całej grupy respondentów.

Tabela 34. Miejsce zamieszkania

Miejsce zamieszkania respondentów
Bychawa
Bełżyce
Garbów
Strzyżewice
Zakrzew
Lublin
Niemce
Wysokie
Głusk
Wysokie
Jastków
Konopnica
Niedzwica Duża
Abramów
Krzczonów
Opole Lubelskie
Poniatowa

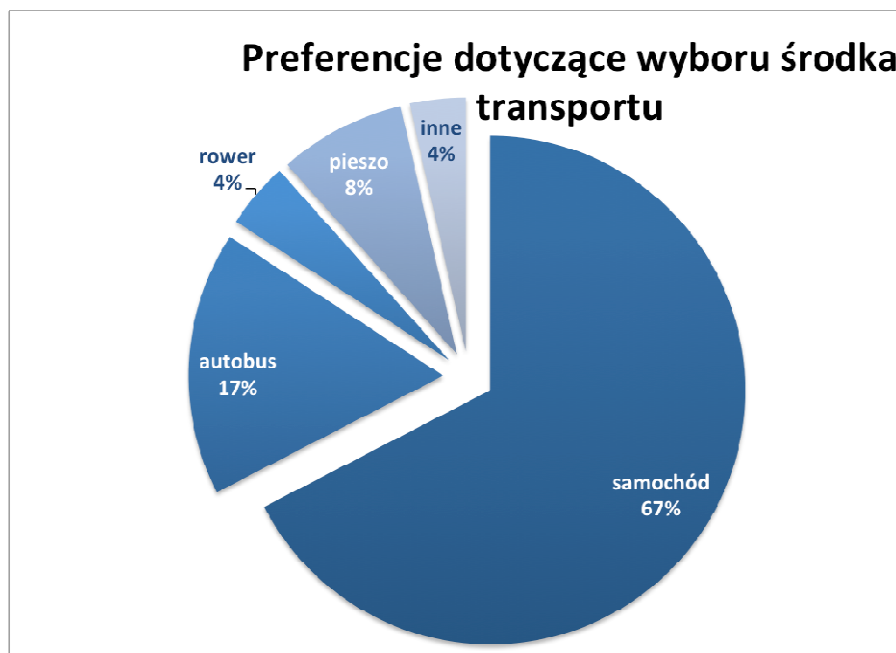
<b>Bogucin</b>
<b>Borzechów</b>
<b>Nałęczów</b>
<b>Wola Gałęzowska</b>
<b>Chodel</b>
<b>Kosarzew Górny</b>
<b>Kraśniczyn</b>
<b>Wojciechów</b>
<b>Wólka</b>
<b>Zadębie</b>

### 5.8. Wybór środka transportu

Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez respondentów okazał się samochód. Wskaźnik ten osiąga tak wysoki poziom (67%) ze względu na dość przeciętną sieć połączeń autobusowych na terenie powiatu. Nie dziwi zatem niski odsetek osób wybierających autobus jako swój podstawowy środek transportu (zaledwie 17%). Co dwunasta osoba wybiera podróż pieszą, a tylko 4 % respondentów decyduje się skorzystać z roweru.

Warto odnotować, że 4% ankietowanych, jako preferowany środek transportu wybrało odpowiedź „inne”, gdzie wskazywali takie środki transportu, jak skuter, motocykl, a nawet taksówkę.

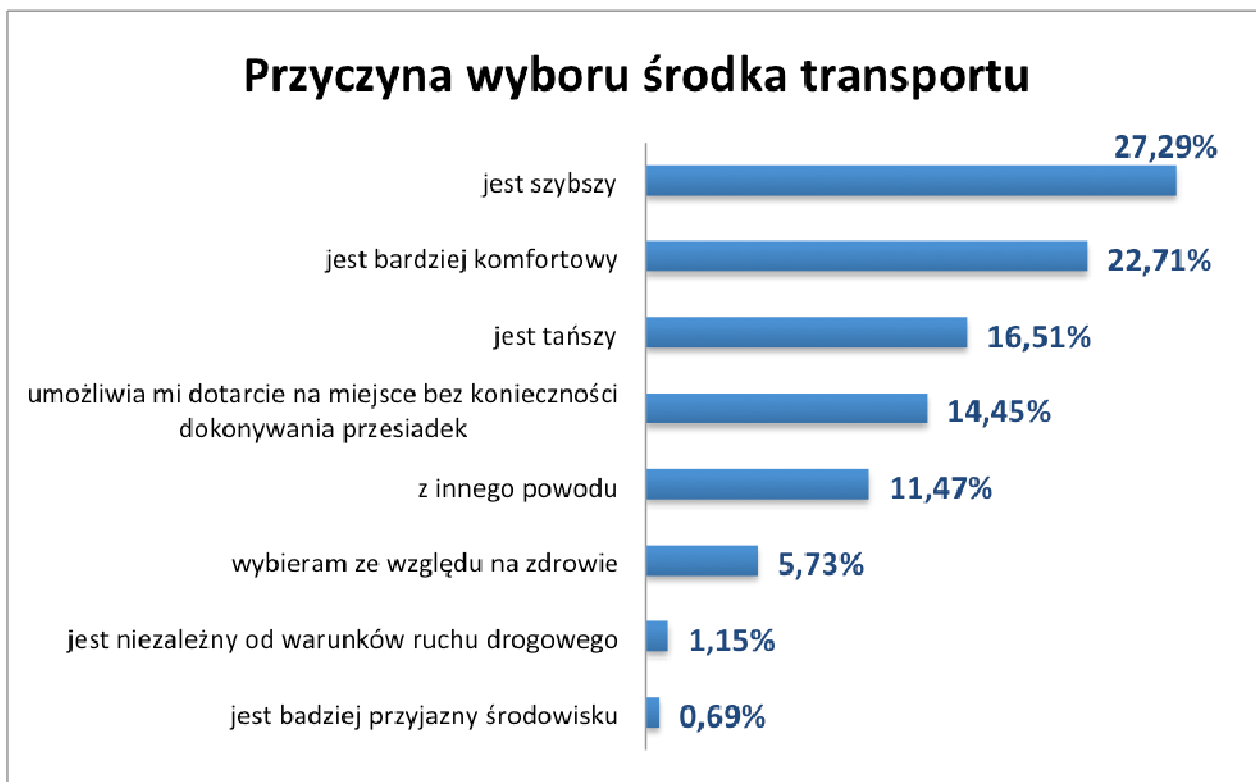
**Rysunek 14. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu**



### 5.9. Przyczyna wyboru środka transportu

Respondenci wskazujący dany środek transportu, jako najczęściej przez nich wybierany podawali, że decydują się na ten konkretny, przede wszystkim ze względu na to, że „jest szybszy” (27,29%) oraz „jest bardziej komfortowy” (22,71%). Zbliżony wynik uzyskały wskazania „jest tańszy” oraz „umożliwia mi dotarcie na miejsce bez konieczności dokonania przesiadek” – odpowiednio 16,51% oraz 14,45%. Niewiele osób spośród ankietowanych swoją decyzję opiera na przesłankach środowiskowych (0,69%). Co ciekawe ponad 11 % respondentów wybiera dany środek transportu z jeszcze innych powodów.

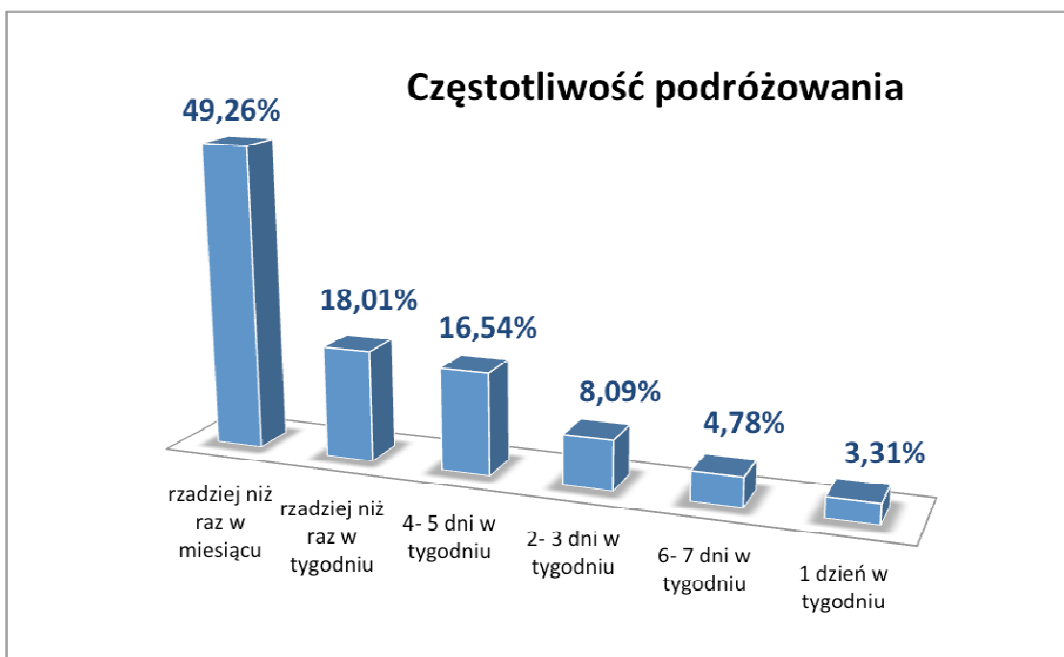
Rysunek 15. Przyczyna wyboru środka transportu



**5.10. Częstotliwość podróżowania**

Respondenci powiatu lubelskiego podróżują komunikacją publiczną najczęściej rzadziej niż raz w miesiącu, aby dotrzeć do szkoły lub pracy. Taką odpowiedź wybrała prawie połowa ankietowanych (49,26%). Dwa kolejne wybory respondentów to: „rzadziej niż raz w tygodniu” (18,01%) i „4-5 dni w tygodniu” (16,54%). 3,31% ankietowanych podaje z kolei, że korzysta z niej raz w tygodniu.

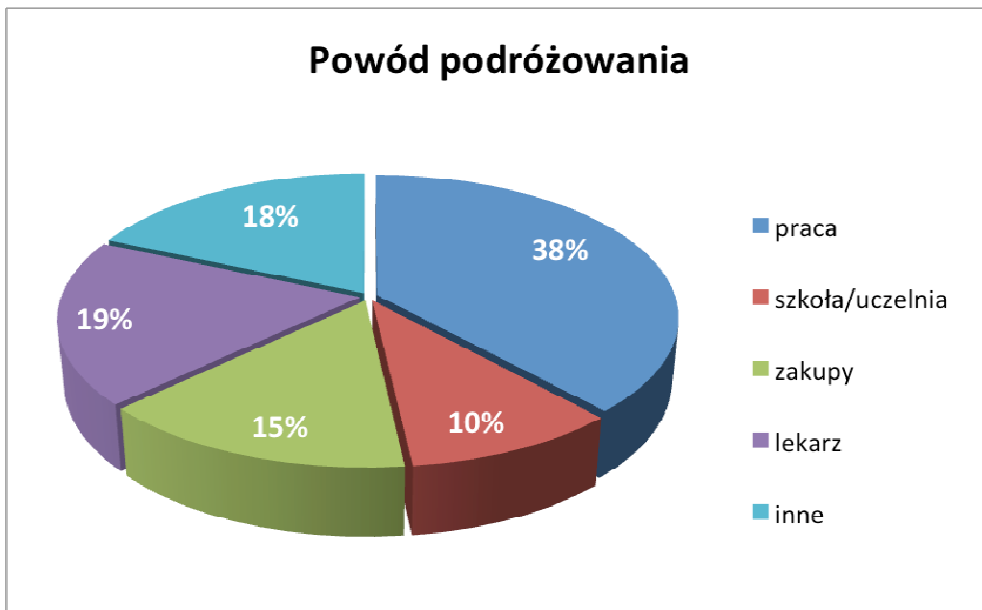
Rysunek 16. Częstotliwość podróżowania



**5.11. Powód podróży**

Powód podróży jest silnie skorelowany ze statusem zawodowym i częstością podróży. Cel podróży uczniów i osób pracujących jest oczywisty, natomiast emeryci jeżdżą głównie na zakupy lub do lekarza.

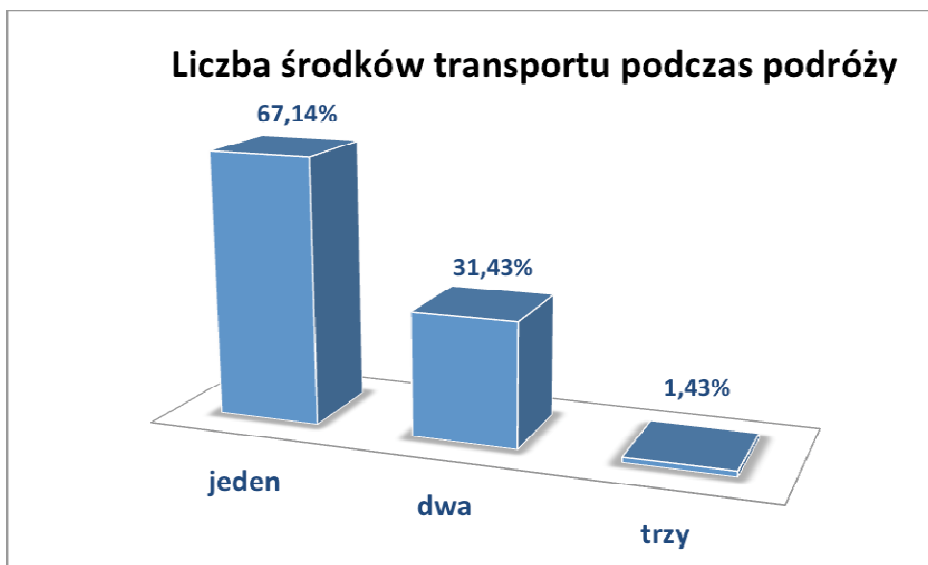
**Rysunek 17. Powód podróży**



**5.12. Liczba środków transportu podczas podróży**

Wśród respondentów ponad 67% korzysta z jednego środka transportu. Przesiada się raz, blisko 32% zapytanych o zwyczajnie podróży. Jedna osoba na sto musi przesiadać się dwukrotnie.

**Rysunek 18. Liczba środków transportu podczas podróży**



### 5.13. Preferencje pasażerów

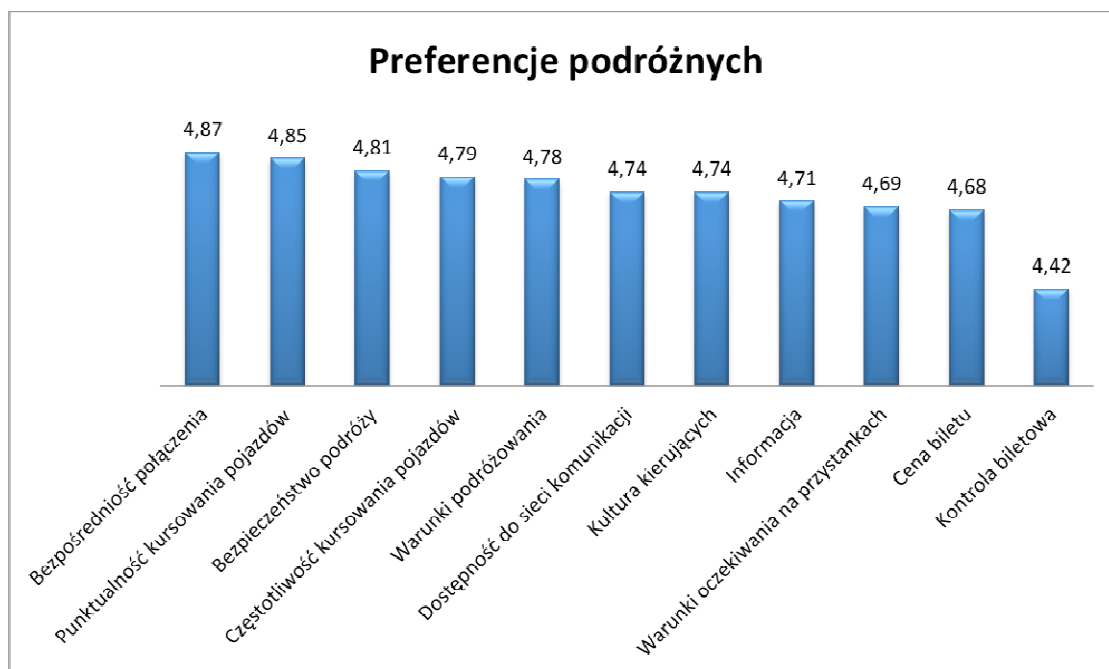
Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono w poniższej tabeli:

**Tabela 35. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji**

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Bezpośredniość połączenia	4,87	1
2.	Punktualność kursowania pojazdów	4,85	2
3.	Bezpieczeństwo podróży	4,81	3
4.	Częstotliwość kursowania pojazdów	4,79	4
5.	Warunki podróżowania	4,78	5
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,74	6
7.	Kultura kierujących	4,74	7
8.	Informacja	4,71	8
9.	Warunki oczekiwania na przystankach	4,69	9
10.	Cena biletu	4,68	10
11.	Kontrola biletowa	4,42	11
<b>Średni poziom preferencji</b>		<b>4,73</b>	

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym za najważniejszą cechę uznali bezpośredniość połączenia (4,87), na drugim miejscu znalazła się punktualność kursowania pojazdów (4,85) natomiast za najbardziej nieistotną cechę uznano kontrolę biletów (4,42) i cenę biletu (4,68).

**Rysunek 19. Preferencje podróżnych**





### 5.14. Ocena jakości usług

Respondenci wyrazili także swój stopień satysfakcji ze świadczonych usług przewozowych w powiecie lubelskim.

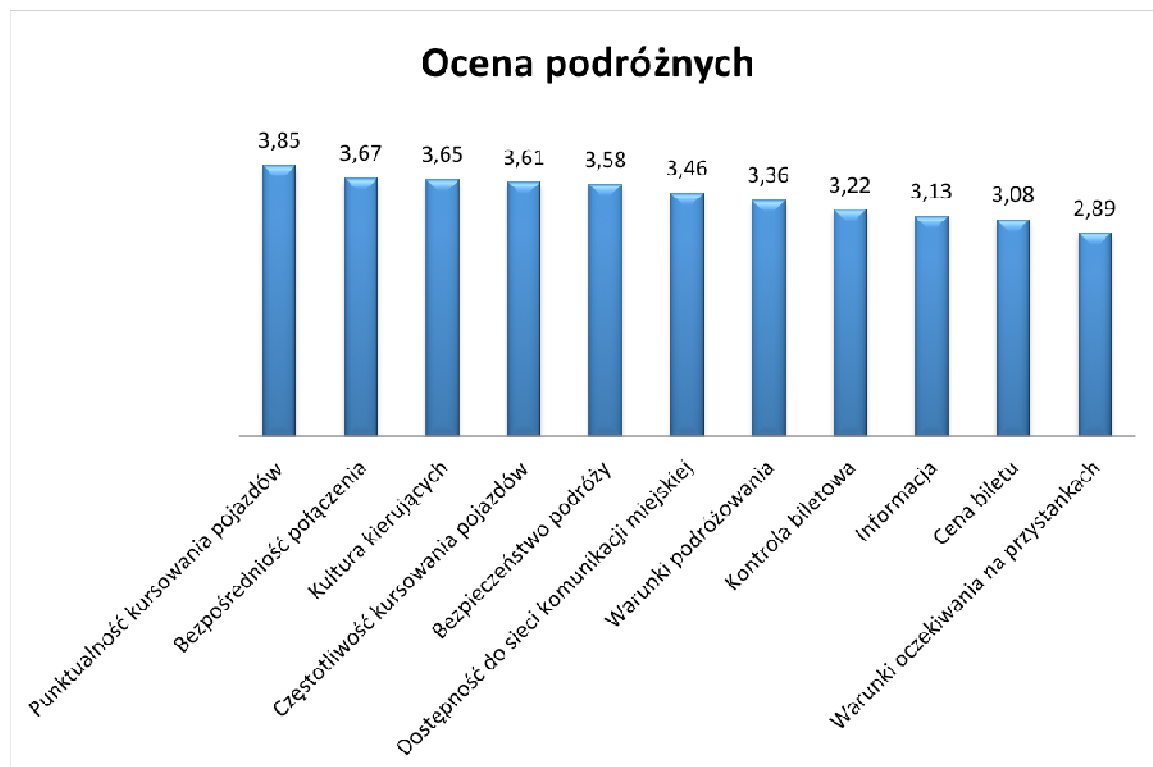
**Tabela 36. Wyniki w zakresie oceny poziomu jakości usług**

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Punktualność kursowania pojazdów	3,85	1
2.	Bezpośredniość połączenia	3,67	2
3.	Kultura kierujących	3,65	3
4.	Częstotliwość kursowania pojazdów	3,61	4
5.	Bezpieczeństwo podróży	3,58	5
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	3,46	6
7.	Warunki podróżowania	3,36	7
8.	Kontrola biletowa	3,22	8
9.	Informacja	3,13	9
10.	Cena biletu	3,08	10
11.	Warunki oczekiwania na przystankach	2,89	11
<b>Średni poziom oceny jakości usług</b>		<b>3,41</b>	

Podróżni uczestniczący w badaniu ankietowym najwyżej ocenili punktualność kursowania pojazdów oraz bezpośredniość połączenia.

Stosunkowo najniżej zostały ocenione cena biletu i warunki oczekiwania na przystankach.

**Rysunek 20. Ocena podróżnych**



### 5.15. Luki jakościowe, preferencje versus oceny respondentów

Zastosowane narzędzie badawcze dało możliwość oszacowania luk jakościowych względnej i bezwzględnej.

- luka jakościowa względna stanowi różnicę pomiędzy rzeczywistymi oczekiwaniami respondentów a ich odnotowanymi w trakcie badań ocenami usług transportowych
- luka jakościowa bezwzględna stanowi różnicę pomiędzy maksymalnymi, wzorcowymi na najwyższym poziomie (5) oczekiwaniami respondentów a rzeczywistymi ich oczekiwaniami.

**Tabela 37. Luki jakościowe**

	Cecha usługi przewozu	Preferencje maksymalne	Preferencje rzeczywiste podróży	Ocena jakości usług	Względna luka jakościowa	Bezwzględna luka jakościowa
1.	Punktualność kursowania pojazdów	5	4,85	3,85	1	1,15
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów	5	4,79	3,61	1,18	1,39
3.	Bezpieczeństwo podróży	5	4,81	3,58	1,23	1,42
4.	Warunki podróżowania	5	4,78	3,36	1,42	1,64
5.	Warunki oczekiwania na przystankach	5	4,69	2,89	1,8	2,11
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	5	4,74	3,46	1,28	1,54
7.	Cena biletu	5	4,68	3,08	1,6	1,92
8.	Bezpośredniość połączenia	5	4,87	3,67	1,2	1,33
9.	Kultura kierujących	5	4,74	3,65	1,09	1,35
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	5	4,71	3,13	1,58	1,87
11.	Kontrola biletowa	5	4,42	3,22	1,2	1,78
<b>Średni poziom oceny jakości usług</b>		3,41				

Największa luka jakościowa względna wystąpiła dla cech:

- Warunki oczekiwania na przystankach (1,80)
- Cena biletu (1,60)

Najmniejsza luka jakościowa względna wystąpiła dla następujących cech:

- Punktualność kursowania pojazdów (1,00)
- Kultura kierujących (1,09)

Największa luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- warunki oczekiwania na przystankach (2,11)
- Cena biletu (1,92)

Najmniejsza luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Bezpośredniość połączenia (1,33)
- Punktualność kursowania pojazdów (1,15)

Jakkolwiek wyniki otrzymane w rezultacie przeprowadzonych badań w powiecie lubelskim są same w sobie cenne ze względu na właściwą metodę i zakres badawczy, to możliwość ich porównania z wynikami z innych lat może dać pełny obraz funkcjonowania operatorów publicznego transportu zbiorowego oraz oczekiwań społeczności lokalnej - niezwykle użyteczny dla organizatorów transportu publicznego. Ujawniający się trend we wspomnianych zakresach byłby wiarygodną podstawą do podejmowania decyzji o jego zahamowaniu jeśli byłby niekorzystny lub wzmocnienia w przypadku jego pomyślnego przebiegu.

## **6. Zasady organizacji rynku przewozów**

### **6.1. Rola organizatora transportu publicznego**

Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do linii komunikacyjnych w międzygminnych przewozach pasażerskich na terenie powiatu lubelskiego jest Starosta Lubelski, zaś w przewozach gminnych-Burmistrzowie lub Wójtowie poszczególnych gmin.

Do zadań organizatora należy między innymi: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Powiat lubelski jest organizatorem przewozów na 19 liniach komunikacyjnych, zaś każda z gmin wchodzących w skład powiatu realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na swoim obszarze. Na terenie powiatu lubelskiego organizatorem transportu publicznego są gminy oraz powiat w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu. W związku z faktem, że Powiat Lubelski nie posiada własnego taboru autobusowego, nie musi wykonywać czynności takich jak:

- a. ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat za usługi świadczone przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego – zgodnie z Ustawą z dnia 15.11.1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. 2012.1173)
- b. ustalanie regulaminu przewozu osób.

### **6.2. Integracja transportu publicznego z indywidualnym**

Zróżnicowanie rodzajów przewozów i odległości wymaga koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych. Koordynacja poszczególnych podsystemów i gałęzi transportowych w przewozach pasażerskich to usprawnienie całego cyklu podróży w zakresie:

- współdziałania wszystkich elementów składowych realizacji potrzeb przewozowych w ramach pasażerskiego systemu transportu;
- integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu, co pozwala na spełnienie oczekiwań pasażera, co do punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

Oczekiwane przez pasażerów punktualność i szybkość podsystemów i gałęzi transportowych powinny być zapewnione przez intramodalność i intermodalność transportową.

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązującymi w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji: 75 % – transport publiczny oraz 25 % – transport indywidualny. Biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu w kraju –powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne proporcje przyjmuje się podział 50 % : 50 %.

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Oprócz usprawnienia komunikacji zbiorowej należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych)
- parkingów „Parkuj i Jedź”
- systemu informacji i zarządzania ruchem

- systemu ścieżek rowerowych.

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać, a nie wchodzić z sobą w konflikt. Transport publiczny przede wszystkim powinien dominować w relacjach dom-praca i dom-szkola oraz w innych podróżach do centrów miast.

### 6.3. Określenie trybu wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

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

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 8 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* do zadań organizatora (w naszym przypadku – Starosty Lubelskiego) należy przygotowanie i przeprowadzenie postępowania zmierzającego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Sposób przeprowadzenia takiego postępowania regulują przepisy Oddziału 2 omawianej ustawy. Na podstawie art. 19 ust. 1 wybór operatora może nastąpić w jednym z następujących trybów:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - *Prawo zamówień publicznych* (Dz.U. z 2013 r., poz. 907 z późn. zm.), albo
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. *o koncesji na roboty budowlane lub usługi* (Dz. U. Nr 19, poz. 101, ze zm.), albo
- art. 22 ust. 1 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* tzn. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (mówiąc zaś językiem *Prawa zamówień publicznych* –chodzi o tzw. wybór z wolnej ręki).

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

Organizator może zawrzeć bezpośrednio umowę w trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdy:

- 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1.000.000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo
- 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- 4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, przewidzianych w Prawie zamówień publicznych lub ustawie o koncesjach.

Podmiotem wewnętrznym w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007 jest (art. 2 lit. j rozporządzenia) odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.

Jeżeli bezpośrednio ma być zawarta umowa z małym lub średnim przedsiębiorcą eksploatującym nie więcej niż 23 środki transportu, wspomniane wyżej progi mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej

przedmiotu umowy nie wyższej niż 2.000.000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie.

Art. 22 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nakazuje, by umowie zawieranej bezpośrednio na świadczenie usług przewozowych w komunikacji nadać formę koncesji na usługi. Wymogu tego nie stosuje się w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego.

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

- 1) linii komunikacyjnej albo
- 2) linii komunikacyjnych albo
- 3) sieci komunikacyjnej.

Powiat może nadać przewoźnikowi status podmiotu wewnętrznego. Zasadność nadania takiego statusu jest uzasadniona jeśli organizator ma plan dopłaty do operatora w postaci rekompensaty każdego roku. Taka rekompensata płacona przez organizatora pokrywałaby różnicę pomiędzy przychodami a kosztami lub też współfinansowała zakupy inwestycyjne. Posiadanie statusu podmiotu wewnętrznego ułatwiłoby i przyspieszyło proces przekazywania tych środków. Ponadto taki status pozwalałby na podpisanie umowy z takim operatorem na usługi przewozowe na okres 10 lat. Taka umowa oczywiście stabilizowałaby działalność operatora i pozwalałaby na wieloletnie planowanie działalności oraz inwestycji. Oczywiście warunkiem koniecznym jest posiadanie przez organizatora czyli Starostę środków finansowych które byłyby co roku przeznaczane na wypłatę rekompensaty.

Wyznaczenie sieci o charakterze użyteczności publicznej jest istotne z punktu widzenia dalszego finansowania transportu publicznego w powiecie. Refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane są z budżetu Państwa. Obecnie refundacje te stosowane są na wszystkich liniach, zgodnie z wydanymi zezwoleniami na przewóz osób w krajowym transporcie drogowym. Poczynając od 1 stycznia 2017 r. refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane będą wyłącznie na liniach, które uzyskają status linii użyteczności publicznej. Przewoźnicy realizujący przewozy na tych liniach określane będą, jako Operatorzy tych linii. Na pozostałych liniach nadal będzie możliwe stosowanie przez przewoźników ulg tylko handlowych, które jednakże nie będą refundowane z budżetu Państwa i ich stosowanie będzie odbywało się na ryzyko przewoźnika.

W związku z powyższym w przypadku przewozów autobusowych najbardziej efektywnym trybem wyboru takiego operatora dla powiatu lubelskiego powinna być koncesja, o ile nieskuteczny będzie tryb wyboru operatora w wyniku bezpośredniego przyznania (określony w art. 22 ust. 1 ustawy o transporcie publicznym). W tym przypadku wybór operatora mógłby się odbywać na poszczególne linie bądź na pewne grupy tych linii. Jednym z podstawowych kryteriów przetargu na udzielenie koncesji powinna być liczba kursów w dobie na każdej linii. W ten sposób Starosta Lubelski będzie miał aktywne narzędzie w kreowaniu autobusowej polityki przewozowej. Taka sytuacja może poprawić dostępność komunikacyjną mieszkańcom powiatu lubelskiego.

## 7. Pożądany standard usług przewozowych

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

Wśród możliwych kryteriów określenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można wymienić m.in.:

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym
- dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego

- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych
- standard napelnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym
- optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy
- dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego
- komfort jazdy pasażerów
- czystość pojazdów i przystanków
- ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego.

Należy podkreślić znaczenie ostatniego ze wspomnianych kryteriów. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkowało rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

Wśród elementów systemu transportu publicznego przyjaznego dla pasażerów można wymienić m.in.:

- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych
- punktualność zgodną z rozkładem jazdy
- sieć linii umożliwiającą w największym stopniu obsługę obszaru objętego planem transportowym i wygodne dotarcie do najważniejszych, z punktu widzenia użytkowników, obiektów
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu)
- koordynację rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz w punktach przesiadkowych
- przystanki z podwyższonym peronem do wysokości podłogi w autobusie
- rozwiązania techniczne umożliwiające bezpieczne korzystanie z przystanków
- przystanki przesiadkowe wyposażone w automaty biletowe
- czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki itp.)
- bilety okresowe na fragmenty sieci jak i obejmujące całą sieć, bez względu na rodzaj środka transportu, jakim wykonywane są usługi przewozowe w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na danym obszarze objętym planem transportowym
- wygodną sieć parkingów umożliwiającą funkcjonowanie pasażerów w systemie „Parkuj i Jedź”,
- dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów.

Dostosowany do powyższych zasad i standardów system transportu publicznego zapewnia sprawną obsługę pasażerów, uzyskując w ich oczach pozytywne oceny, umożliwiając sprawne i punktualne poruszanie się po całym obszarze objętym planem transportowym.

Ogólne parametry standardu usług przewozowych powinny być charakteryzowane następującymi wielkościami:

- a. punktualność kursowania autobusów na poziomie około 80 – 90 %
- b. średni czas podróży w relacji praca-dom do 60 min.



- c. przesiadkowość na średnim poziomie około 0,5 przesiadki na podróż
- d. 4 osoby na m<sup>2</sup> powierzchni przeznaczonej do stania.

Należy dbać także o efektywność usług mierzoną wskaźnikami:

- a. pracą przewozową w pasażerogodzinach (czas spędzany przez pasażerów w środkach komunikacji publicznej)
- b. średnim czasem podróży
- c. liczbą przesiadek
- d. długością trasy podróży
- e. analizą obejmującą podstawowe parametry ruchu oraz koszty społeczne (straty czasu wszystkich użytkowników ruchu, poziom zanieczyszczenia atmosfery i inne).

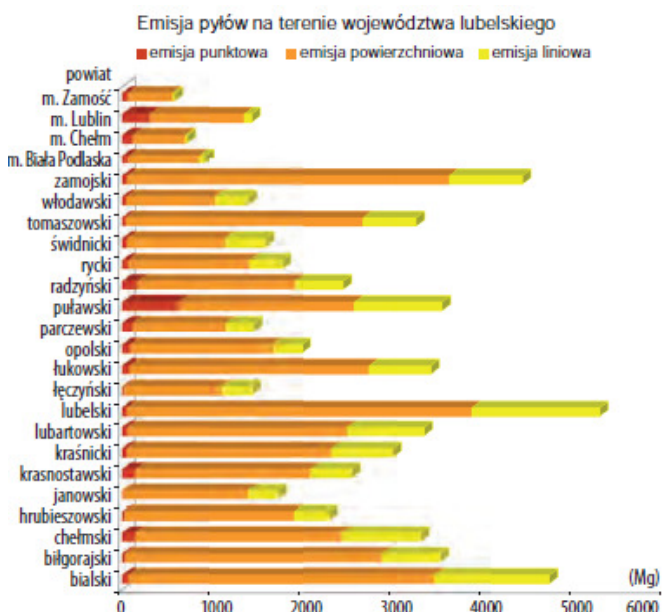
### 7.1. Ochrona środowiska

Województwo lubelskie należy do obszarów o średnim poziomie zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego. Wg danych GUS, województwo zajmuje 8 miejsce w kraju pod względem emisji pyłów i 12 miejsce pod względem emisji gazów z zakładów szczególnie uciążliwych. W ostatnich latach notuje się zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych. Jest to wynik zrealizowanych przedsięwzięć proekologicznych, zwłaszcza przez sektor energetyczny.

Stan powietrza na terenie powiatu lubelskiego można określić jako bardzo dobry. Wyższe poziomy zanieczyszczeń występują w rejonie osiedli mieszkaniowych, gdzie dominują indywidualne źródła ciepła na paliwo stałe z dużą zawartością siarki, oraz wzdłuż głównych tras komunikacyjnych. Sytuację taką możemy zawdzięczać małej ilości dużych zakładów przemysłowych oraz innych obiektów przyczyniających się do pogorszenia stanu powietrza atmosferycznego, a także dużej ilości terenów leśnych oraz pól uprawnych.

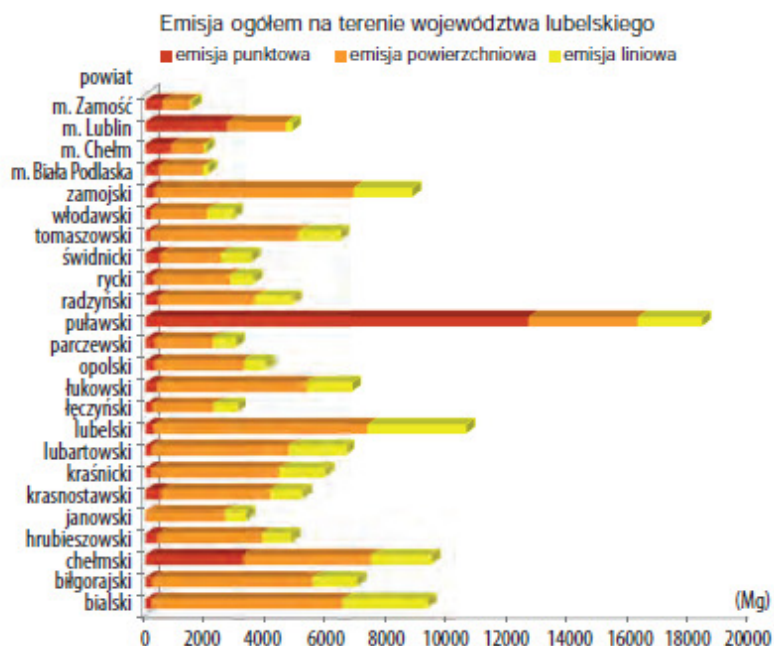
W ostatnich latach zaobserwować można tendencję do obniżania się ilości substancji emitowanych do atmosfery. Związane to jest z wprowadzaniem nowoczesnych urządzeń redukujących emisję zanieczyszczeń w obiektach produkujących energię ciepłą oraz zmianą paliw węglowych na paliwa olejowe lub gazowe o znacznie mniejszej zawartości substancji szkodliwych.

**Rysunek 21. Udział źródeł emisji zanieczyszczeń w emisji pyłów w powiatach województwa lubelskiego w 2012 r.**



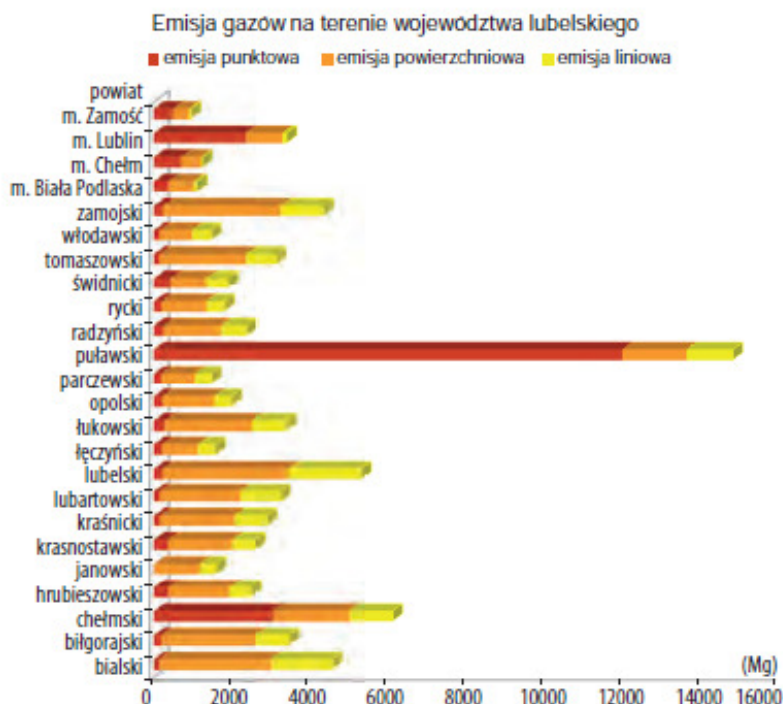
Źródło: Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie

**Rysunek 22. Udział źródeł emisji zanieczyszczeń w emisji całkowitej w powiatach województwa lubelskiego w 2012 r.**



Źródło: Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie

**Rysunek 23. Udział źródeł emisji zanieczyszczeń w emisji gazów w powiatach województwa lubelskiego w 2012 r.**



Źródło: Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie

Ochrona środowiska w aspekcie transportu zbiorowego to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu zbiorowego zamiast własnego samochodu w dojazdach do pracy, szkoły oraz do ośrodków miejskich. Cel ten osiągnąć można poprzez działania zmierzające do stałego wzrostu jakości systemu komunikacji publicznej.

Oszczędny transport publiczny to również wykorzystanie autobusów o pojemności odpowiedniej do natężenia ruchu pasażerów na danej trasie o danej porze dnia. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa przez pojazd – oszczędności dla przewoźnika oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń do atmosfery.

Równie ważna jest kwestia paliw stosowanych do napędu pojazdów komunikacji zbiorowej. W 1990 roku, w UE wprowadzono normę emisji spalin EURO, którą zaczęto stosować w silnikach nowo produkowanych pojazdów, w tym w autobusach. Co kilka lat normy emisji spalin EURO są zaostrzane. Obecnie, poziom emisji szkodliwych substancji emitowanych przez nowoczesne silniki autobusowe EURO-3 i EURO-4 jest niski. Bardziej ekologiczne paliwa od oleju napędowego, to biodiesel lub gaz ziemny (CNG). W Polsce, m.in. w Rzeszowie i we Wrocławiu, wykorzystuje się gaz CNG. Do jego zastosowania przymierza się Warszawa oraz Słupsk. Stosowanie paliwa CNG wymaga jednak kosztownych inwestycji w postaci stacji tankowania oraz prac dostosowawczych budynków zajezdni, w których prowadzona jest obsługa autobusów.

Ciekawym pomysłem wydaje się także zastosowanie napędu alternatywnego – na przykład napędu elektrycznego, wodorowego, czy hybrydowego. Autobusy elektryczne, oprócz zerowej emisji spalin, charakteryzują się również najniższą emisją hałasu, co jest szczególnie istotnie w miejscach wypoczynku i w strefach ruchu pieszego.

Przyjazna dla środowiska komunikacja publiczna, z pełnym priorytetem, a także z wprowadzoną integracją biletową może skutecznie pokazać, że jest w stanie doskonale przenosić potoki pasażerskie pomiędzy osiedlami, do centrum miast, do sąsiednich miejscowości a także do szkół czy miejsc pracy.

Tak funkcjonujący transport publiczny może przyczynić się do:

- wzrostu średniej prędkości pomiędzy przystankami
- skrócenia czasu przejazdu na danym odcinku
- zmniejszenia ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrum miasta
- zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w obszarach silnie zurbanizowanych.

W celu znaczącego poprawienia ochrony środowiska naturalnego przed emisją zanieczyszczeń i hałasem komunikacyjnym niezbędne jest jednoczesne zrealizowanie kilku zadań:

- zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowego (i motocyklowego) transportu indywidualnego, poprzez rozwój i usprawnienie systemu transportu publicznego i jego infrastruktury
- zwiększenie liczby pojazdów o mniejszej emisji spalin
- zwiększenie liczby pojazdów, których eksploatacja charakteryzuje się niższym hałasem poprzez usprawnienie systemu komunikacyjnego.

Zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowej (i motocyklowej) poprzez promocję powszechnego wykorzystania transportu publicznego w codziennych dojazdach do centrum miasta, do miejsca pracy lub nauki zamiast samochodami lub motocyklami może przynieść efekty ekologiczne. Przyjmując, że w jednym samochodzie podróżuje średnio 1,5 osoby można stwierdzić, że jeden autobus równoważy 14 samochodów osobowych. Pokazuje to, o ile transport publiczny zmniejsza natężenie ruchu oraz o ile zmniejsza wielkość emisji spalin do środowiska naturalnego.

Główne cele edukacji ekologicznej na terenie Powiatu Lubelskiego to:

- kształtowanie postaw i zachowań zgodnych z zasadami ekorozwoju
- wykorzystanie wiedzy ekologicznej jako ważnego czynnika w procesie zarządzania
- tworzenie ekologicznych podstaw kształtowania tożsamości regionalnej i lokalnej.

Do głównych działań kierunkowych należą:

- szerzenie wiedzy ekologicznej na wszystkich poziomach edukacji oraz w mediach
- upowszechnianie zasad dobrej praktyki rolniczej
- wspieranie powiatów i gmin w działaniach na rzecz proekologicznej edukacji radnych i pracowników samorządowych oraz lokalnych społeczności
- organizowanie konkursów, warsztatów, seminariów z zakresu wiedzy ekologicznej

- wspieranie stowarzyszeń regionalnych i lokalnych działających na rzecz ochrony środowiska i krajobrazu kulturowego.

Aktualny stan ekologiczny powiatu lubelskiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

a. **Dokumenty na poziomie wojewódzkim**

- Raport o stanie środowiska województwa lubelskiego w 2012 roku, Biblioteka Monitoringu Środowiska, Lublin 2013
- Program Ochrony Środowiska Województwa Lubelskiego na lata 2008-2011 z perspektywą do roku 2015, Lublin 2008
- Ocena jakości powietrza w województwie lubelskim w 2012 roku, Lublin 2013

b. **Dokumenty na poziomie powiatowym**

- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Lubelskiego, Lublin 2004
- Plan Gospodarki Odpadami dla Powiatu Lubelskiego na lata 2008-2011

c. **Dokumenty na poziomie gminnym**

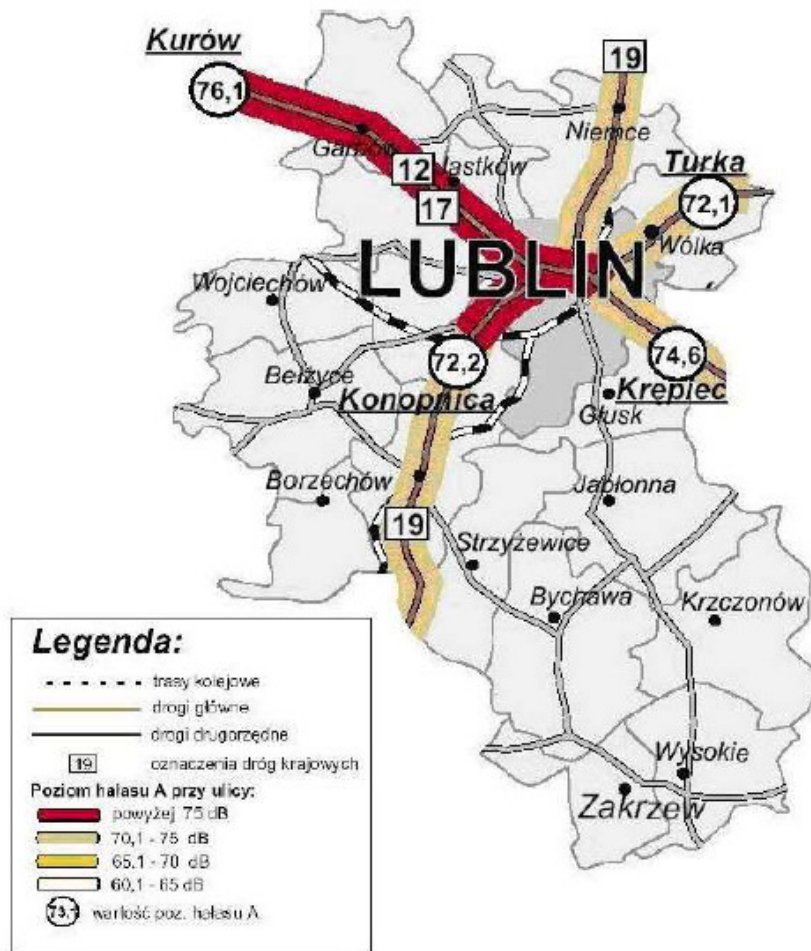
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Bychawa
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Garbów na lata 2006-2014
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Borzechów, 2004
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Głusk
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Jabłonna na lata 2009-2016
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Konopnica na lata 2010-2013
- Program Ochrony Środowiska i Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Niemce na lata 2004-2015
- Program Ochrony Środowiska wraz z Planem Gospodarki Odpadami dla Gminy Wólka na lata 2004-2007
- Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Zakrzew na lata 2010-2013, z uwzględnieniem lat 2014-2017
- Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Bychawa, 2009
- Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Bełżyce, 2004
- Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Borzechów, 2004
- Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Garbów na lata 2006-2014
- Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Jabłonna na lata 2009-2015

Hałas drogowy jest głównym źródłem zakłóceń klimatu akustycznego środowiska. Poziom hałasu komunikacyjnego zależy zarówno od czynników, takich jak: natężenie ruchu, prędkość pojazdów, ich stan techniczny czy rodzaj i stan nawierzchni, po której poruszają się pojazdy, jak i od rodzaju otaczającej zabudowy.

Ogólny obraz zagrożenia klimatu akustycznego hałasem drogowym daje nam tzw. wskaźnik presji motoryzacji. Wskaźnik ten ma charakter względny, pozwalający na porównawcze oceny zagrożenia klimatu akustycznego w poszczególnych obszarach. Wartość tego wskaźnika jest proporcjonalna do przeciętnej wartości równoważnego poziomu dźwięku na danym obszarze. Wskaźnik presji motoryzacji na środowisko zależny jest od średnioważonego natężenia ruchu oraz od gęstości dróg na danym obszarze. Wskaźnik ten dla Województwa Lubelskiego jest stosunkowo niski, w skali kraju pozwala zaliczyć powiat lubelski do obszarów o małym zagrożeniu hałasem komunikacyjnym.

Punkty pomiarowe wynikające ze stałego monitoringu natężenia hałasu w powiecie lubelskim lokalizowane były wzdłuż tras o znaczeniu krajowym nr S 17 oraz nr S 19, głównie na obrzeżach miasta Lublin i w miejscowościach położonych przy tych trasach

Na terenie powiatu lubelskiego nie są prowadzone pomiary natężenia hałasu, dlatego też jako miarodajne przyjęto punkty pomiaru hałasu zlokalizowane w pobliżu granic miasta Lublin.

**Rysunek 24. Hałas komunikacyjny w powiecie lubelskim (stan na lata 2001-2002)**

**Źródło:** Program ochrony środowiska dla Powiatu Lubelskiego

Na terenie Powiatu Lubelskiego znajdują się liczne formy ochrony środowiska: dwa parki krajobrazowe (Krzczonowski i Kozłowiecki); cztery obszary chronionego krajobrazu (Chodelski, Czerniejewski, Dolina Ciemni, Kozi Bór); cztery rezerваты (Chmiel, Olszanka, Las Królewski, Podzamcze); osiemdziesiąt osiem pomników przyrody; trzy zespoły przyrodniczo-krajobrazowe oraz jeden użytek ekologiczny w gminie Niemce



**Mapa 18. Mapa turystyczna Powiatu Lubelskiego wraz z formami ochrony przyrody**

Źródło: [powiat.lublin.pl](http://powiat.lublin.pl)

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

We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwianie podróżowania komunikacją publiczną osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się - osoby nieposiadające własnego środka transportu, osoby starsze, niepełnosprawne, matki z małymi dziećmi oraz osoby bezrobotne. Dlatego należy dążyć do zminimalizowania problemów przestrzennych w komunikacji publicznej poprzez:

- likwidowanie przeszkód w drodze na przystanek:
  - przeszkody przestrzenne:
    - obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie – azyle na przejściach dla pieszych



- odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych jak najbliżej przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w pojeździe
- przeszkody organizacyjne:
  - lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa – miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi
  - czytelna informacja pasażerska na przystanku
- likwidowanie barier w pojazdach komunikacji publicznej:
  - pojazdy z niską podłogą
  - rampy wjazdowe w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych
  - wyznaczone, bezpieczne miejsca w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych
  - czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów (tablice elektroniczne)
  - zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu – głosowa i elektroniczna (wyświetlacze)
- ułatwienie w korzystaniu z komunikacji publicznej:
  - bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów
  - przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich
  - przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.

Ulgi i zniżki w systemie opłat za korzystanie z transportu publicznego mają istotne znaczenie zarówno dla polityki socjalnej, jak i dla rozwoju przewozów o charakterze publicznym.

Dostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb każdego pasażera jest ważnym elementem stworzenia możliwości aktywnego realizowania tychże potrzeb przez osoby niepełnosprawne, a także osoby o ograniczonej zdolności ruchowej i przeciwdziałania ich wykluczeniu. Pozwala to tym osobom na uzyskanie zaradności osobistej i samodzielności. Ma to również istotne znaczenie dla kształtowania w społeczeństwie właściwych postaw niezbędnych w procesie integracji z osobami niepełnosprawnymi.

Na razie brak jest dokładnych informacji na temat liczby autobusów niskopodłogowych wśród prywatnych przewoźników autobusowych, z informacji ustnych wynika, że – oprócz kursów dowożących dzieci w niektórych gminach do szkół specjalnych – przewoźnicy autobusami takimi nie dysponują, zatem w zakresie umożliwienia osobom niepełnosprawnym dostępu do infrastruktury komunikacyjnej wymagania nie są do końca spełnione.

### **7.3. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej**

Organizator transportu publicznego powinien starać się wprowadzać rozwiązania jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać:

- możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu całego obszaru obsługiwanej komunikacją publiczną miejsc użyteczności publicznej obszaru
- odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny.

Dążenie do spełnienia powyższych postulatów pociąga za sobą cały szereg konsekwencji dla rozwiązań organizacyjnych i infrastruktury komunikacji publicznej.

Dla każdego obszaru niezbędne jest zawsze wytyczenie:

- głównych korytarzy komunikacyjnych, w których stosowane są priorytety dla komunikacji publicznej, zapewniające bezpośredni dostęp do miejsc użyteczności publicznej ważnych z punktu widzenia pasażerów

- podstawowych korytarzy komunikacyjnych, którymi bieżą linie o mniejszej częstotliwości kursowania lub linie dowożące pasażerów do linii kursujących głównymi korytarzami komunikacyjnymi.

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków wyznaczonych w podstawowych i w głównych korytarzach komunikacyjnych obsługiwanych przez pojazdy komunikacji publicznej, zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy.

Bardzo ważnym elementem w transporcie zbiorowym jest bezpieczeństwo pasażerów. Istotną kwestią jest lokalizacja przystanków i ich otoczenie. Zasady lokalizacji przystanków różnią się nieco w zależności od rodzaju korytarza komunikacyjnego.

W przypadku korytarzy podstawowych sieć przystanków powinna być dosyć gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. Natomiast w przypadku korytarzy głównych, przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów użyteczności publicznej (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych.

Optymalne zbudowanie sieci przystanków może być poprzedzone badaniami, mającymi na celu prawidłowe rozpoznanie rzeczywistych potrzeb użytkowników komunikacji publicznej.

Ważnym aspektem transportu publicznego jest bezpieczeństwo pasażerów. Jest to również istotna kwestia dla lokalizacji przystanków i ich otoczenia. Ważnym elementem przystanków, zarówno ze względu na bezpieczeństwo jak i na wygodę pasażerów, jest wyposażenie istniejących przystanków, przynajmniej przystanków węzłowych oraz przystanków w punktach ważnych dla większości pasażerów, w windy i ławki. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach na terenie Powiatu Lubelskiego.

Ponadto, dla bezpieczeństwa pasażerów istotne znaczenie ma system monitorowania pojazdów komunikacji publicznej, przystanków (zwłaszcza węzłów przesiadkowych) i ważniejszych skrzyżowań.

## **8. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera**

### **System Informacji Pasażerskiej (SIP)**

Zgodnie z Ustawą o Publicznym Transporcie Zbiorowym rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi (art. 15 pkt. 1) zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:

- standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców
- korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców
- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego
- systemu informacji dla pasażera.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, pasażer powinien zostać także poinformowany o następujących aspektach funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego:

1. rozkłady jazdy
2. obowiązujące opłaty za przejazd
3. obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
4. regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego
5. możliwość skorzystania z węzłów przesiadkowych- z uwzględnieniem różnego rodzaju środków transportu (transport intermodalny).

Aby spełnić wymogi zawarte w powyższych punktach, stosowne informacje powinny być podawane pasażerom zarówno na dworcach autobusowych - przede wszystkim w głównych miejscach przesiadkowych – jak i na stronach internetowych przewoźników oraz Organizatora transportu.

Ważnym elementem komunikacji publicznej jest jakość obsługi pasażera jeszcze przed odbyciem podróży. Pasażer powinien mieć zatem możliwość uzyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz o innych istotnych elementach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem jest tworzenie punktów obsługi pasażera w zakresie:

- Uzyskania informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
- Zapoznania się z możliwością dotarcia do celu podróży, a w przypadku braku połączenia bezpośredniego także z możliwości dogodnych przesiadek;
- Zapoznać się z obowiązującą taryfą i dokonać zakupu różnego rodzaju biletów;
- Uzyskania informacji o aktualnych zmianach w komunikacji;
- Uzyskania podstawowych informacji turystycznych dotyczących regionu.

System Informacji Pasażerskiej obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) i zmienne (dynamiczne).

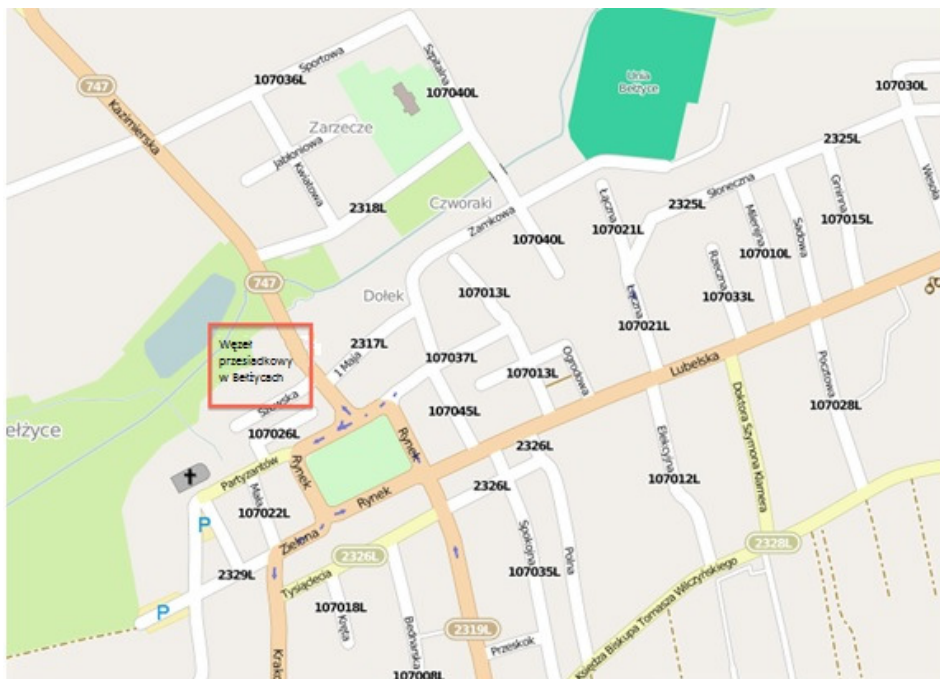
Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

- mapę układu linii komunikacyjnych: dla dni powszednich, świątecznych i komunikacji nocnej
- rozkłady jazdy konkretnych linii
- rozkłady linii dla poszczególnych przystanków
- dodatkowe informacje przesiadkowe
- informacje o planowanych zmianach w rozkładach (podawane z wyprzedzeniem).

Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w większych węzłach komunikacyjnych, bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawienie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyłeń ruchu na trasach spowodowanych różnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.). Zainstalowanie takiego systemu informacji pasażerskiej niesie za sobą duże nakłady finansowe. W przypadku Powiatu Lubelskiego stworzenie dynamicznego systemu informacji pasażerskiej nie jest działaniem niezbędnym w perspektywie najbliższych kilku lat. Dla mieszkańców i użytkowników komunikacji publicznej na terenie Powiatu Lubelskiego istotne jest sprawne funkcjonowanie statycznego systemu informacji pasażerskiej i to na nim należy się skoncentrować w chwili obecnej i w perspektywie najbliższych kilku lat.

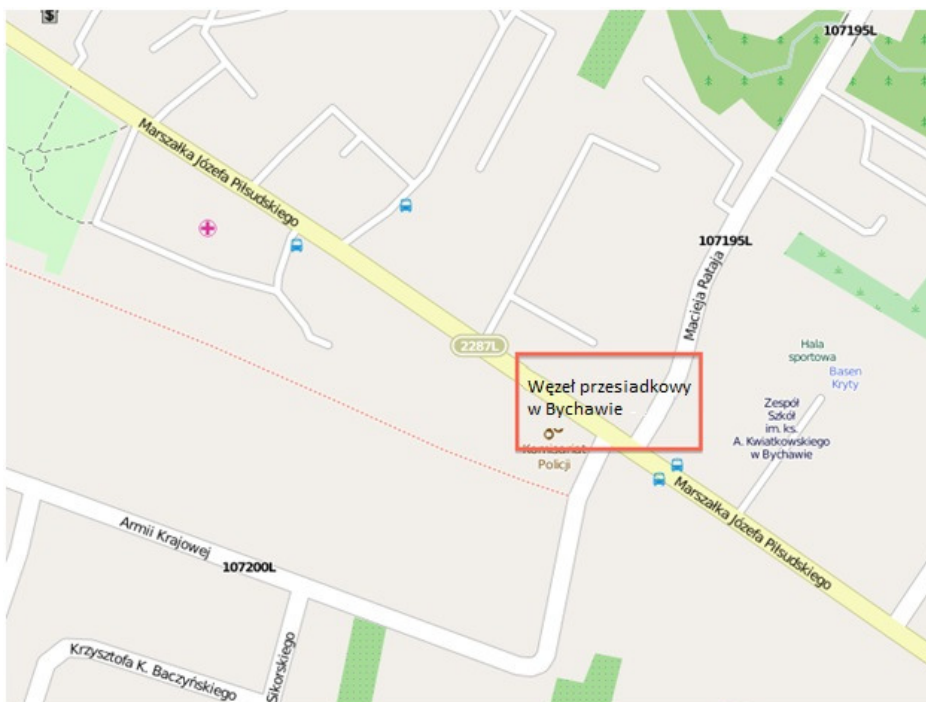
Pod pojęciem strategiczny węzeł przesiadkowy należy rozumieć miejsce, w którym następuje intensywne przesiadanie się pasażerów transportu publicznego. Przesiadki w węzłach obejmują szereg różnych środków transportu. W systemie transportu publicznego w Powiecie Lubelskim należało by wskazać następujące lokalizacje węzłów przesiadkowych: w Bełżycach i w Bychawie.

### Mapa 19. Węzeł przesiadkowy w Bełżycach



Źródło: autorzy OpenStreetMap

### Mapa 20. Węzeł przesiadkowy w Bychawie



Źródło: autorzy OpenStreetMap

## 9. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Strategicznym zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest zarządzanie jego rozwojem, w taki sposób, aby wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w zakresie dostępności do publicznego transportu zbiorowego oraz polepszania jakości usług. Istotne zatem jest podjęcie kompleksowych działań, które przyczynią się do realizacji przyjętych zamierzeń.

W celu zapewnienia konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego należy położyć nacisk na jakość publicznych usług przewozowych i ich koszt. O jakości transportu publicznego decydują m.in.:

- punktualność
- czas przejazdu
- dostępność i zasięg sieci komunikacyjnej transportu publicznego
- komfort podróżowania.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w Powiecie Lubelskim są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze oraz źródła ruchu
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego obszaru
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru, opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego.

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego do 2025 r. należą:

- zwiększenie dostępności komunikacyjnej powiatu
- rozbudowa obecnej siatki połączeń autobusowych
- skomunikowanie z siedzibą powiatu tj. z Lublinem najbardziej oddalonych gmin: Zakrzew i Wysokie
- stopniowe unowocześnianie taboru autobusowego
- dostosowanie taboru autobusowego do przewozu osób starszych i niepełnosprawnych
- poprawienie bezpieczeństwa ruchu, a co za tym idzie bezpieczeństwa uczestników ruchu
- zapewnienie odpowiedniej dostępności wszystkim mieszkańcom do obiektów użyteczności publicznej zlokalizowanych na terenie powiatu

Planowanie rozwoju systemów transportowych jest integralną częścią planowania przestrzennego. Generalnym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego w powiecie lubelskim jest takie usprawnienie i rozwój systemu transportowego, aby stworzyć warunki do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy jak największym ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia.

Stąd też zasadnym wydaje się, aby komunikacja publiczna w powiecie lubelskim umożliwiała przede wszystkim dogodny dojazd uczniom do szkół a mieszkańcom do pracy i miejsc użyteczności publicznej. Ponadto komunikacja publiczna w powiecie powinna umożliwiać sprawny dojazd do zintegrowanego centrum komunikacyjnego w Lublinie, jakim, stanie się główny dworzec kolejowy w Lublinie. Zgodnie z założeniami planistycznymi, dworzec główny PKS ma zostać przeniesiony w pobliże dworca kolejowego, co w połączeniu z dostępem do sieci komunikacji miejskiej, uczyni z tego miejsce zintegrowany węzeł przesiadkowy. Powinien on zapewnić w przyszłości, co najmniej jak najkrótsze i bezpośrednie przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu (najlepiej w systemie od drzwi do drzwi) nie tylko mieszkańcom miasta (powiatu grodzkiego), ale także mieszkańcom Powiatu Lubelskiego (ziemskiego).

Dlatego Powiat Lubelski w najbliższych latach powinien ściśle współpracować z Urzędem Marszałkowskim, Urzędem Miasta w Lublinie i pozostałymi powiatami na terenie województwa lubelskiego nad efektywną integracją taryfowo-biletową. W tym aspekcie bardzo pomocne okazują się nowe technologie, które oferują ogromne możliwości tworzenia sprawnych, wygodnych i atrakcyjnych zarówno dla użytkownika, jak i operatora systemów poboru opłat za przejazd.

Poprawa dostępności komunikacyjnej województwa lubelskiego, jak i samego **powiatu lubelskiego** wiąże się po pierwsze z **integracją taryf**, która pozwala pasażerowi zrealizować podróż od punktu startowego do punktu docelowego w zamian za taką samą opłatę, niezależnie od wybranego środka transportu. Po drugie z **integracją biletową**, gdy istnieje możliwość zapłacenia tym samym biletem w każdym z wybranych środków transportu.

Dlaczego integracja, również w zakresie taryf i biletów, jest korzystnym procesem? Dla pasażera, w przypadku podróży różnymi środkami transportu, wymóg kupowania kilku różnych biletów często ma efekt zniechęcający, z uwagi na konieczność straty czasu, stania w kolejkach, itp. Zarówno użytkownicy, jak i przewoźnicy tracą wiele czasu na operacje związane z biletami. Ponadto wielokrotne płacenie sprawia, że pasażer ma większą świadomość kosztu podróży niż w przypadku, gdyby odbył ją własnym samochodem, co może sprawiać wrażenie, że transport publiczny jest droższy niż w rzeczywistości, tym samym odstraszać od korzystania z niego.

Harmonizacja taryf wraz z integracją systemów biletowych ułatwia korzystanie z transportu zbiorowego, bowiem efektywny system biletowy posiada istotny wpływ na klientów. System ten powinien być możliwie najprostszy, przejrzysty i wygodny dla pasażera, tak, aby w decydującym momencie podjął on decyzję o skorzystaniu właśnie z tego środka transportu. W planie transportowym ogłoszonym przez Marszałka Województwa Lubelskiego w dziale 5.6.1 omówiona została koncepcja „Biletu Lubelskiego”, która w sposób szczegółowy podejmuje zagadnienie integracji taryfowo-biletowej na terenie całego województwa.

Transport publiczny na poziomie wykonawczym może być realizowany przez operatorów, świadczących usługi na liniach o charakterze użyteczności publicznej a także przez przewoźników, wykonujących przewozy komercyjnie bez rekompensat udzielanych przez państwo i jednostki samorządu terytorialnego. Aktualnie na terenie województwa lubelskiego przewozy w transporcie drogowym wykonuje kilkaset przedsiębiorstw i tylko część z nich ma zawarte stosowne umowy z organizatorem na rekompensaty z tytułu stosowania uprawnień do przejazdów ulgowych. Obowiązujące akty prawne nie wykluczają funkcjonowania rynku linii komercyjnych w sytuacji, gdy właściwy organizator uruchomi linie o charakterze użyteczności publicznej.

Przewoźnicy planujący wykonywać regularny przewóz osób na liniach komunikacyjnych w transporcie krajowym na zasadach komercyjnych: – do dnia 31.12.2016 r. występują do właściwego organu o zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych, – od dnia 01.01.2017 r. – dokonują zgłoszenia przewozu u organizatora właściwego ze względu na obszar lub zasięg przewozów.

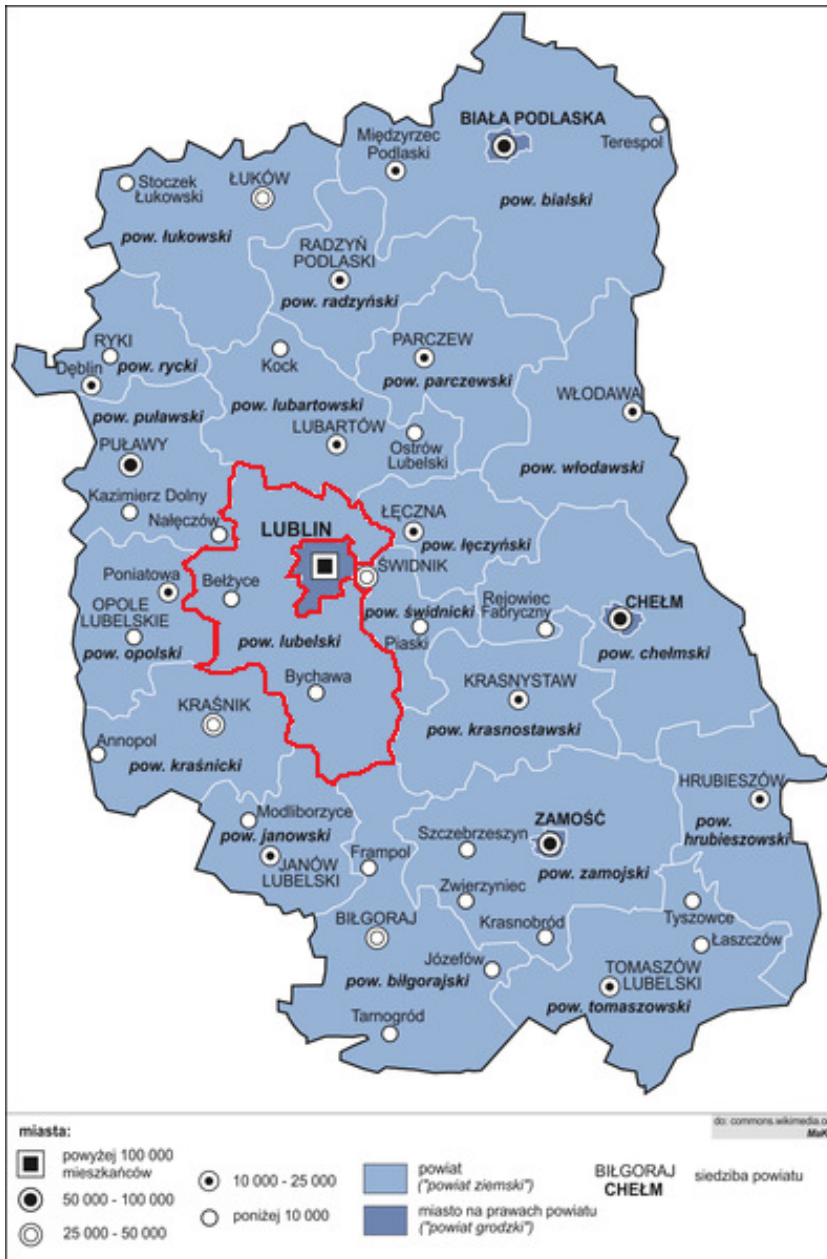
Zezwolenia na regularny przewóz osób mogą być wydawane na okres do dnia 31.12.2016 r., natomiast potwierdzenie zgłoszenia przewozu może być wydane maksymalnie na okres 5 lat. Pierwsze zgłoszenia przewozu będzie można składać właściwemu organizatorowi transportu publicznego od dnia 01.07.2016, jednakże będą one zatwierdzane najwcześniej w dniu 01.01.2017 r. Wydane dotąd zezwolenia na przewozy regularne będą obowiązywały do dnia 31.12.2016r. Zapisy Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, w zakresie możliwości uruchomienia linii komercyjnej, są węższe w odniesieniu do wymogów, które nakłada na przewoźnika Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Jedyną, potencjalną barierą wejścia na rynek przewozów komercyjnych przy dokonywaniu zgłoszenia na przewozy będzie uzyskanie potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych położonych w granicach administracyjnych miast i dworców, dokonane z ich właścicielami lub zarządcami.

Z uwagi na funkcjonowanie instrumentu zezwoleń w terminie ograniczonym do dnia 31.12.2016 roku, narzędzia ochrony dla linii o charakterze użyteczności publicznej przed liniami komercyjnymi, przestaną obowiązywać od dnia 01.01.2017 r. Powyższa analiza dowodzi, iż przewozy o charakterze użyteczności publicznej będą funkcjonowały równoległe z liniami komercyjnymi. W zależności od stopnia nasycenia rynku transportu pasażerskiego, zasadna będzie wnikliwa analiza sensowności uruchamiania dodatkowych połączeń, organizowanych przez organizatora. Powiat Lubelski powinien uruchamiać linię komunikacyjną o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym, gdy przewoźnicy obsługujący trasę na planowanej linii przestają wykonywać działalność lub liczba oferowanych przez nich kursów będzie mniejsza od minimalnych standardów częstotliwości kursowania. W tym zakresie, konieczna będzie także, współpraca z urzędem Marszałkowskim oraz sąsiednimi powiatami, w tym w szczególności powiatem grodzkim, poprzez zawieranie umów na rozwój międzypowiatowych linii komunikacyjnych.

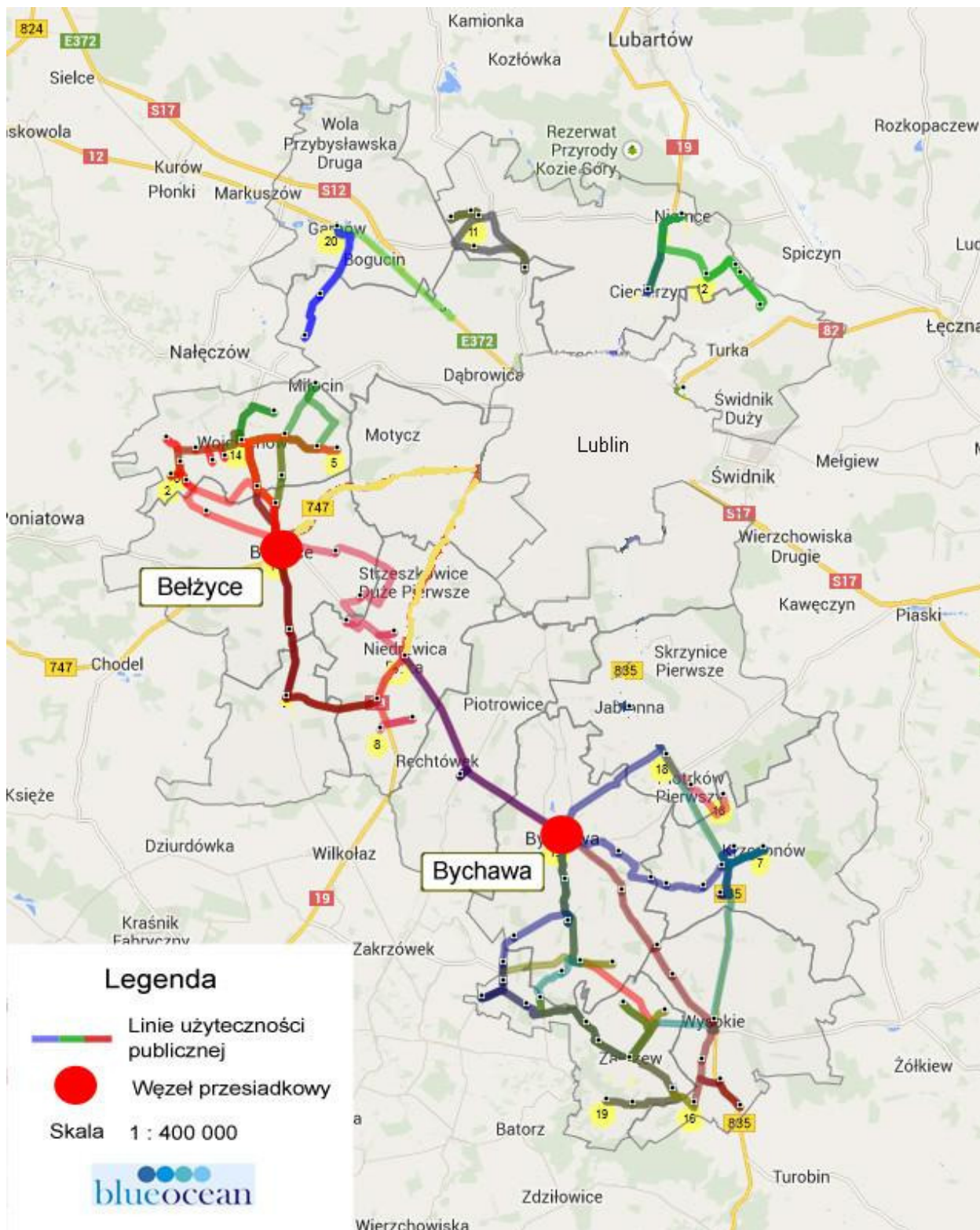


10. Część graficzna

Mapa 21. Położenie Powiatu na tle Województwa Lubelskiego



Mapa 22. Linie użyteczności publicznej



Źródło: autorzy OpenStreetMap/Opracowanie własne