

UCHWAŁA
RADY POWIATU W LUBARTOWIE

z dnia 2025 r.

**w sprawie aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu
Lubartowskiego**

Na podstawie art. 12 pkt 11 i art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 107) oraz art. 9 ust. 1 pkt 3 lit.a i ust. 3, w związku z art. 11 ust. 2 i art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2025 r. poz. 285) Rada Powiatu w Lubartowie uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala aktualizację planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubartowskiego, stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.

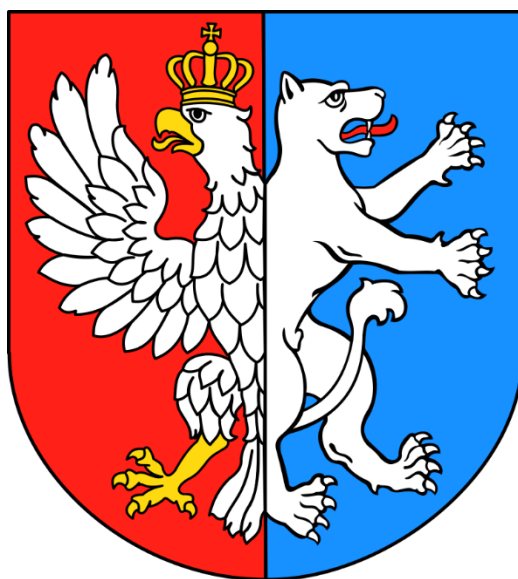
§ 2. Wykonanie uchwały powierza Zarządowi Powiatu w Lubartowie.

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

Przewodniczący Rady Powiatu w Lubartowie

Andrzej Kardasz

Załącznik do uchwały Nr
Rady Powiatu w Lubartowie
z dnia 2025 r.



*Plan zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
dla Powiatu Lubartowskiego*

Aktualizacja 2025



Dokument przygotowany przez:
TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE
Szamborski i Szelukowski S.J. ©
ul. Jaracza 71/9, 50-305 Wrocław,
e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

Spis treści

1.	Przedmiot opracowania	6
1.1.	Cel opracowania	6
1.2.	Zakres planu.....	7
1.3.	Definicje i określenia.....	8
2.	Metodologia tworzenia planu	11
3.	Charakterystyka społeczno-gospodarcza powiatu lubartowskiego	13
3.1.	Informacje o powiecie lubartowskim	13
3.2.	Informacje ogólne o gminach powiatu lubartowskiego	13
3.3.	Demografia	16
3.4.	Gospodarka.....	18
3.5.	Sfera społeczna.....	19
4.	Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze powiatu lubartowskiego	20
4.1.	Komunikacja publiczna w powiecie lubartowskim.....	20
4.2.	Regionalny osobowy transport kolejowy	23
4.3.	Transport drogowy	24
4.3.1.	Zezwolenia i zaświadczenia wydane przez Starostę Powiatu Lubartowskiego	28
4.3.2.	Zezwolenia wydane przez inne jednostki administracyjne	28
4.4.	Zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu lubartowskiego	28
5.	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem.....	29
5.1.	Zagospodarowanie przestrzenne	29
5.2.	Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi	30
5.2.1.	Ustalenia krajowego planu transportowego	30
5.2.2.	Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego	31
5.2.3.	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego (PZPWL)	33
5.2.4.	Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku	35
5.2.5.	Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gmin.....	38
5.3.	Układ drogowy.....	39
5.4.	Transport indywidualny.....	44
5.5.	Natężenie ruchu na sieci dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych na obszarze powiatu lubartowskiego	45

5.6.	Wpływ transportu na środowisko	48
5.6.1.	Korzystanie ze środowiska naturalnego	48
5.6.2.	Emisja spalin	49
5.6.3.	Emisja hałasu	50
5.6.4.	Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu jako najważniejsze działania poprawy stanu środowiska naturalnego.....	52
5.6.5.	Wymogi stosowania ekologicznych napędów w środkach publicznego transportu zbiorowego	53
6.	Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym	54
6.1.	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	54
6.2.	Najważniejsze generatory ruchu w powiecie lubartowskim	56
7.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	58
7.1.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – podział zadań przewozowych	58
7.2.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu w publicznym transporcie zbiorowym uwzględniające infrastrukturę transportową.....	59
7.3.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.	60
7.4.	Preferencje wyboru środka lokomocji pod kątem ich negatywnego oddziaływania na środowisko.	61
8.	Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	62
8.1.	Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	62
8.2.	Gwarantowana punktualność kursowania	69
8.3.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu.....	69
8.4.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów.....	69
8.5.	Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych	70
8.6.	Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych	70
8.7.	Gwarantowany standard w zakresie ochrony środowiska	72
9.	Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym	73
9.1.	Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym.....	73
9.2.	Wybór operatora	78

9.3.	Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów	80
9.4.	Zasady projektowania rozkładów jazdy	81
10.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	83
10.1.	Formy i źródła finansowania usług przewozowych	83
10.2.	Rentowność linii komunikacyjnych.....	86
11.	Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera	88
11.1.	Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach	89
11.2.	Informacja pasażerska w pojazdach	90
11.3.	Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.....	91
11.4.	Jednolita identyfikacja wizualna	91
12.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	93
12.1.	Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	93
12.2.	Infrastruktura drogowa, priorytety w ruchu	93
12.3.	Kształtowanie węzłów przesiadkowych kolej / autobus miejski / autobus regionalny.....	95
12.4.	Integracja taryfowa i organizacyjna transportu publicznego	97
12.5.	Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych.....	97
13.	Akty prawne przytoczone w opracowaniu	98
14.	Dokumenty źródłowe	99
15.	Spis tabel	101
16.	Spis rysunków	102
17.	Załączniki	103

1. Przedmiot opracowania

1.1. Cel opracowania

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest zapewnienie możliwości organizacji efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, planowanych na obszarze powiatu lubartowskiego, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Opierają się one na podniesieniu znaczenia mobilności komunikacyjnej dla rozwoju społeczno-gospodarczego, przy uniknięciu negatywnych skutków niekontrolowanego rozwoju transportu indywidualnego. Kolejnymi celami planu, które powinny zostać zrealizowane, aby zapewnić odpowiedni standard usług transportowych, są m.in.

- dostosowanie usług przewozowych do rzeczywistych potrzeb pasażerów,
- zapewnienie odpowiedniej dostępności dla osób niepełnosprawnych,
- integracja systemów taryfowo-biletowych,
- jednolity system informacji pasażerskiej,
- redukcja negatywnego oddziaływania na środowisko,
- redukcja zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa mieszkańców,
- zwiększenie efektywności ekonomicznej transportu osób.

Biorąc pod uwagę analizy zapotrzebowania na usługi transportu publicznego, jak również uwzględniając możliwości finansowe samorządu, plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przedstawia gwarantowane standardy usług publicznego transportu zbiorowego, sposoby jakimi powinno zarządzać się nim oraz możliwości rozwoju.

Uchwałą Nr XX/130/16 z dnia 9 listopada 2016 r. Rada Powiatu w Lubartowie przyjęła „*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubartowskiego*”. Zgodnie z zapisami art. 11 ust. 2 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*, plan transportowy może być, w zależności od potrzeb poddawany aktualizacji. W związku z modyfikacją sieci komunikacyjnej, na której planowana będzie organizacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej, rozszerzeniem dokumentu o linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym oraz z istotnymi zmianami w sferze społeczno-gospodarczej, w 2020 r. dokonano aktualizacji Planu. Niniejszy projekt dokumentu stanowi aktualizację drugiej wersji Planu transportowego z 2020 r. (Uchwała Rady Powiatu w Lubartowie nr XIX/182/20 z dnia 29 grudnia 2020 r.)

Aktualizacja dokumentu została poddana pod konsultacje społeczne, które były prowadzone przez okres 21 dni. Wyłożenie planu do publicznego wglądu służy przekazaniu informacji o planowanych działaniach w sferze publicznego transportu zbiorowego, ale przede wszystkim – wpływaniu mieszkańców na kształt dokumentu poprzez umożliwienie im zgłaszania uwag i propozycji oraz kreowania własnego, oczekiwanego wizerunku tego transportu. Aktualizacja Planu, po uchwaleniu przez Radę Powiatu w Lubartowie, stanowi akt prawa miejscowego.

1.2. Zakres planu

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje powiat liczący co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, a także powiat, 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 obszarze¹.

Zakres rzeczowy planu obszarowo obejmuje teren powiatu lubartowskiego, składającego się z 13 gmin.

Przedmiotowo zaś niniejszy dokument obejmuje²:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w publicznym transporcie zbiorowym,
- 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,
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- organizację systemu informacji dla pasażera,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego,
- linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.

Przy opracowywaniu planu uwzględniono:

- stan zagospodarowania przestrzennego obszaru objętego planem,
- jego sytuację społeczno – gospodarczą,
- stan systemu transportowego i jego wpływ na środowisko,
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- rentowność linii komunikacyjnych.

W planie transportowym zostały przedstawione zagadnienia, które obrazują obecną sytuację w publicznym transporcie zbiorowym w powiecie lubartowskim, jak i również charakterystykę funkcjonującego systemu transportowego, jego infrastrukturę oraz zapotrzebowanie na usługi przewozowe. W oparciu o powyższą diagnozę dla powiatu lubartowskiego określono standard komunikacyjnej obsługi pasażerów, który powinien być gwarantowany przez organizatora, zasady organizacji rynku przewozów i systemu informacji pasażerskiej oraz finansowania publicznego transportu zbiorowego. Celem propozycji kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu lubartowskiego jest uatrakcyjnienie tego typu transportu.

¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2025 r., poz. 285 ze zm.), art. 9, ust. 1, pkt 3.

² Ibidem, art. 12.

1.3. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **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, powiatowo – gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie³,
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
 - miasta i gminy,
 - miast,
 - miast i gmin sąsiadujących,
 - jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie⁴,
- **odpłatność** – stopień pokrycia kosztów przewozów przychodami ze sprzedaży biletów i z tytułu opłat dodatkowych,
- **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 umowie⁵,
- **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 1370/2007⁶,
- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem”, dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9 – 14) ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- **podmiot wewnętrzny** – 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 służbami⁷,

3 Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 3

4 Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 4

5 Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 8

6 Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 9

7 Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. L-55/1 z 28.02.2011), art. 2 lit. j)

- **pomoc publiczna** – wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów⁸, jest ona uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi (wyjątki zostały opisane w art. 107 ust. 2 i 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej),
- **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo – gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie⁹,
- **powiatowo-gminne przewozy pasażerskie** - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie¹⁰,
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu¹¹,
- **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 obszarze¹²,
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej¹³,
- **standard transportowy** – minimalny, ustalony przez samorząd terytorialny, poziom zorganizowania publicznego transportu zbiorowego, zapewniający funkcjonowanie jednostki terytorialnej obsługiwanej przez ten transport na określonym (oczekiwanym społecznie i gospodarczo) poziomie; standard transportowy, pozostając w ścisłej zależności od możliwości finansowych jednostki terytorialnej, jak również możliwości taborowych operatorów i przewoźników, obowiązuje w określonym horyzoncie czasowym,
- **umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, który przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej¹⁴,

8 Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326), art. 107 ust. 1.

9 Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2025 r., poz. 285 ze zm.), art. 4 ust. 1 pkt 10

10 Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 10a

11 Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 11

12 Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 12

13 Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 14

14 Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 24

- **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 lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie¹⁵,
- **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 zbiorowego¹⁶.

15 Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 25

16 Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 26

2. Metodologia tworzenia planu

Plan jest dokumentem, który składa się z:

- części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
- części planistycznej, obejmującej przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Tab. 2.1. Elementy planu zostały przedstawione według poniższej kolejności

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
1.	Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem, w tym: ■ informacje ogólne o powiecie lubartowskim, jego demografia, gospodarka i sfera społeczna, ■ informacje ogólne o gminach leżących na terenie powiatu lubartowskiego	3
2.	Opis istniejącej sieci komunikacyjnej na obszarze powiatu lubartowskiego, w tym: ■ regionalny osobowy transport kolejowy, ■ regionalny osobowy transport drogowy, ■ linie komunikacyjne, na które zezwolenia oraz zaświadczenia wydało Starostwo Powiatowe w Lubartowie, ■ linie komunikacyjne, na które zezwolenia wydały inne jednostki samorządu terytorialnego.	4
3.	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem, w tym: ■ zagospodarowanie przestrzenne powiatu lubartowskiego, ■ jego układ drogowy, ■ transport indywidualny, ■ ruch na drogach wojewódzkich i krajowych, ■ wpływ transportu na środowisko.	5
4.	Ocena i prognozy potrzeb przewozowych, w tym: ■ lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej.	6
5.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w tym preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych.	7

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
6.	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz pożądany standard usług przewozowych, w tym: ■ uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych, ■ ustalenie standardu jakościowego uwzględniającego potrzeby środowiskowe.	8
7.	Zasady organizacji rynku przewozów i planowania oferty przewozowej, w tym: ■ aspekty prawne, ■ przewidywany tryb wyboru operatora, ■ zasady przygotowywania oferty przewozowej, ■ projektowanie systemu taryfowo-biletowego.	9
8.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych, w tym: ■ formy i źródła finansowania usług przewozowych, ■ rentowność linii komunikacyjnych.	10
9.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej – w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach, w pojazdach oraz w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.	11
10.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym: ■ linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.	12

Źródło: Opracowanie własne.

3. Charakterystyka społeczno-gospodarcza powiatu lubartowskiego

3.1. Informacje o powiecie lubartowskim

Powiat lubartowski utworzony został 1 stycznia 1999 roku w ramach reformy administracyjnej. Powiat, którego siedzibą jest miasto Lubartów, położony jest w południowo-wschodniej Polsce, północnej części województwa lubelskiego. Powiat lubartowski zlokalizowany jest na granicy trzech krain geograficznych: Mazowsza, Wyżyny Lubelskiej i Polesia Lubelskiego.

W skład powiatu wchodzi:

- gmina miejska Lubartów,
- gmina miejsko-wiejska Kamionka,
- gmina miejsko-wiejska Kock,
- gmina miejsko-wiejska Ostrów Lubelski,
- gmina wiejska Abramów,
- gmina wiejska Firlej,
- gmina wiejska Jeziorzany,
- gmina wiejska Lubartów,
- gmina wiejska Michów,
- gmina wiejska Niedźwiada,
- gmina wiejska Ostrówek,
- gmina wiejska Serniki,
- gmina wiejska Uścimów.

Powiat lubartowski graniczy z powiatami: lubelskim, puławskim, ryckim, łukowskim, radzyńskim, parczewskim, łęczyńskim. Przez jego obszar przepływa rzeka Wieprz.

3.2. Informacje ogólne o gminach powiatu lubartowskiego

Tab. 3.1. Liczba ludności w powiecie lubartowskim

Jednostka terytorialna	Liczba mieszkańców (stan na 31.12.2023 r.)
powiat lubartowski, w tym:	83 975
Miasto Lubartów	19 734
Miasto i Gmina Kamionka	6 486
Miasto i Gmina Kock	5 679
Miasto i Gmina Ostrów Lubelski	4 942
Gmina Abramów	3 828
Gmina Firlej	5 642
Gmina Jeziorzany	2 462
Gmina Lubartów	12 137
Gmina Michów	5 439
Gmina Niedźwiada	6 186
Gmina Ostrówek	3 687
Gmina Serniki	4 789
Gmina Uścimów	2 964

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS



Miasto Lubartów

Gmina miejska, siedziba powiatu lubartowskiego, którą zamieszkuje 19 734 mieszkańców (1 417,7 osób/km²). Całkowita powierzchnia miasta jest równa około 13,9 km². Położone jest ono w południowej części powiatu. Przez Lubartów przebiegają drogi: krajowa nr 19 i wojewódzka nr 815, a także linia kolejowa nr 30: Łuków – Lublin z jedną stacją i dwoma przystankami w Lubartowie. Przez miasto przepływa rzeka Wieprz. Leży w bardzo bliskiej odległości, około 26 kilometrów od miasta wojewódzkiego Lublin.



Miasto i Gmina Kamionka

Gmina miejsko-wiejska, na terenie której znajduje się miasto Kamionka oraz wsie: Amelin, Biadaczka, Bratnik, Ciemno, Dąbrówka, Kozłówka, Kierzkówka, Rudka Gołębska, Samokłęski, Dębczyna, Samokłęski-Kolonia Druga, Siedliska, Starościn, Stanisławów Duży, Syry, Wólka Krasienińska, Zofian. Gmina znajduje się w południowej części powiatu. Gminę Kamionka zamieszkuje 6 486 mieszkańców (58,2 osoby/km²). Powierzchnia gminy wynosi 112 km². Przez jej obszar przebiega droga wojewódzka nr 809.



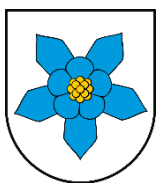
Miasto i Gmina Kock

Gmina miejsko-wiejska, obejmująca swoim obszarem miasto Kock oraz wsie: Annopol, Annówka, Białobrzegi, Białobrzegi-Kolonia, Bożniewice, Górka, Lipniak, Poizdów, Poizdów-Kolonia, Ruska Wieś, Talczyn, Talczyn-Kolonia, Wygnanka, Zakalew. Znajduje się w północnej części powiatu. Gminę zamieszkuje 5 679 mieszkańców (56,2 osób/km²). Powierzchnia gminy wynosi 101 km². Przez obszar gminy przebiegają drogi: krajowe nr 48 i 19 (odcinkowo S19), wojewódzka nr 808.



Miasto i Gmina Ostrów Lubelski

Gmina miejsko-wiejska, obejmująca swoim obszarem wsie: Bójki, Jamy, Kaznów, Kaznów-Kolonia, Kolechowice, Kolechowice-Folwark, Rozkopaczew, Rudka Kijańska, Wólka Stara Kijańska. Znajduje się w południowo-wschodniej części powiatu. Gminę zamieszkuje 4 942 mieszkańców (40,6 osób/km²). Powierzchnia gminy wynosi 122 km². Przez obszar gminy przebiegają drogi wojewódzkie nr 813 i 821.



Gmina Abramów

Gmina wiejska, na terenie której znajdują się następujące wsie: Abramów, Ciotcza, Dębiny, Glinnik, Izabelmont, Marcinów, Michałówka, Sosnówka, Wielkie, Wielkolas, Wolica. Znajduje się w południowo-zachodniej części powiatu. Gminę zamieszkuje 3 828 mieszkańców (45,3 osób/km²). Gmina zajmuje obszar liczący 85 km². Przez jej teren przebiegają jedynie drogi powiatowe.



Gmina Firlej

Gmina wiejska, obejmująca swoim obszarem następujące wsie: Baran, Bykowszczyzna, Czerwonka-Gozdów, Czerwonka Poleśna, Firlej, Kunów, Łukowiec, Majdan Sobolewski, Nowy Antonin, Pożarów, Przypisówka, Serock, Sobolew, Stary Antonin, Sułoszyn, Wola Skromowska, Wólka Mieczysławska, Wólka Rozwadowska, Zagrody Łukowieckie, Zagrody Łukowieckie. Gminę zamieszkuje 5 642 mieszkańców (44,6 osób/km²). Powierzchnia gminy to około 126 km². Przez obszar gminy przebiega droga krajowa nr 19 (częściowo S19).

**Gmina Jeziorzany**

Gmina wiejska, na terenie której znajdują się wsie: Blizocin, Jeziorzany, Krępa, Nowiny Przytockie, Przytoczno, Skarbiciesz, Stoczek Kocki, Walentynów, Wola Blizocka. Znajduje się w północno-zachodniej części powiatu. Gminę zamieszkuje 2 462 mieszkańców (37 osób/km²). Powierzchnia gminy to około 67 km². Przez obszar gminy przebiega droga krajowa nr 48 oraz droga wojewódzka nr 809.

**Gmina Lubartów**

Gmina wiejska, z siedzibą w Lubartowie, na terenie której znajdują się wsie: Annobór, Baranówka, Brzeziny, Chlewiska, Lisów, Łucka, Łucka-Kolonia, Majdan Kozłowiecki, Mieczysławka, Nowodwór, Nowodwór-Piaski, Rokitno, Skrobów, Szczekarków, Trójnia, Trzciniec, Wandzin, Wincentów, Wola Lisowska, Wola Mieczysławska, Wólka Rokicka. Gmina znajduje się w południowej części powiatu. Gminę 12 137 mieszkańców (76,3 osób/km²), a jej powierzchnia wynosi 159 km². Przez obszar gminy przebiega droga krajowa nr 19, drogi wojewódzkie nr 815 i 829, a także linia kolejowa nr 30: Łuków – Lublin.

**Gmina Michów**

Gmina wiejska, na terenie której znajdują się wsie: Aleksandrówka, Anielówka, Chudowola, Elżbietów, Gawtówka, Giżyce, Gołąb, Gołąb-Kolonia, Katarzyn, Krupy, Kruszyna, Lipniak, Mejznerzyn, Meszno, Miastkówka, Michów, Młyniska, Natalin, Ostrów, Podlodówek, Rawa, Rudno, Rudzienko, Trzciniec, Węgielce, Wólka Michowska, Wypnicha, Zofianówka. Znajduje się w zachodniej części powiatu. Gminę zamieszkuje 5 439 mieszkańców (40 osób/km²), natomiast jej powierzchnia wynosi 136 km². Przez Gminę Michów przebiega droga wojewódzka nr 809.

**Gmina Niedźwiada**

Gmina wiejska, na terenie której znajdują się wsie: Berejów, Brzeźnica Bychawska, Brzeźnica Książęca, Brzeźnica Książęca-Kolonia, Brzeźnica Leśna, Górka Lubartowska, Klementynów, Niedźwiada, Pałecznicza, Tarło, Zabiele-Kolonia. Gminę zamieszkuje 6 186 mieszkańców, co przy powierzchni około 96 km² daje gęstość zaludnienia na poziomie 64,6 osób/km². Znajduje się w północno-wschodniej części powiatu. Przez obszar Gminy Niedźwiada przebiegają drogi wojewódzkie nr 815 i 821, a także linia kolejowa nr 30: Łuków – Lublin.

**Gmina Ostrówek**

Gmina wiejska, na terenie której znajdują się wsie: Antoniówka, Babczyzna, Cegielnia, Dębica, Jeleń, Kamienowola, Leszkowice, Luszawa, Ostrówek, Tarkawica, Zawada, Żurawiniec, Żurawiniec-Kolonia. Gminę zamieszkuje 3 687 mieszkańców i zajmuje ona obszar 90 km², w związku z czym gęstość zaludnienia wynosi 41,1 osób/km². Znajduje się w północno-wschodniej części powiatu. Przez obszar gminy przebiega droga wojewódzka nr 815.

**Gmina Serniki**

Gmina wiejska, na terenie której znajdują się sołectwa: Brzostówka, Czarniejów, Nowa Wieś, Nowa Wola, Serniki, Wola Sernicka, Wólka Zabłocka, Wólka Zawieprzyska. Znajduje się w południowo-wschodniej części powiatu. Gminę zamieszkuje 4 789 mieszkańców (63,4 osoby/km²) i obejmuje ona obszar 75 km².



Gmina Uścimów

Gmina wiejska, na terenie której znajdują się miejscowości: Drozdówka, Głębokie, Krasne, Maśluchy, Nowa Jedlanka, Nowy Uścimów, Orzechów Kolonia, Rudka Starościańska, Stara Jedlanka, Stary Uścimów. Znajduje się we wschodniej części powiatu. Gminę zamieszkuje 2 964 mieszkańców (27,7 osób/km²). Powierzchnia gminy to około 109 km².

3.3. Demografia

Powiat lubartowski zamieszkuje 83 975 mieszkańców (według stanu na dzień 31 grudnia 2023 r.), w tym 41 122 mężczyzn i 42 853 kobiety. Gęstość zaludnienia wynosiła 65,2 osób na 1 km².

Tab. 3.2. Wskaźniki demograficzne powiatu lubartowskiego na tle województwa lubelskiego

Lp.	Wskaźnik	2019	2020	2021	2022	2023
1.	Ludność	88 352	85 950	85 146	84 578	83 975
	- w województwie lubelskim	2 108 270	2 056 908	2 038 299	2 024 637	2 011 047
2.	Osoby pracujące	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	32 595
	- w województwie lubelskim	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	
3.	Osoby w wieku przedprodukcyjnym	16 231	16 196	15 934	15 652	15 201
	- w województwie lubelskim	370 640	373 321	369 603	364 927	357 538
4.	Osoby w wieku produkcyjnym	53 341	50 716	50 167	49 728	49 250
	- w województwie lubelskim	1 266 445	1 208 581	1 191 844	1 176 503	1 162 919
5.	Osoby w wieku poprodukcyjnym	18 780	19 038	19 045	19 198	19 807
	- w województwie lubelskim	471 185	475 006	476 852	483 207	490 590
6.	Stopa bezrobocia [%]	10,3	11,3	13,8	12,0	11,7
	- w województwie lubelskim	7,5	8,2	8,7	8,0	7,5
7.	Przyrost naturalny [na 1000 ludności]	-2,1	-4,9	-8,0	-5,3	-5,1
	- w województwie lubelskim	-1,8	-4,5	-6,8	-4,8	-4,7
8.	Saldo migracji [na 1000 ludności]	-2,5	-1,7	-1,7	-1,7	-2,0
	- w województwie lubelskim	-2,9	-2,1	-2,3	-2,2	-2,2

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Liczba mieszkańców powiatu systematycznie spada. Jest to spowodowane ujemnym przyrostem naturalnym oraz saldem migracji.

Tab. 3.3. Zmiany demograficzne w powiecie lubartowskim

L.p.	Wskaźnik	2019	2020	2021	2022	2023
1.	Urodzenia żywe	768	739	697	618	537
2.	Zgony	955	1 163	1 379	1 064	966
3.	Napływ ludności	472	392	454	424	420
4.	Odptyw ludności	696	537	596	571	591
5.	Saldo zmian	-411	-785	-824	-593	-600

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Tab. 3.4. Prognoza liczby ludności powiatu lubartowskiego do 2035 r.

Grupy wieku/rok	2025	2030	2035
ogółem	87 464	85 958	84 072
0-4	3 897	3 537	3 280
5-9	4 144	3 902	3 543
10-14	4 523	4 130	3 890
15-19	4 966	4 492	4 101
20-24	4 551	4 924	4 449
25-29	4 803	4 372	4 729
30-34	5 846	4 633	4 204
35-39	6 200	5 699	4 514
40-44	7 062	6 134	5 634
45-49	6 763	7 008	6 095
50-54	6 095	6 687	6 939
55-59	5 283	5 968	6 573
60-64	5 065	5 115	5 811
65-69	5 512	4 811	4 885
70-74	5 081	5 075	4 470
75-79	3 630	4 450	4 506
80-84	1 924	2 869	3 560
85 i więcej	2 119	2 152	2 889

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

W perspektywie do 2035 r. przewiduje się powolny spadek ogólnej liczby ludności powiatu z 88,6 tys. do 84,1 tys. (o 5,4% w 2035 w stosunku do roku 2020 r.). Prognoza przewiduje spadek liczby mieszkańców w wieku do 49 lat, przy czym największy spadek przewiduje się w grupach 30-34 lata (o 33,7%) oraz 35-39 lat (o 36,8%). W grupach wiekowych 50-59 lat przewiduje się wzrost liczby mieszkańców o 26,4%. W grupie wiekowej 70 lat i więcej prognozuje się znacznie większy wzrost liczby mieszkańców, średnio o 52,1%, przy czym największy wzrost dotyczy grup wieku 75-79 – o 82,7%. Takie zmiany w udziałach w ludności powiatu lubartowskiego świadczą o starzeniu się społeczeństwa, czego efektem będzie zmniejszenie liczby osób mobilnych oraz spadek zapotrzebowania na przewozy szkolne i pracownicze, przy jednoczesnym wzroście zapotrzebowania na podróże transportem publicznym przez osoby starsze.

3.4. Gospodarka

W powiecie lubartowskim w 2021 roku działało około 6 880 zarejestrowanych podmiotów gospodarczych. Osoby pracujące stanowiły 38,7% ogółu mieszkańców.

Tab. 3.5. Struktura zatrudnienia w powiecie lubartowskim w roku 2021

Wyszczególnienie	w tym:				
	rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	przemysł i budownictwo	handel; naprawa pojazdów samochodowych; transport i gospodarka magazynowa; zakwaterowanie i gastronomia; informacja i komunikacja	działalność finansowa i ubezpieczeniowa; obsługa rynku nieruchomości	pozostałe usługi
osoby pracujące	6 662	4 963	2 504	266	4 697
udział [%]	34,9	26,0	13,1	1,4	24,6

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Największa liczba mieszkańców zatrudniona jest w rolnictwie, leśnictwie, łowiectwie i rybactwie (ponad połowa osób). Liczba osób zatrudnionych w przemyśle i budownictwie wynosi 18%. Dominującymi branżami w przemyśle są zakłady przemysłu: spożywczego, szklarskiego, materiałów budowlanych, odzieżowego, metalowego, skórzanego, meblarskiego i zakłady drukarskie. Średnie zarobki w powiecie lubartowskim są zdecydowanie niższe niż średnia ogólnopolska (80,4%), a także niższe od przeciętnej pensji w województwie lubelskim (90,7%). W 2021 r. wyniosły one 4 825 zł brutto (5 319 zł w województwie oraz 6 001 zł w Polsce).

Tab. 3.6. Podstawowe dane budżetowe powiatu lubartowskiego dotyczące publicznego transportu zbiorowego.

Wyszczególnienie	2020	2021	2022	2023	2024 (Plan)
Dochody Powiatu ogółem [zł]	124 984 326,86	126 448 478,91	132 767 877,67	163 116 530,97	189 902 155,86
Wydatki Powiatu ogółem [zł] w tym:	115 007 859,17	116 212 374,36	133 671 388,53	181 591 687,17	203 646 691,86
Lokalny transport zbiorowy [zł]	b.d.	572 166,92	415 960,10	978 842,19	1 141 267,20
Drogi publiczne powiatowe [zł]	b.d.	23 296 468,72	21 621 501,70	43 005 490,51	34 094 028,69

Źródło: Sprawozdania roczne z wykonania budżetów powiatu lubartowskiego za lata 2020-2023 oraz projekt budżetu powiatu lubartowskiego na 2024 r.

3.5. Sfera społeczna

W powiecie lubartowskim znajdują się szkoły podstawowe, gimnazja, licea ogólnokształcące, szkoły techniczne oraz szkoły policealne. W roku szkolnym 2018/2019 w szkołach podstawowych uczyło się 7,2 tys. uczniów, w szkołach gimnazjalnych ponad 923 os., a w szkołach ponadgimnazjalnych ponad 1,9 tys. uczniów.

Tab. 3.7. Edukacja w powiecie lubartowskim w roku szkolnym 2023/2024.

Placówka	Liczba placówek [szt.]	Liczba uczniów [os.]
Przedszkola	23	1 879
Szkoły podstawowe	46	7 733
Licea ogólnokształcące	6	1 364
Technika	3	876
Branżowe szkoły I i II stopnia	8	565
Szkoły artystyczne	2	77

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

W powiecie nie funkcjonuje żadna szkoła wyższa, najbliższe ośrodki znajdują się w Lublinie. Ośrodki kulturalne znajdują się na obszarze całego powiatu i należą do nich m. in :

- Muzeum Ziemi Lubartowskiej w Lubartowie,
- Muzeum Zamoyskich w Kozłówce,
- Muzeum Parafialne w Lubartowie,
- Powiatowy Młodzieżowy Dom Kultury w Lubartowie,
- Lubartowski Ośrodek Kultury w Lubartowie,
- Dom Kultury im. Księżnej Anny z Sapiehów Jabłonowskiej,
- Centrum Kultury w Ostrowie Lubelskim,
- Gminny Ośrodek Kultury w Kamionce,
- Gminny Ośrodek Kultury w Jeziorzanach,
- MOSiR Lubartów.

W Lubartowie funkcjonuje Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej, który świadczy usługi zdrowotne dla mieszkańców powiatu lubartowskiego. W pozostałych gminach funkcjonują gminne ośrodki zdrowia.

4. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze powiatu lubartowskiego

4.1. Komunikacja publiczna w powiecie lubartowskim

Zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określa ustawa *o publicznym transporcie zbiorowym*. Funkcjonowanie komunikacji powiatowej w powiecie lubartowskim oparte jest na umowach o świadczenie usług przewozowych pomiędzy Powiatem Lubartowskim a operatorami:

- Przewozy Pasażersko - Turystyczne „LUBATUR”, Jerzy Siwek,
- Transport Pasażerski Międzygminowy Drogowy Bogumiła Daszczyk,
- Usługi Transportowe Krajowe i Międzynarodowe Sławomir Siwek.

Przedmiotem umów jest świadczenie usług polegających na realizacji powiatowych przewozów osób o charakterze użyteczności publicznej na określonej linii lub liniach przebiegających na obszarze powiatu lubartowskiego. Umowy regulują:

- warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości świadczonych usług,
- wymagania w stosunku do środków transportu, w tym ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej,
- warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat,
- warunki dotyczące podwykonawstwa dopuszczalnego wyłącznie w sytuacji awarii autobusów w trakcie realizacji zadań przewozowych,
- sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań,
- częstotliwość przekazywania sprawozdań,
- zasady rozliczeń z organizatorem, kształtujące umowy jako kontrakty netto z wpływami z biletów i innych opłat stanowiącymi przychód operatora, które dotyczą również mechanizmu przekazywania rekompensat z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych, z pokrywaniem kosztów w ramach rekompensat kosztowych,
- publikację informacji o rozkładzie jazdy, regulaminu przewozu oraz cennika przez operatora,
- sposób dystrybucji biletów,
- mechanizm tworzenia i aktualizowania rozkładów jazdy przez organizatora,
- uzgadnianie zasad korzystania z przystanków przez operatora,
- dostosowywanie pojemności autobusów do wielkości zapotrzebowania na przewozy, które zabezpieczać ma wyłącznie operator,
- kary umowne za niewłaściwą realizację przewozów.

Integralną częścią umowy są następujące załączniki:

- wzór wniosku o rekompensatę,
- rozkład jazdy,
- regulamin przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym.

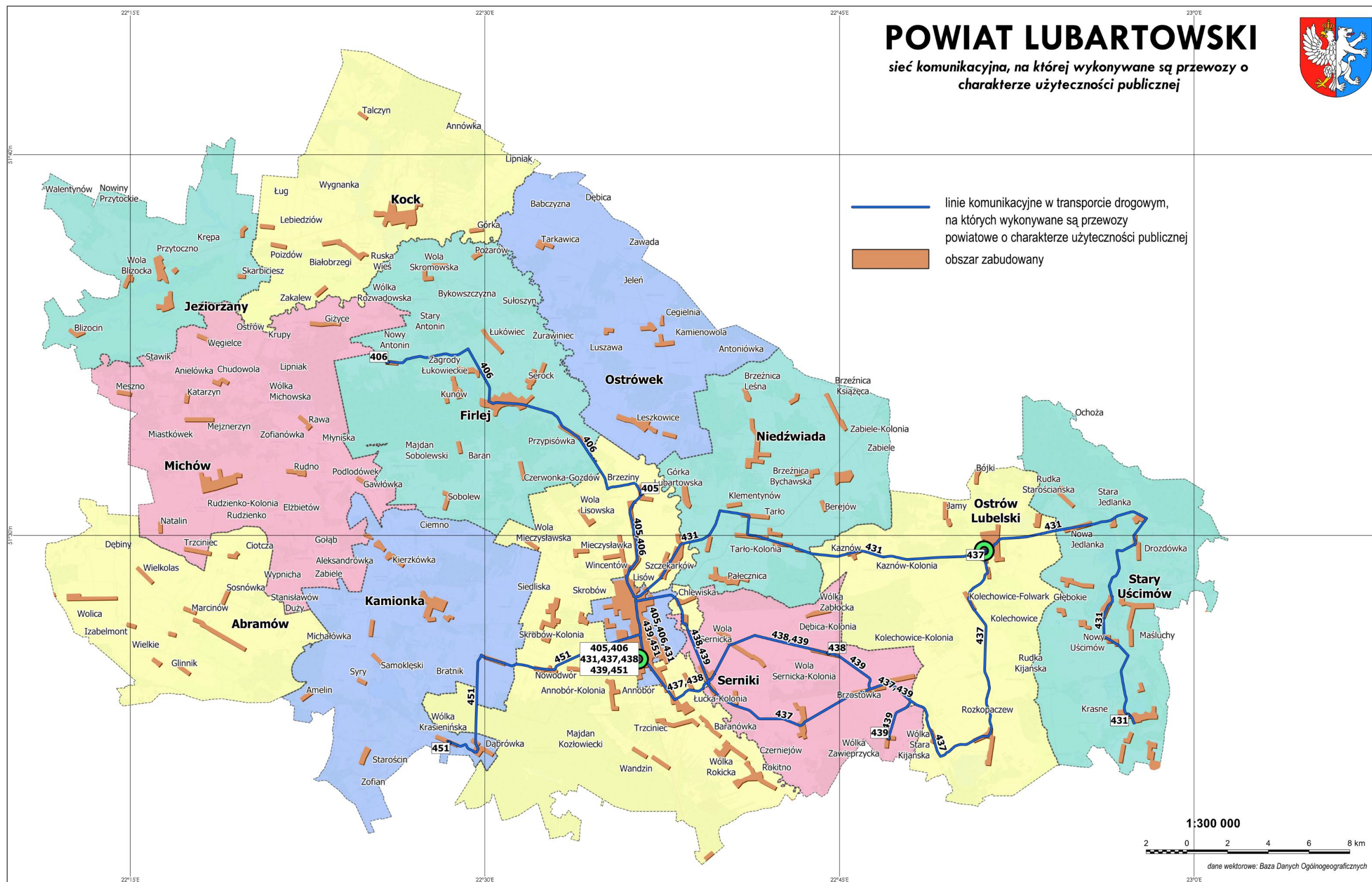
Tab. 4.1 Aktualny przebieg linii komunikacji powiatowej

Nazwa linii	Trasa	Okres kursowania	Operator
405	Brzeziny - Lisów - Lubartów	dni robocze	Usługi Transportowe Krajowe i Międzynarodowe Sławomir Siwek
406	Nowy Antonin - Łukowiec - Zagrody Łukowieckie - Firlej - Przypisówka - Trójnia - Brzeziny - Lisów - Lubartów	dni robocze	Transport Pasażerski Międzymiastowy Drogowy Bogumiła Daszczyk
431	Krasne - Maśluchy - Nowy Uścimów - Stary Uścimów - Drozdówka - Stara Jedlanka - Jedlanka Stara - Jedlanka Nowa - Ostrów Lubelski - Kaznów - Kolonia Tarło - Tarło - Pałecznicza - Szczekarków - Lubartów	dni robocze	Usługi Transportowe Krajowe i Międzynarodowe Sławomir Siwek
437	Ostrów Lubelski – Kolechowice - Rudka Kijańska - Rozkopaczew - Wólka Stara Kijańska - Brzostówka - Nowa Wola - Serniki Kolonia - Łucka Kolonia - Lubartów	dni robocze	Usługi Transportowe Krajowe i Międzynarodowe Sławomir Siwek
438	Nowa Wieś - Wola Sernicka Kolonia - Wola Sernicka - Serniki - Łucka - Lubartów - Lisów	dni robocze	Przewozy Pasażersko – Turystyczne LUBATUR Jerzy Siwek
439	Wólka Zawieprzicka - Brzostówka - Nowa Wieś - Wola Sernicka Kolonia - Wola Sernicka - Serniki - Chlewiska - Lubartów	dni robocze	Usługi Transportowe Krajowe i Międzynarodowe Sławomir Siwek
451	Wólka Krasieńska - Dąbrówka - Kozłówka - Nowodwór - Lubartów	dni robocze	Usługi Transportowe Krajowe i Międzynarodowe Sławomir Siwek

Źródło: opracowanie własne na podstawie zezwoleń i zaświadczeń wydanych przez Starostę Powiatu Lubartowskiego – stan na 19.03.2025 r.

W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2024 roku praca eksploatacyjna na ówczesnych 11 liniach komunikacyjnych wyniosła ok. 305 tys. wozokilometrów, w tym łączna liczba wzkm wykonana na poszczególnych liniach komunikacyjnych (trasy linii w skrócie):

- 405: Brzeziny – Lisów III przy krzyżu – Lubartów: 14 364,00 wzkm,
- 406: Nowy Antonin – Przypisówka I – Lubartów: 23 385,60 wzkm,
- 407: Jeziorzany – Kamionka gmina – Lubartów: 36 288,00 wzkm,
- 431: Krasne – Jedlanka Nowa II – Lubartów: 43 646,40 wzkm,
- 438: Nowa Wieś – Wola Sernicka III – Lubartów: 28 492,00 wzkm,
- 439: Wólka Zawieprzicka – Chlewiska I – Lubartów: 24 192,00 wzkm,
- 451: Wólka Krasienińska – Nowodwór Piaski (sklep GS) – Lubartów: 27 972,00 wzkm,
- 454: Mejznerzyn – Stanisławów Duży Granica – Lubartów: 25 401,60 wzkm,
- 457: Ostrów Lubelski – Wólka Stara Kijańska II – Lubartów: 36 590,40 wzkm,
- 460: Wola Mieczysławska – Skrobów Kol. – Lubartów: 18 142,00 wzkm,
- 465: Wolica – Glinnik – Lubartów: 27 014,40 wzkm.



Rys. 4.1 Schemat linii powiatowych – stan na 19.03.2025 r.
Źródło: Opracowanie własne.

W okresie od 1 stycznia 2024 r. do 31 grudnia 2024 r. na 11 liniach komunikacyjnych łączna liczba osób, która skorzystała z usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej wyniosła 34 269 pasażerów, prezentując się następująco na poszczególnych liniach:

- 405: Brzeziny – Lisów III przy krzyżu – Lubartów: 708 osób,
- 406: Nowy Antonin – Przypisówka I – Lubartów: 1 487 osób,
- 407: Jeziorzany – Kamionka gmina – Lubartów: 5 597 osób,
- 431: Krasne – Jedlanka Nowa II – Lubartów: 2 618 osób,
- 438: Nowa Wieś – Wola Sernicka III – Lubartów: 7 871 osób,
- 439: Wólka Zawieprzicka – Chlewiska I – Lubartów: 746 osób,
- 451: Wólka Krasienińska – Nowodwór Piaski (sklep GS) – Lubartów: 1 294 osób,
- 454: Mejnierzyn – Stanisławów Duży Granica – Lubartów: 2 486 osób,
- 457: Ostrów Lubelski – Wólka Stara Kijańska II – Lubartów: 4 333 osób,
- 460: Wola Mieczysławska – Skrobów Kol. – Lubartów: 3 167 osób,
- 465: Wolica – Glinnik – Lubartów: 3 962 osób.

W roku 2025 w powiecie lubartowskim planuje się przewozy na 7 liniach autobusowych, kursujących tylko w dni robocze.

Tab. 4.2 Planowa roczna planowana praca eksploatacyjna na liniach komunikacyjnych na rok 2025.

Oznaczenie linii	Trasa	Planowana roczna praca eksploatacyjna
405	Brzeziny – Lisów - Lubartów	14 634,00
406	Nowy Antonin – Łukówiec – Zagrody Łukowieckie – Firlej – Przypisówka – Trójnia – Brzeziny – Lisów – Lubartów	23 385,60
431	Krasne – Maśluchy – Nowy Uścimów – Stary Uścimów – Drozdówka – Stara Jedlanka – Jedlanka Stara – Jedlanka Nowa – Ostrów Lubelski – Kaznów – Kolonia Tarło – Tarło – Pałecznicza – Szczekarków - Lubartów	43 646,40
437	Ostrów Lubelski – Kolechowice- Rudka Kijańska – Rozkopaczew – Wólka Stara Kijańska – Brzostówka – Nowa Wola – Serniki Kolonia – Łucka Kolonia - Lubartów	36 590,40
438	Nowa Wieś – Wola Sernicka Kolonia – Wola Sernicka – Łucka – Lubartów - Lisów	34 272,00
439	Wólka Zawieprzicka – Brzostówka – Nowa Wieś – Wola Sernicka Kolonia – Wola Sernicka – Serniki – Chlewiska - Lubartów	24 192,00
451	Wólka Krasieńska – Dąbrówka – Kozłówka – Nowodwór - Lubartów	27 972,00
łącznie		204 422,40

Źródło: opracowanie własne na podstawie zezwoleń i zaświadczeń wydanych przez Starostę Powiatu Lubartowskiego – stan na 19.03.2025

4.2. Regionalny osobowy transport kolejowy

Kolejowy układ transportowy powiatu lubartowskiego tworzy linia kolejowa¹⁷ nr 30 Łuków – Lublin Północny. Zdecydowana większość połączeń pasażerskich realizowana jest obecnie na odcinku Parczew – Lublin Główny. Linia jest planowana do elektryfikacji. Planowana jest rozbudowa oferty przewozów pasażerskich.

¹⁷ Źródło: Instrukcja Id-12 – Wykaz linii zarządzanych przez PKP PLK S.A.

Tab. 4.3. Wykaz par kursów pociągów przebiegających przez teren powiatu lubartowskiego.

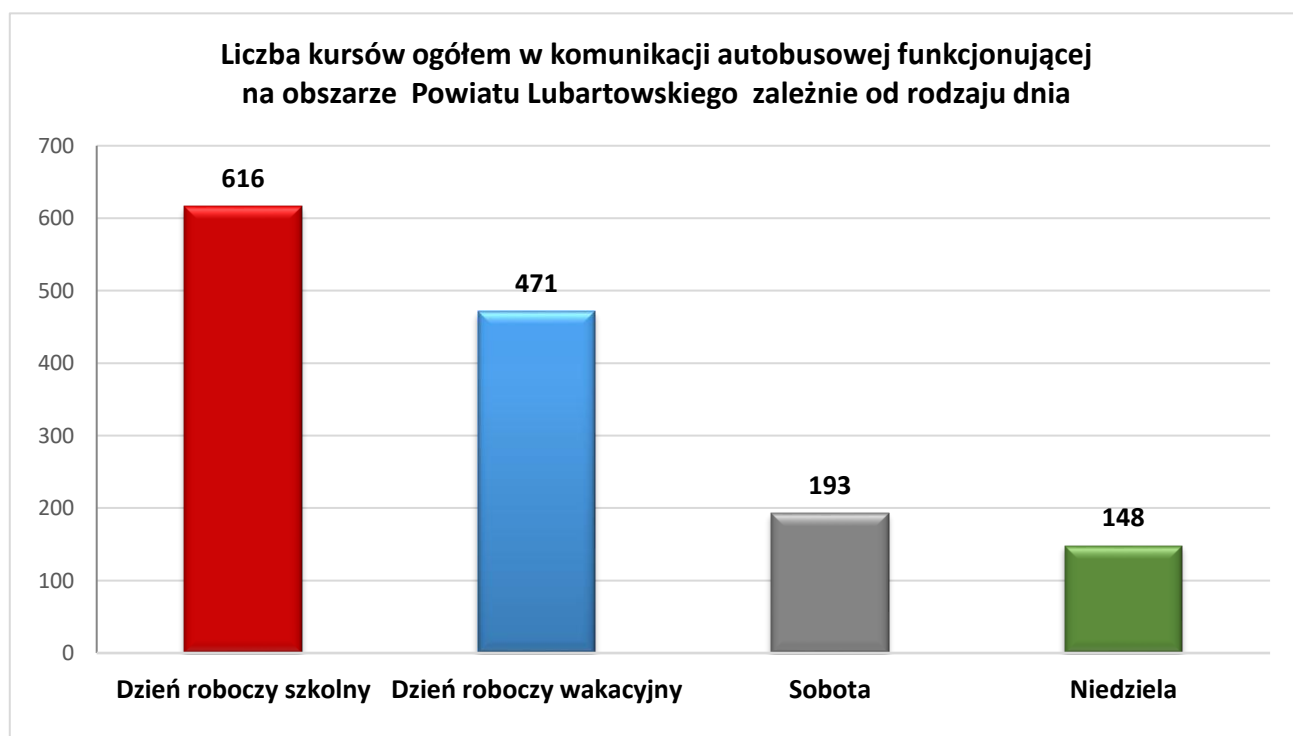
Dni kursowania	Relacja		
	Lublin - Parczew (REGIO) tam/powrót	Parczew - Łuków (REGIO) tam/powrót	Lublin – Lubartów – Warszawa (IC/TLK) tam/powrót
Poniedziałek – piątek	6/6	4/4	2/2
Sobota	4/4	3/3	2/2
Niedziela	4/4	3/3	2/2

Źródło: Sieciowy rozkład jazdy pociągów, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

4.3. Transport drogowy

Większość przewoźników obsługujących teren powiatu lubartowskiego wykonuje przewozy na jednej linii (12), przy czym najwięcej linii obsługuje firma Rago sp. z o.o. (12 linii).

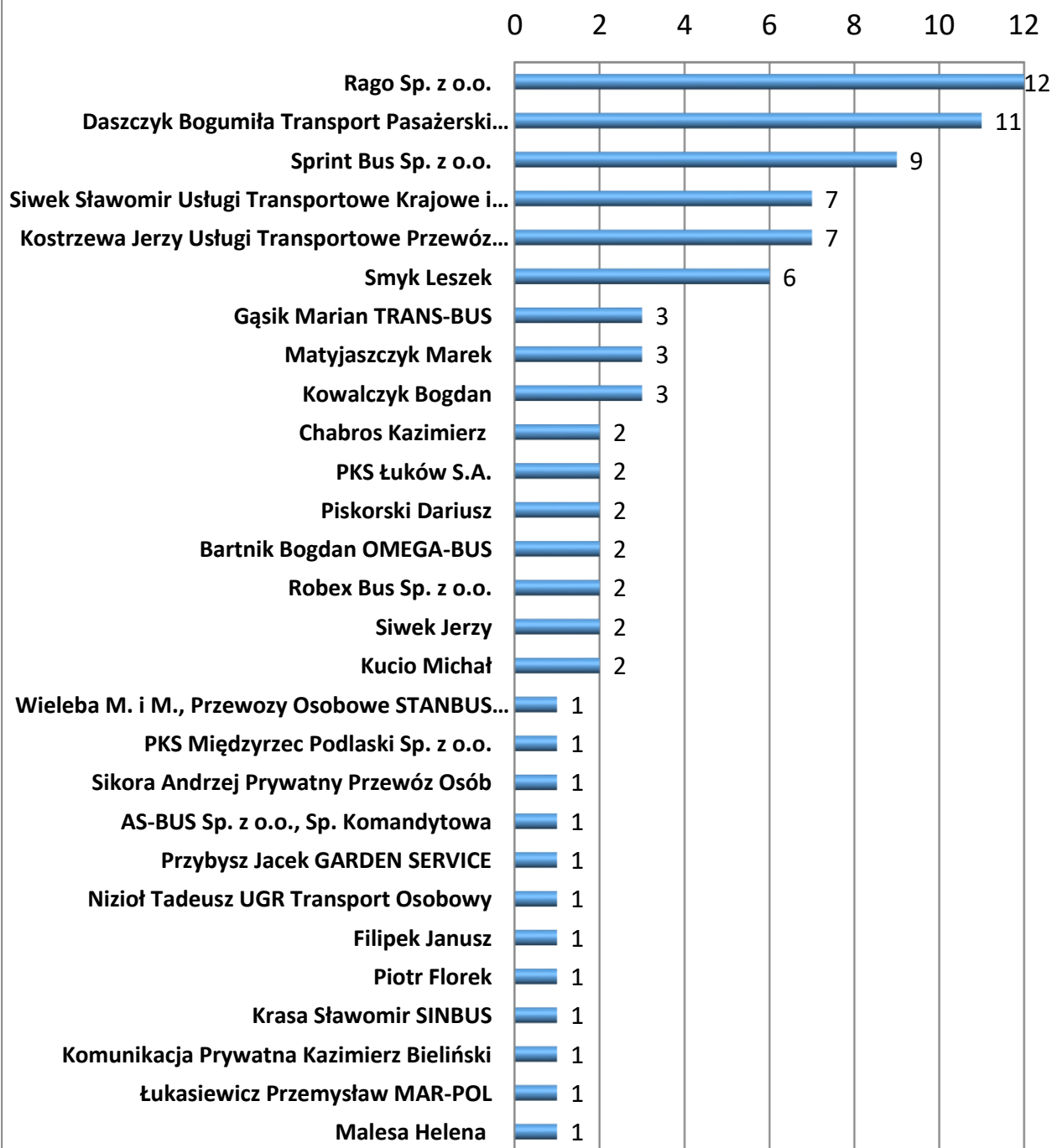
Zdecydowana większość kursów na terenie powiatu wykonywana jest w dni robocze szkolne, tj. 616 kursów, w dni robocze w okresie wakacji realizowanych jest 471 kursów, w soboty 193 kursy, natomiast w niedziele funkcjonuje 148 kursów.



Rys. 4.2. Liczba kursów w komunikacji w poszczególnych typach dni.

Źródło: informacje ze Starostwa Powiatowego w Lubartowie oraz Urzędu Marszałkowskiego w Lublinie

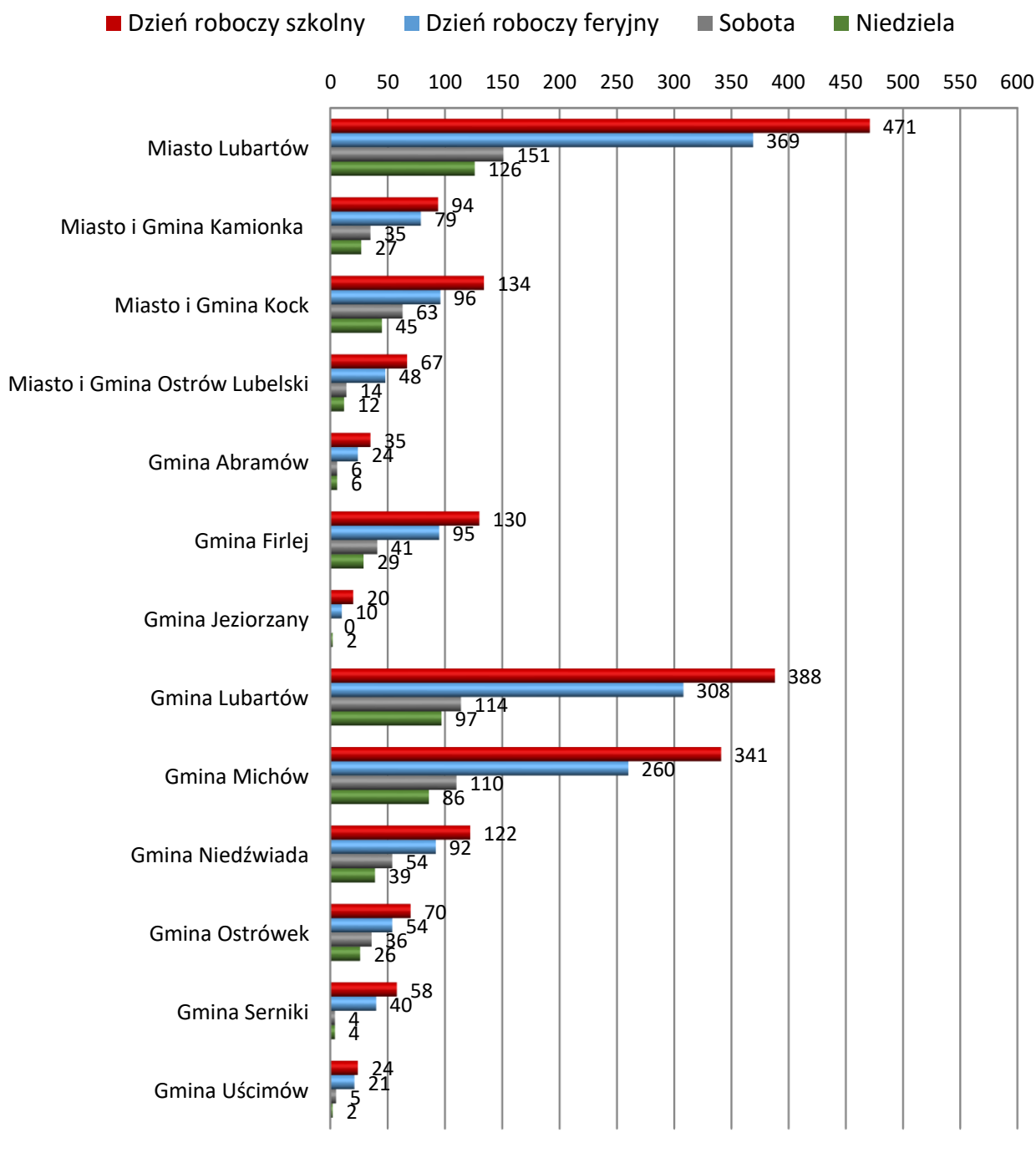
Liczba linii w transporcie drogowym przebiegających przez Powiat Lubartowski z podziałem na przewoźników



Rys. 4.3 Liczba linii z podziałem na przewoźników

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji ze stron Województwa Lubelskiego:
<https://powiatlubartowski.pl/powiat/uslugi-transportowe-o-charakterze-uzytecznosc-publicznej>
<https://powiatlubartowski.pl/powiat/rozklad-jazdy>
https://umwl.bip.lubelskie.pl/index.php?id=849&action=details&document_id=1661649

Liczba kursów ogółem w komunikacji autobusowej funkcjonującej na obszarze Powiatu Lubartowskiego zależnie od rodzaju dnia w podziale na poszczególne gminy

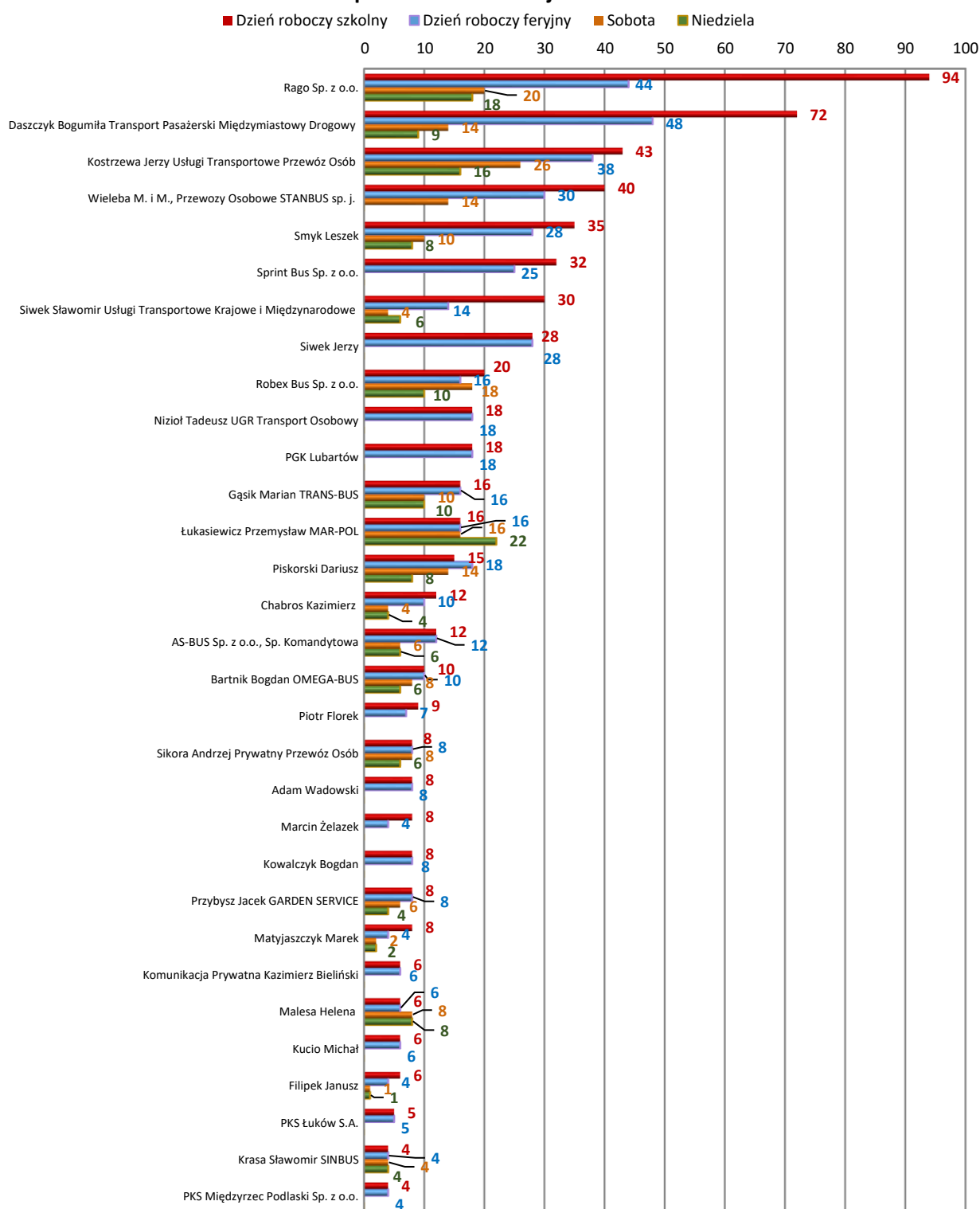


Rys. 4.4. Liczba kursów w komunikacji w gminach Powiatu Lubartowskiego ze względu na typ dnia.

Źródło: informacje ze Starostwa Powiatowego w Lubartowie

Zarówno w mieście, jak i w gminie Lubartów, które charakteryzują się największą liczbą kursów, zdecydowanie przeważają połączenia wykonywane w dni robocze szkolne (rys. 4.4.).

Liczba kursów w przewozach pasażerskich w Powiecie Lubartowskim zależnie od przewoźnika i rodzaju dnia



Rys. 4.5. Liczba kursów w komunikacji powiatowej z podziałem na rodzaj dnia i przewoźników
Źródło: informacje ze Starostwa Powiatowego w Lubartowie oraz Urzędu Marszałkowskiego w Lublinie

4.3.1. Zezwolenia i zaświadczenia wydane przez Starostę Powiatu Lubartowskiego

Starosta Lubartowski wydaje zezwolenia na regularny przewóz osób w powiatowym transporcie drogowym oraz zaświadczenia na wykonywanie powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. Załącznik 1 do niniejszego dokumentu przedstawia wykaz wszystkich kursów realizowanych według stanu na dzień 17.10.2024 r. z podziałem na dzień roboczy szkolny, dzień roboczy wakacyjny oraz na soboty i niedziele. Trasy tych linii przebiegają przez obszar wszystkich gmin w powiecie lubartowskim.

4.3.2. Zezwolenia wydane przez inne jednostki administracyjne

Przez powiat lubartowski przebiegają linie, na które zezwolenia wydały także inne jednostki administracyjne (np. Marszałek Województwa). Załącznik 2 do niniejszego dokumentu przedstawia wykaz wszystkich kursów z podziałem na dzień roboczy szkolny, dzień roboczy wakacyjny oraz na soboty i niedziele. Trasy tych linii przebiegają przez obszar gmin w powiecie lubartowskim.

4.4. Zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu lubartowskiego

Połączenia realizowane na terenie powiatu lubartowskiego pod względem liczby kursów najlepiej zaspokajają potrzeby przewozowe mieszkańców w Mieście Lubartów, gdzie w dni robocze dostępnych jest ponad 500 połączeń oraz w Gminie Lubartów, gdzie jest ich prawie 350. W przypadku wskaźnika ilości kursów na 1 000 mieszkańców najlepiej wypadają gminy Lubartów, Firlej, gmina i miasto Kock oraz miasto Lubartów, gdzie w każdy typ dnia wskaźniki są najwyższe wśród gmin powiatu lubartowskiego.

Najmniej kursów realizowanych jest w gminach Abramów, Uścimów oraz Jeziorzany, które leżą z dala od głównego korytarza transportowego powiatu, jakim jest droga krajowa nr 19 przebudowywana obecnie na drogę ekspresową S19.

Tab. 4.4 Liczba kursów komunikacji publicznej w przeliczeniu na 1000 mieszkańców w poszczególnych gminach.

Gmina	Liczba ludności	Liczba kursów w				Liczba kursów na 1 000 mieszkańców			
		Dzień roboczy		Sobota	Niedziela	Dzień roboczy		Sobota	Niedziela
		szkolny	wakacje			szkolny	wakacje		
Powiat Lubartowski	83 975	632	487	203	158	7,53	5,80	2,42	1,88
Miasto Lubartów	19 734	487	385	161	136	24,68	19,51	8,16	6,89
Miasto i Gmina Kamionka	6 486	94	79	35	27	14,49	12,18	5,40	4,16
Miasto i Gmina Kock	5 679	134	96	63	45	23,60	16,90	11,09	7,92
Miasto i Gmina Ostrów Lubelski	4 942	67	48	14	12	13,56	9,71	2,83	2,43
Gmina Abramów	3 828	35	24	6	6	9,14	6,27	1,57	1,57
Gmina Firlej	5 642	130	95	41	29	23,04	16,84	7,27	5,14
Gmina Jeziorzany	2 462	20	10	0	2	8,12	4,06	0,00	0,81
Gmina Lubartów	12 137	388	308	114	97	31,97	25,38	9,39	7,99
Gmina Michów	5 439	341	260	110	86	62,70	47,80	20,22	15,81
Gmina Niedźwiada	6 186	123	93	54	39	19,88	15,03	8,73	6,30
Gmina Ostrówek	3 687	70	54	36	26	18,99	14,65	9,76	7,05
Gmina Serniki	4 789	58	40	4	4	12,11	8,35	0,84	0,84
Gmina Uścimów	2 964	24	21	5	2	8,10	7,09	1,69	0,67

Źródło: opracowanie własne.

5. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

5.1. Zagospodarowanie przestrzenne

Powiat lubartowski położony jest w wschodniej Polsce, w centralnej części województwa lubelskiego. W skład powiatu wchodzi 13 gmin, w tym: gmina miejska Lubartów, gminy miejsko-wiejskie: Kamionka, Kock i Ostrów Lubelski oraz gminy wiejskie: Abramów, Firlej, Jeziorzany, Lubartów, Michów, Niedźwiada, Ostrówek, Serniki, Uścimów. Powierzchnia powiatu lubartowskiego wynosi 1 290 km².

Większość obszaru powiatu lubartowskiego położona jest na Nizinie Południowopodlaskiej – centralna część powiatu na Wysoczyźnie Lubartowskiej, północna w Pradolinie Wieprza oraz fragmentarycznie na Równinie Łukowskiej i Wysoczyźnie Żelechowskiej. Wschodnia część powiatu jest położona na dwóch mezoregionach Polesia Zachodniego – Zakłęsłości Sosnowickiej i Równiny Łęczyńsko-Włodawskiej.

Tab. 5.1 Pokrycie terenu powiatu lubartowskiego

Typ pokrycia	Udział [%]
użytki rolne razem	73,4%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	17,3%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	5,9%
inne	2,3%
grunty pod wodami razem	1,2%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, 2014

Powiat lubartowski ma charakter powiatu rolniczego, bez większych terenów przeznaczonych pod zabudowę przemysłową, która w większym zakresie rozwinęła się tylko w Lubartowie. Obszary rolnicze poprzecinane są rozproszonymi kompleksami leśnymi, zajmującymi łącznie 17,3% powierzchni powiatu. Obszary zurbanizowane stanowią prawie 6% obszaru powiatu, przy czym, największy obszar zajmują w mieście Lubartów, gdzie stanowią 40,8% powierzchni. Obszary inne, do których zaliczamy użytki ekologiczne, tereny różne i nieużytki stanowią 2,3% obszaru powiatu, a pozostałe – 1,2% stanowią grunty pod wodami, w większości pod jeziorami.

Tab. 5.2 Pokrycie terenu poszczególnych gmin powiatu lubartowskiego.

Gmina	Użytki rolne	Grunty leśne, zadrzewione, zakrzewione	Grunty zabudowane i zurbanizowane	Grunty pod wodami	Inne
Miasto Lubartów	55,4%	0,4%	40,8%	1,6%	1,8%
Miasto i Gmina Kamionka	80,4%	14,3%	2,4%	0,9%	2,0%
Miasto i Gmina Kock	72,4%	17,2%	3,8%	0,3%	6,2%
Miasto i Gmina Ostrów Lubelski	70,9%	19,1%	2,4%	4,2%	3,4%
Gmina Abramów	88,3%	8,8%	1,7%	0,1%	1,1%
Gmina Firlej	66,4%	26,1%	3,6%	2,4%	1,5%
Gmina Jeziorzany	81,1%	11,5%	2,8%	1,1%	3,6%
Gmina Lubartów	56,8%	38,2%	3,1%	0,8%	1,1%
Gmina Michów	77,4%	18,1%	2,4%	0,6%	1,5%
Gmina Niedźwiada	77,6%	15,9%	4,1%	0,1%	2,2%

Gmina	Użytki rolne	Grunty leśne, zadrzewione, zakrzewione	Grunty zabudowane i zurbanizowane	Grunty pod wodami	Inne
Gmina Ostrówek	76,0%	19,1%	2,6%	0,7%	1,7%
Gmina Serniki	82,2%	14,0%	2,4%	0,1%	1,2%
Gmina Uścimów	69,2%	21,5%	3,5%	3,4%	2,4%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, 2014

5.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

5.2.1. Ustalenia krajowego planu transportowego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym¹⁸ (dalej: Krajowy Plan Transportowy), jest nadrzędnym dokumentem w systemie planów transportowych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Uwzględniany jest on w planach transportowych marszałków poszczególnych województw, wykonujących zadania organizatora w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich. Następnie plany transportowe marszałków uwzględniają w swoich planach transportowych pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego wskazani w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

W części pierwszej Krajowego Planu Transportowego omówiona została charakterystyka sieci komunikacyjnej wykorzystywanej do zapewnienia kolejowych połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych objętych Krajowym Planem Transportowym. Podkreślono w niej wagę zapewnienia odpowiedniej dostępności komunikacyjnej do przystanków i stacji kolejowych, na których zatrzymują się pociągi międzywojewódzkie uruchamiane w ramach Krajowego Planu Transportowego. Rozpatrywane parametry wpływające na zainteresowanie ludności ofertą transportu kolejowego to m.in. gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych, liczba połączeń przypadająca na 10 tysięcy mieszkańców.

W dokumencie wskazano (według rozkładu jazdy 2017/2018), że powiat lubartowski w aspekcie:

- gęstości rozmieszczenia punktów postojów handlowych na 100 km² plasuje się w grupie niskiej (przedział 0,1 – >0,4),
- poziomu oferty przewozowej:
 - liczby połączeń na 10 tys. mieszkańców w odniesieniu do wielkości populacji plasuje się stosunkowo wysoko w przedziale od 2,5 do 5 połączeń w porównaniu do średniej krajowej wynoszącej 1,3,
 - liczby połączeń na 1 tys. mieszkańców w odniesieniu do wielkości populacji plasuje się już w środkowym przedziale od 1,2 do 2,4 połączeń.

¹⁸ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 2238)..

Niewielka liczba podróży korzystających z połączeń świadczy przeważnie o mało atrakcyjnej ofercie przewozowej rozumianej jako dostępność i liczba połączeń, która nie jest wystarczająco konkurencyjna w stosunku do innych środków transportu na obszarze danego powiatu.

W katalogu pożądaných punktów obsługiwanych przez pociągi międzywojewódzkie z postojami codziennymi na terenie powiatu lubartowskiego wskazana została tylko stacja kolejowa Lubartów w Lubartowie. Wskazany w *Krajowym Planie Transportowym* punkt postoju może pełnić funkcję zintegrowanego węzła przesiadkowego, realizującego skomunikowania z komunikacją autobusową (wojewódzką/ powiatową/ gminną) dojeżdżającą do miejsc, do których nie dociera transport kolejowy. Integracja ta ma obejmować zapewnienie wygody w przesiadaniu się w ramach odpowiednich ciągów pieszych do przystanków autobusowych położonych w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej oraz właściwa koordynacja rozkładu jazdy linii autobusowych. Warunki skomunikowań, np. maksymalny czas oczekiwania na opóźniony pociąg, określać ma właściwy organizator przewozów.

W załączniku do *Krajowego Planu Transportowego* wskazano także proponowane linie komunikacyjne w transporcie kolejowym w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w podziale na województwa – organizatorów.

Tab. 5.3 Planowana liczba połączeń międzywojewódzkich w transporcie kolejowym docierających do miejscowości w powiecie lubartowskim.

Odcinek sieci	Lokalizacja punktów postoju na obszarze powiatu lubartowskiego	Liczba par pociągów na dobę w scenariuszu		
		na lata 2024/27	w rjp 2026/27	od rjp 2028/29
Łuków - Radzyń Podlaski - Parczew - Lubartów - Bystrzyca - Lublin	Lubartów (stacje i przystanki kolejowe ^A : Zabiele, Brzeźnica Bychawska, Berejów, Tarło, Pałecznicza, Lubartów Słowackiego, Lubartów Lipowa, Wandzin)	2-3	2-3	2-3

A – stacje i przystanki kolejowe w powiecie lubartowskim, niewymienione w *Krajowym Planie Transportowym*

Źródło: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 2328)

Ponadto w *Krajowym Planie Transportowym* wskazano, że funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych mogą pełnić wszystkie przystanki i stacje przewidziane do obsługi przez pociągi międzywojewódzkie.

5.2.2. Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim*¹⁹ wskazuje na dwa scenariusze związane z podziałem zadań przewozowych w województwie lubelskim:

- wariant 0: gdzie komunikacja zbiorowa będzie miała udział 13,0% w obszarze miast powiatowych i 8,9% w pozostałych miejscowościach względem całości podróży,

¹⁹ Uchwała nr XLVII/744/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 14 lipca 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim”

- wariant 1: gdzie komunikacja zbiorowa będzie miała udział 22,1% w obszarze miast powiatowych i 15,0% w pozostałych miejscowościach względem całości podróży.

W celu uzyskania zwiększonego udziału transportu publicznego według ww. wariantów w realizowanych podróżach, Plan transportowy wskazuje na konieczność podjęcia zadań przez władze samorządowe z zakresu organizacji ruchu drogowego polegających na:

- ograniczaniu w centrach średnich i dużych miast liczby miejsc parkingowych,
- ograniczaniu dostępności ścisłego centrum dla ruchu samochodowego,
- wprowadzaniu oraz powiększaniu istniejących stref płatnego parkowania w centrach miast,
- budowaniu parkingów typu P+R przy węzłach komunikacyjnych (z preferencjami dla kierowców – np. zniżki na przejazd komunikacją zbiorową),
- wyznaczaniu na kluczowych odcinkach (zatory, obniżona przepustowość) pasów dla pojazdów komunikacji zbiorowej.

Kolejne działania z zakresu organizacji komunikacji autobusowej to przede wszystkim:

- tworzenie wspólnego systemu taryfowego obejmującego wszystkie środki lokomocji na danym obszarze funkcjonalnym,
- wprowadzanie atrakcyjnej oferty taryf rabatowych,
- koordynacja rozkładów jazdy,
- zwiększenie częstotliwości na trasach postulowanych przez podróżnych,
- przyjmowanie przy przetargach na obsługę linii w publicznym transporcie zbiorowym w specyfikacji istotnych warunków zamówień wymogów jakościowych zbieżnych z oczekiwaniami mieszkańców województwa,
- poprawa estetyki i wizerunku dworców oraz przystanków autobusowych wraz z ich administratorami.

Niezbędne działania z zakresu organizacji komunikacji kolejowej to:

- dołączenie transportu kolejowego do sieci zintegrowanego transportu zbiorowego,
- optymalizacja sieci kolejowej transportu pasażerskiego; zwiększenie liczby kursów na liniach o wysokim potencjale wraz z likwidacją oraz zastąpieniem pociągów autobusami (minibusami) na trasach o znikomym potencjale i popycie na usługi transportu kolejowego,
- wraz z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz samorządami lokalnymi przebudowa stacji i przystanków kolejowych z równoczesnym przybliżeniem ich do centrów miast i pozostałych miejscowości,
- poprawa estetyki oraz wizerunku dworców i przystanków kolejowych,
- połączenie autobusowymi liniami dowozowymi dworców oraz przystanków kolejowych z centrami i generatorami potoków podróży w obszarach zurbanizowanych,
- działania mające na celu podniesienie prędkości kursowania w celu skrócenia czasu przejazdu pociągami,
- zakup i wprowadzenie do eksploatacji nowych pojazdów kolejowych o wysokim standardzie wyposażonych w niską podłogę (maksymalna wysokość nad główką szyny 550 mm) oraz innymi ułatwieniami podróży dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej ruchliwości.

W dokumencie zdefiniowane zostały działania z zakresu organizacji komunikacji rowerowej polegające na:

- budowie parkingów w centrach miast obok budynków użyteczności publicznej,
- budowie parkingów typu B&R na przystankach i stacjach kolejowych,
- budowie dróg rowerowych.

Na obszarze powiatu lubartowskiego przewidziano organizację następujących linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym, planowanych przez Województwo Lubelskie:

- R1: Lublin – Niemce – Lubartów – Parczew.

Zaplanowano również organizację następujących linii komunikacyjnych w transporcie drogowym, planowanych przez Województwo Lubelskie:

- 501: Lublin – Niemce – Lubartów – Firlej – Kock – Borki – Radzyń Podlaski – Kąkolewnica – Międzyrzec Podlaski – Biała Podlaska,
- 511: Lublin – Niemce – Lubartów – Firlej – Kock – Borki – Radzyń Podlaski,
- 521: Lublin – Niemce – Lubartów – Firlej – Kock – Serokomla – Wojcieszków – Łuków
- 541: Lublin – Niemce – Lubartów (możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie w przypadku posiadania odpowiednich środków finansowych oraz istnienia uzasadnionych uwarunkowań demograficznych i społecznych),
- 551: Lublin – Niemce – Lubartów – Niedźwiada – Siemień – Parczew (możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie w przypadku posiadania odpowiednich środków finansowych oraz istnienia uzasadnionych uwarunkowań demograficznych i społecznych),
- 558: Lubartów – Kamionka – Michów – Baranów – Żyrzyn – Puławy (możliwa organizacja przez Województwo Lubelskie w przypadku posiadania odpowiednich środków finansowych oraz istnienia uzasadnionych uwarunkowań demograficznych i społecznych).

Lubartów został wskazany w wojewódzkim planie transportowym jako miejsce lokalizacji zintegrowanego węzła przesiadkowego (międzygałęziowy kolej-autobus oraz autobus-autobus), przy którym należałoby organizować parkingi typu P+R (Park&Ride) oraz K+R (Kiss&Ride), z uzupełnieniem o parking typu B+R (Bike&Ride).

5.2.3. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego (PZPWL)

*Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego*²⁰ (PZPWL), wskazuje że województwo lubelskie należy do regionów o najniższych wskaźnikach w kraju pod względem gęstości sieci kolejowej. Ograniczanie liczby obsługiwanych połączeń pasażerskich oraz zmniejszenie długości całkowitej eksploatowanych linii kolejowych w województwie przekłada się na obniżenie dostępności komunikacyjnej regionu (zarówno zewnętrznej jak i wewnętrznej). Cechą województwa lubelskiego jest także słabość sieci komunikacyjnej, co wiąże się z niedostateczną liczbą dróg szybkiego ruchu oraz niezadowalającym stanem technicznym istniejącej sieci drogowej. Drogi wojewódzkie należą do jednych z najbardziej niebezpiecznych w kraju. Infrastruktura transportowa wymaga działań w zakresie zwiększenia nasycenia siecią komunikacyjną,

²⁰ Uchwała nr XI/162/2015 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 30 października 2015r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego.

poprawy stanu technicznego infrastruktury drogowej oraz wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań systemowych.

Ważnym zagadnieniem w transporcie regionalnym jest obsługa komunikacją publiczną zarówno metropolii lubelskiej, jak i całego województwa w zakresie przewozów pasażerskich pomiędzy miastami oraz w obrębie poszczególnych miast. Jednym z największych ograniczeń dostępności komunikacyjnej jest brak szybkiego transportu kolejowego i niewystarczający stopień integracji sieci kolejowej z układem drogowym. Wyzwaniem jest zapewnienie wystarczającej obsługi transportem publicznym obszaru województwa lubelskiego i Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego (wraz z należącymi do niego niektórymi gminami powiatu lubartowskiego). Ze względu na konieczność zmniejszenia zaległości rozwojowych wobec bardziej rozwiniętych regionów najważniejszym zadaniem jest poprawa dostępności województwa lubelskiego.

Rozwój infrastruktury transportowej ukierunkowany jest na poprawę dostępności komunikacyjnej poprzez kształtowanie spójnego systemu zewnętrznych i wewnętrznych powiązań transportowych oraz podniesienie jakości systemu transportowego. Odbywać się będzie poprzez:

- integrację poszczególnych elementów systemu transportowego,
- podwyższanie parametrów eksploatacyjnych poprzez modernizację infrastruktury (także na cele wojskowe),
- zrównoważony rozwój efektywnej sieci infrastruktury komunikacyjnej (także na cele wojskowe),
- kształtowanie systemów multimodalnych i wzmocnienie transportu zbiorowego,
- neutralizowanie barier i ograniczeń rozwoju w funkcjonowaniu układów przestrzennych,
- zapewnienie możliwie równego dostępu do sieci komunikacyjnej - wzbogacenie infrastruktury drogowej i lotniczej,
- pełne wykorzystanie sieci kolejowej.

W celu zwiększenia dostępności transportowej regionu lubelskiego należy:

- stworzyć kluczową infrastrukturę umożliwiającą sprawne powiązania transportowe obszaru województwa z głównymi ośrodkami miejskimi w kraju i w Europie,
- poprawić wewnętrzne i zewnętrzne powiązania transportowe,
- zwiększyć rolę transportu publicznego w obsłudze podróżnych,
- zintegrować systemy komunikacji (integracja przewozów różnymi środkami transportu i infrastruktury komunikacyjnej) przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju.

Dzięki integracji różnych elementów infrastruktury transportowej usprawni się funkcjonowanie systemu komunikacyjnego, a w rezultacie zwiększona będzie dostępność w wielu aspektach (np. do usług publicznych).

Optymalizacja sieci transportowej odbywać się będzie poprzez:

- kształtowanie zagospodarowania sprzyjającego integrowaniu publicznego transportu miejskiego i pozamiejskiego,
- uwzględnianie potrzeb ruchu rowerowego i pieszego w planowaniu oraz projektowaniu układów komunikacyjnych,
- lokalizowanie elementów infrastruktury komunikacyjnej umożliwiające optymalną organizację usług transportowych,

- zapewnianie warunków przestrzennych niezbędnych dla budowy bezkolizyjnych skrzyżowań z liniami kolejowymi przy lokalizacji ciągów komunikacyjnych lub przebudowy istniejących skrzyżowań jednopoziomowych.

PZPWL zaleca kształtowanie zagospodarowania na terenach podmiejskich m.in. poprzez objęcie podmiejskich (urbanizujących się) jednostek osadniczych zintegrowanym systemem transportu publicznego.

Dominującą rolę na obszarze województwa lubelskiego pełni komunikacja autobusowa i mikrobusowa, ze względu na rzadką sieć linii kolejowych. Jednocześnie Plan wskazuje na konieczność kształtowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz rozbudowy infrastruktury obsługi komunikacji zbiorowej w węzłach, które pozwolą na lepsze wykorzystanie różnych środków transportu. Znaczenie ma organizacja i zlokalizowanie infrastruktury przesiadkowej (m.in. dworce, przystanki i parkingi), a także dostępność do komunikacji autobusowej, trolejbusowej i kolejowej. Wraz z węzłami przesiadkowymi należy lokalizować parkingi Park and Ride (P+R) oraz Bike and Ride (B+R). Równolegle powinna postępować integracja lokalnego transportu zbiorowego: międzygminnego, powiatowego, międzypowiatowego. Zaleca się stosowanie ekologicznych środków transportowych (elektrycznych, hybrydowych, z napędem CNG). Lubartów wyszczególniony jest w Planie jako międzygałęziowy węzeł o znaczeniu ponadlokalnym, integrujący transport drogowy i kolejowy.

W ramach rozwoju transportu zbiorowego oraz jego integracji z komunikacją indywidualną rekomenduje się:

- budowę i rozbudowę wydzielonych pasów ruchu dla publicznego transportu zbiorowego,
- budowę i rozbudowę systemów zarządzania transportem publicznym z priorytetem dla transportu publicznego,
- budowę i rozbudowę systemów dynamicznej informacji pasażerskiej,
- budowę i rozbudowę sieci biletomatów oraz upowszechnianie biletu elektronicznego.

Powiat lubartowski jest częścią Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego (LOM), miasto Lubartów wspomaga funkcje rdzenia (Lublin-Świdnik) w obsłudze LOM. Wśród priorytetów, ze względu na narastający ruch drogowy, wymienia się konieczność usprawnienia ruchu tranzytowego w ciągu DK/S19 poprzez budowę obwodnicy Lubartowa. Podstawą funkcjonowania kolei aglomeracyjnej jest m. in. linia kolejowa nr 30 przebiegająca przez Lubartów.

5.2.4. Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku²¹ (SRWL) stanowi podstawę do konstruowania programu *Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027* oraz do przygotowywania dokumentów niezbędnych dla wykorzystania różnych mechanizmów wsparcia rozwoju regionalnego, a wraz z PZPWL – ramy dla realizacji polityk rozwojowych. Jednym z elementów SRWL jest transport i komunikacja, jako jedna z podstaw dla rozwoju społeczno-gospodarczego województwa lubelskiego oraz jako narzędzie służące funkcjonalnemu przepływowi osób i towarów.

Wizja rozwoju województwa brzmi następująco: *Województwo lubelskie racjonalnie wykorzystując specyfikę społeczno-gospodarczą, zasoby środowiska, a także policentryczność sieci ośrodków miejskich rozwija się w sposób zrównoważony. Kreatywność i otwartość mieszkańców, aktywność naukowo-badawcza, tworzenie*

21 Uchwała Nr XXIV/406/2021 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 29 marca 2021 r.

i stosowanie rozwiązań innowacyjnych oraz partnerstwo w zarządzaniu kształtują nowoczesny charakter regionu. Wzrasta jego znaczenie jako strategicznego producenta finalnych wyrobów bazujących na surowcach rolniczych, dostarczyciela usług prozdrowotnych i czasu wolnego. W efekcie region oferuje atrakcyjną przestrzeń do życia, pracy i inwestowania w zdrowym i bezpiecznym otoczeniu.

Przyjęty na bazie wizji model zrównoważonego rozwoju dla województwa lubelskiego ma charakter funkcjonalny, oparty o cztery filary i zakłada zrównoważony terytorialnie rozwój regionu, integrację zasobów i potencjałów, a także jest stymulowany racjonalnymi wyborami strategicznymi oraz ukierunkowany na osiągnięcie wysokiej jakości życia. SRWL wypracowała 18 celów operacyjnych oraz pakiety kierunków działań, które stanowią punkt odniesienia dla wszystkich działań rozwojowych na terenie województwa, w tym także dla kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz dla opracowania dokumentów o charakterze sektorowym.

Celami strategicznym SRWL są:

- CS 1. *Kształtowanie strategicznych zasobów rolnych*: rozwinięty w ramach celów operacyjnych na poprawę konkurencyjności gospodarstw rolnych rozwój przedsiębiorczości wykorzystującej surowce rolne, rozwój współpracy w sektorze rolno-spożywczym oraz umacnianie marki lubelskich produktów rolnych;
- CS 2. *Wzmocnienie powiązań i układów funkcjonalnych*: rozwinięty w ramach celów operacyjnych na zrównoważony rozwój systemów infrastruktury technicznej, rozwój miejskich obszarów funkcjonalnych (LOM, ośrodków subregionalnych i lokalnych), wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz ochronę walorów środowiska;
- CS 3. *Innowacyjny rozwój oparty o zasoby i potencjały regionu*: rozwinięty w ramach celów operacyjnych na wykorzystanie potencjału badawczo-rozwojowego jednostek naukowych oraz wspieranie transferu wiedzy i technologii, wspieranie konkurencyjności i innowacyjności przedsiębiorstw, promocję i rozwój usług prozdrowotnych, uzdrowiskowych oraz gospodarki senioralnej, a także innowacyjne wykorzystanie walorów przyrodniczo-kulturowych, rozwój sportu i usług wolnego czasu;
- S.C. 4. *Wzmacnianie kapitału społecznego*: rozwinięty w ramach celów operacyjnych na rozwijanie kapitału ludzkiego, poprawę jakości świadczenia usług zdrowotnych, włączenie i integrację społeczną, wzmocnienie współpracy transgranicznej i międzyregionalnej, bezpieczeństwo publiczne oraz wspieranie oddolnych inicjatyw i poprawę efektywności zarządzania.

SRWL oraz ustalenie jego celów odpowiada zasadzie zrównoważonego rozwoju, wskazując możliwości racjonalnego działania, przede wszystkim w zakresie jego fundamentów, którymi są infrastruktura i środowisko. SRWL wskazuje na konieczność racjonalnego kształtowania systemów infrastruktury i maksymalne wykorzystanie lokalnych potencjałów, tj. niewykraczającego poza potrzeby i gwarantującego uzyskanie dobrych warunków życia i pracy w różnych częściach regionu. Utrzymanie wysokiej jakości środowiska, którym charakteryzuje się region, to jedno z podstawowych zagadnień w kontekście rozwoju. Dlatego konieczne jest uwzględnienie tego aspektu we wszystkich sferach funkcjonowania regionu, a przede wszystkim w relacji środowisko-gospodarka czy radzeniu sobie ze skutkami zmian klimatycznych.

Powiat lubartowski, wraz z gminami go tworzącymi, wchodzi w skład trzech Obszarów Strategicznej Interwencji: OSI LOM (Lubelski Obszar Metropolitalny), OSI Polesie oraz OSI Podlaski, dla których wskazano dedykowane priorytety rozwoju oraz kierunki interwencji/tematyczne obszary wsparcia.

Przez powiat lubartowski przebiegają także najważniejsze powiązania transportowe w województwie lubelskim:

- ciąg DK19 oraz ciąg drogi ekspresowej S19 w sieci kompleksowej TEN-T tworzącej fragment szlaku drogowego Via Carpatia – ciąg DK19 na odcinkach od Międzyrzecza Podlaskiego do Lubartowa oraz od Lubartowa do Lublina jest sukcesywnie przekształcany na drogę ekspresową S19,
- D808, DW809, DW815 i DW821 – już przebudowane lub rozbudowane,
- DW829 – do rozbudowy w ramach poprawy spójności komunikacyjnej do sieci TEN-T,
- linia kolejowa nr 30 – do modernizacji na odcinku Łuków – Lubartów – Lublin w ramach poprawy dostępności kolejowej regionu.

Niekorzystne warunki klimatu akustycznego stanowią odczuwalny problem w sąsiedztwie DK19 w powiecie lubartowskim.

Miasto Lubartów i gmina Lubartów wchodzi w skład strefy podmiejskiej aglomeracji lubelskiej (Lublin – Świdnik), określonej w PZPWL jako miejskie obszary funkcjonalne (MOF). Poza zasięgiem izochrony 30 minut dojazd do ośrodków usług lokalnych i ponadlokalnych wskazana została gmina Abramów.

Dla obszaru powiatu lubartowskiego w ramach Celu operacyjnego 2.1 *Zrównoważony rozwój systemów infrastruktury technicznej*, wskazane zostały w SRWL następujące kierunki działań/interwencji:

- w ramach systemów transportowych:
 - poprawa regionalnych i międzyregionalnych powiązań komunikacyjnych z uwzględnieniem szkieletowego układu dróg ekspresowych (S19, S17 i S12) oraz planowanej autostrady A2, w tym budowa obwodnic miast,
 - rozwój lokalnych układów drogowych z uwzględnieniem ruchu rowerowego na zasadach ogólnych, zapewniających dostęp do miejsc koncentracji podstawowych usług, a także infrastruktury sprzyjającej elektromobilności,
 - stworzenie systemu dróg wojewódzkich sprzyjającego ułatwieniu powiązań różnych obszarów województwa z siecią dróg krajowych, w tym sprzyjających rozwojowi funkcji logistycznej,
 - realizacja zadań poprawiających infrastrukturę dróg wojewódzkich zgodnie z *Programem Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego*,
- w ramach transportu zbiorowego:
 - organizacja zintegrowanego systemu transportu zbiorowego,
 - poprawa standardu usług w publicznym transporcie zbiorowym poprzez zakup lub modernizację taboru,
 - przygotowanie *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim*,

natomiast w ramach Celu operacyjnego 2.2. *Rozwój miejskich obszarów funkcjonalnych (LOM, ośrodków subregionalnych i lokalnych)*, dla obszaru powiatu lubartowskiego, w tym dla gmin wchodzących w skład Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego, w SRWL wskazane zostały kierunki działań/interwencji:

- rozwój funkcji ponadlokalnych (usług ponad- podstawowych) i specjalistycznych w miastach powiatowych,
- integrowanie systemów transportowych w miejskich obszarach funkcjonalnych, przyjaznych środowisku, z uwzględnieniem infrastruktury sprzyjającej elektromobilności,

- wprowadzanie rozwiązań opartych na idei smart city, ze szczególnym uwzględnieniem partycypacji społecznej,
- zintegrowane planowanie rozwoju obszarów podmiejskich w wymiarze ponadlokalnym – przeciwdziałanie niekontrolowanej urbanizacji terenów wiejskich,
- działania na rzecz utworzenia i rozwoju Lubelskiej Kolei Metropolitalnej,
- opracowanie *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego*,

a w ramach Celu operacyjnego 2.3. *Wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich* – kierunki działań/interwencji:

- przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu,
- wyprowadzanie ze stanu kryzysowego zdegradowanych obszarów (w tym rewitalizacja),
- poprawa dostępności do świadczonych podstawowych usług społecznych.

5.2.5. Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gmin

Na Plan transportowy mają wpływ następujące dokumenty uchwalane przez samorządy gminne: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, wskazujące m.in. kierunki rozwoju infrastruktury technicznej i rozbudowę oraz modernizację systemu komunikacyjnego.

Na obszarze powiatu lubartowskiego są to:

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Lubartów²²,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Abramów²³,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Firlej²⁴,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Kamionka²⁵,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Kock²⁶,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Lubartów²⁷,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Michów²⁸,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Niedźwiada²⁹,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Ostrówek³⁰,

22 Uchwała NR VII/45/2019 Rady Miasta Lubartów z dnia 12 kwietnia 2019 roku - w sprawie uchwalenia zmiany "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Lubartów"

23 Uchwała nr LI/289/2024 Rady Gminy Abramów z dnia 23 lutego 2024 roku w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Abramów

24 Uchwała Nr XLVI/228/2022 Rady Gminy Firlej z dnia 2 września 2022 r. w sprawie: uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Firlej

25 Uchwała Nr XLVI/312/2023 Rady Miejskiej w Kamionce z dnia 7 marca 2023 r. w sprawie uchwalenia zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kamionka”

26 Uchwała Nr 0007.XXXVI.275.2023 Rady Miejskiej w Kocku z dnia 10 maja 2023 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Kock

27 Uchwała Nr XIV/122/20 Rady Gminy Lubartów z dnia 12 maja 2020 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Lubartów

28 Uchwała Nr V/24/2015 Rady Gminy Michów z dnia 29 stycznia 2015 r. w sprawie uchwalenia „Zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Michów”

29 Uchwała Nr XV/107/16 Rady Gminy Niedźwiada z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Niedźwiada

30 Uchwała Nr XXXV/200/2018 Rady Gminy Ostrówek z dnia 26 lipca 2018 r. w sprawie zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Ostrówek

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Serniki³¹,

oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego będące aktami prawa miejscowego, uchwalane przez gminy tworzące Powiat Lubartowski (w których ustala się obowiązkowo m.in. zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej).

Pokrycie Powiatu Lubartowskiego obowiązującymi mpzp w roku 2023 wynosiło 52,9%³², w tym (od wartości największych do najmniejszych):

- w mieście Lubartów – 100%,
- w gminie Lubartów – 100%
- w gminie Firlej – 99,9%,
- w gminie Michów – 74%
- w gminie Kamionka – 54,2%
- w gminie Niedźwiada – 31,3%,
- w gminie Kock – 24,2%,
- w gminie Serniki – 23,4%,
- w gminie Abramów – 12%
- w gminie Ostrówek – 9,5%.

Zagospodarowanie terenów nieobjętych *mpzp*, pomimo pełnego pokrycia w trzech gminach (miasto Lubartów oraz gminy Lubartów i Firlej), wynosi jeszcze 47,2% powierzchni powiatu lubartowskiego (w tym 90,5% gminy Ostrówek oraz 76,6% gminy Serniki i 75,8% gminy Kocka), gdzie możliwe jest uzyskanie decyzji o warunkach zabudowy, stoi w sprzeczności z zasadami racjonalnego kształtowania przestrzeni w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

5.3. Układ drogowy

Podstawowy układ drogowy obszaru objętego Planem stanowią drogi krajowe, wojewódzkie oraz powiatowe.
Drogi krajowe:

- **DK19:** granica państwa (Białoruś) – Sokółka (DW673, DW674) – Białystok (DK8, DK65, DW675, DW676, DW678) – Zabłudów (DW685) – Bielsk Podlaski (DK66, DW659, DW684) – Dziadkowice (DW692) – Siemiatycze (DW640, DW960, DW693) – Sarnaki (DW811) – Łosice (DW698) – Międzyrzec Podlaski (DK2, DW806, DW813) – Radzyń Podlaski (DK63) – Kock (DK48, DW808) – Lubartów (DW815, DW829) – Niemce (DW828) – Lublin (S12, S17, DW747, DW809, DW830, DW848, DW874) – Niedrzwica (DW834) – Kraśnik (DK74, DW848) – Modliborzyce (DW857) – Janów Lubelski (DK74, DW878) – Nisko (DK77, DW878) – Jeżowe (DW861) – Sokołów Małopolski (DW875, DW878) – Rzeszów (A4, DK94, DW869, DW883) – Babice (DW988) – Lutcza (DW886, DW989) – Miejsce Piastowe (DK28) – Dukla (DW993) – Tylawa (DW897) – Barwinek – granica państwa (Słowacja), na wybranych odcinkach funkcjonuje jako droga ekspresowa S19,

31 Uchwała Nr XLV/254/2014 Rady Gminy Serniki z dnia 30 stycznia 2014 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Serniki

32 GUS/BDL - udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem.

- **DK48:** Tomaszów Mazowiecki (S8) - Inowódz (DW726) – Odrzywół (DW728) – Klwowska Wola (DW727) - Potworów (DW729, DW740) - Białobrzegi (S7, DW731) - Głowaczów (DW730) - Kozienice (DK79) – Opactwo (DW691) - Dęblin (DW801) – Ryki (S17, DW839) – Przytoczno (DW809) – Kock (S19, DK19, DW808).

Drogi wojewódzkie³³:

- **DW808:** Łuków (DK93) - Serokomla – Kock (DK48) – Bykowszczyzna (S19, DK19), klasy technicznej Z,
- **DW809:** Przytoczno (DK48) – Michów – Kierzkówka - Krasienin (DW828)– Lublin (S19), klasy technicznej Z,
- **DW813:** Międzyrzec Podlaski (DK19, DW806) – Rudno (DK63) - Parczew (DW815, DW819) – Ostrów Lubelski (DW821 – łączna (DW820), klasy technicznej G,
- **DW815:** Wisznice (DK62) – Parczew (DW813, DW819) – Glinny Stok (DW814) – Klementynów (Tarło, DW821) – Lubartów (DK19), klasy technicznej G,
- **DW821:** Klementynów (Tarło, DW815) – Ostrów Lubelski (DW813), klasy technicznej Z,
- **DW829:** Łucka (DK19) – Jawidz (DW828) – łączna (DK82) – Biskupice (DK12), klasy technicznej G.

Drogi powiatowe³⁴:

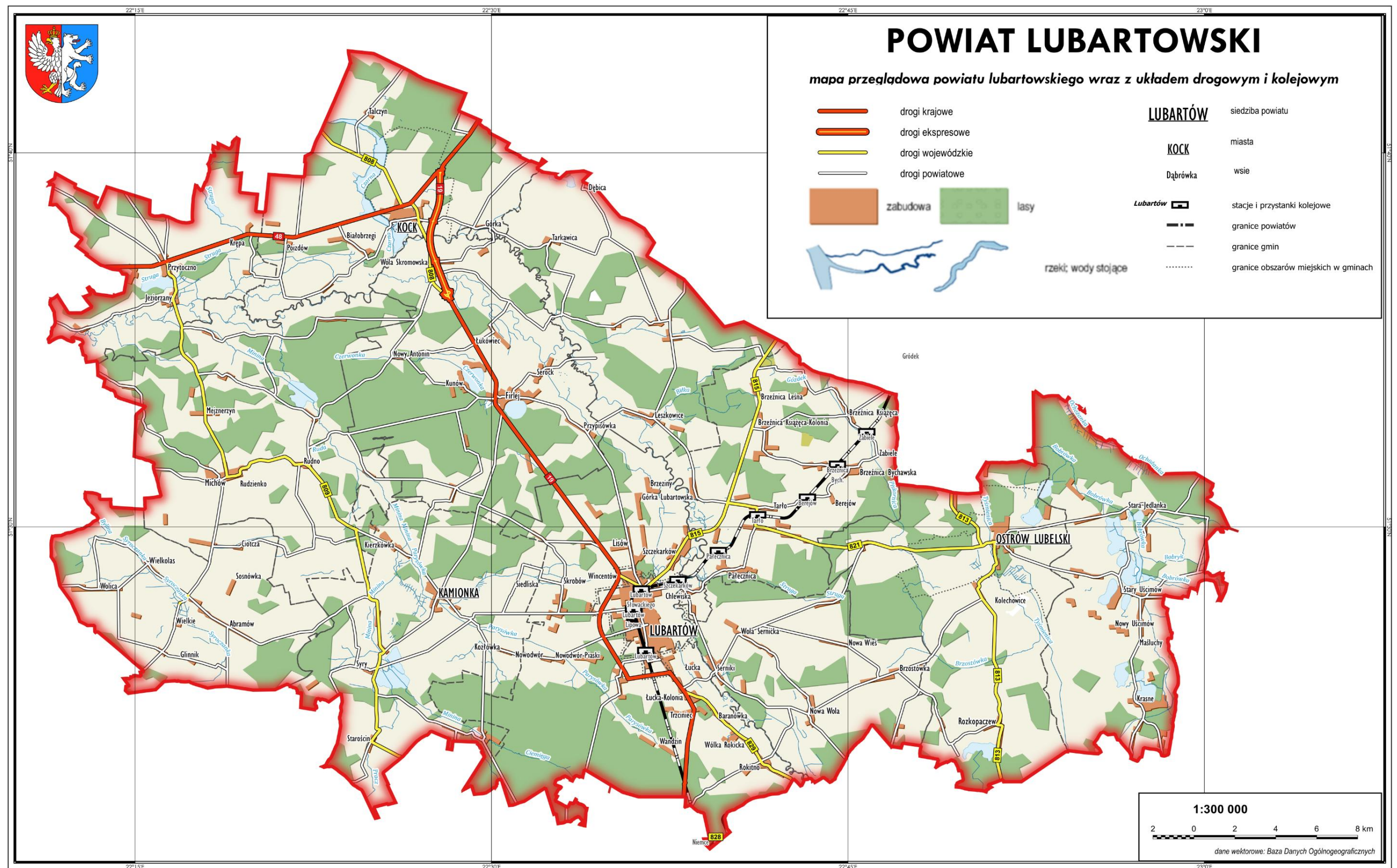
- **1221L:** (Wola Osowińska - Nowiny) - Tereba - Talczyn - Annopol - do DW808,
- **1222L:** od DP 1221L - Talczyn - Tereba - (Pasmugi - do DK19),
- **1223L:** (Borki - Pasmugi) - Annówka - do DK19,
- **1252L:** (od DP 1251L) - Lipniak - Górka Kocka - do DP 1532L,
- **1253L:** (Niewęgosz - Czemierniki - Wygnanów) - Cegielnia - Leszkowice - Klementynów - do DW815,
- **1359L:** (Adamów - Krzówka) - Przytoczno - do DK48,
- **1362L:** (Serokomla - Charlejew) - Przytoczno - do DP 1359L,
- **1432L:** od DK48 - Przytoczno - Walentynów - (Lendo Ruskie),
- **1435L:** (Ułęż - Sobieszyn) - Blizocin - Jeziorzany - do DW809,
- **1500L:** od DW808 - Lebedziów - Poizdów - do DK48,
- **1501L:** od DK48 - Stoczek Kocki - Skarbiec - Zakalew - Ruska Wieś - do DP 1503L,
- **1502L:** od DK48 - Poizdów - Zakalew - do DP 1501L,
- **1503L:** od DK48 - Białobrzegi - Kock (Plac Księżnej Jabłonowskiej - ul. Berka Joselewicza),
- **1504L:** od DW809 - Drewnik - Węgielce - Krupy - Giżyce - Karolina - do DP 1508L,
- **1505L:** od DP 1518L - Meszno - Miastków - do DP 1515L,
- **1507L:** od DP 1504L - Krupy - Wólka Michowska - Rawa - Rudno - do DW809,
- **1508L:** od DP 1507L - Rawa - Nowy Antonin - Karolina - do DW808,
- **1509L:** od DP 1508L - Nowy Antonin - DK19 - Łukówiec - Sułoszyn - do DP 1536L,
- **1510L:** od DP 1509L - Nowy Antonin - Kunów - Firlej - do DP 1511L,
- **1511L:** od DP 1507L - Młyniska - Firlej - do DK19,
- **1512L:** od DP 1514L - Ciotcza - Wypnicha - Rudno - do DW809,

33 Źródła: stan na 10.04.2024 r., <https://zdw.lublin.pl/>, klasa techniczna dotyczy odcinków w granicach powiatu lubartowskiego.

34 Źródło: stan na 1.01.2023 r. - <https://www.zdp.lubartow.pl/wykaz-drog-powiatowych>.

- **1513L:** od DW809 - Michów - Rudzienko - Gołąb - do DW 809,
- **1514L:** od DP 1516L - Michów - (Kurów),
- **1515L:** od DP 1516L - Michów - Miastków - (Łukawica),
- **1516L:** (Żyrzyn - Baranów) - Michów - do DW809,
- **1517L:** od DP 1518L - Dębiny - Natalin - Rudzienko Kolonia - do DP 1514L,
- **1518L:** (Markuszów) - Wolica - (Zagórz) - Blizocin - do DP 1435L,
- **1520L:** (Wola Osińska - Bronisławka) - Wolica - do DP 1521L,
- **1521L:** od DP 1518L - Dębiny - Abramów - Michałówka - Rudka Gołębska - do DW809,
- **1522L:** (Choszczów - Marianka) - Glinnik - do DP 1514L,
- **1523L:** od DP 1521L - Abramów - Sosnówka - Ciotcza - do DP 1512L,
- **1524L:** (Garbów - Wola Przybysławska) - Abramów - do DP 1521L,
- **1525L:** od DP 1521L - Dębina - Syry - do DP 1526L,
- **1526L:** (od DK17 - Wola Przybysławska) - Syry - do DW809,
- **1527L:** od DP 1528L - Kamionka - Samoklęski - DW809 - Kamionka (ul. Grobelna),
- **1528L:** od DG 112607L (Lubartów, ul. Juliusza Słowackiego) - Lubartów (ul. Lipowa) - Kamionka (ul. Lubartowska - Rynek - ul. Michowska) - do DW809,
- **1529L:** od DP 1511L - Baran - Sobolew - Ciemno - do DP 1528L,
- **1530L:** od DP 1511L - Gawłówka - Sobolew - do drogi 1531L,
- **1531L:** od DP 1539L - Firlej - DK19 - Kamionka (ul. Kocka) - do DP 1528L,
- **1532L:** od DW808 (Kock, ul. Cmentarna) - Tarkawica - Ostrówek Kolonia - do DP 1536L,
- **1533L:** (Bełczac) - Dębica - Zawada - do DP 1532L,
- **1534L:** od DP 1532L - Tarkawica - Żurawiniec - do DP 1536L,
- **1535L:** od DP1536L - Wola Skromowska - Pożarów - Górka Kocka - do DP 1532L,
- **1536L:** Wola Skromowska - Sułoszyn - Żurawiniec - Kolonia Ostrówek - do DP 1253L,
- **1537L:** od DP 1253L - Kamienowola - Antoniówka - do DW815,
- **1538L:** od DP 1539L - Firlej - Serock - Luszawa - do drogi gminnej,
- **1539L:** od DK19 - Firlej - Przypisówka - Lubartów (ul. Mikołaja Kopernika) - do DW815,
- **1540L:** od DP 1539L - Przypisówka - Leszkowice - do DP 1253L,
- **1541L:** od DP 1528L - Skrobów - Wola Mieczysławska - do DP 1531L,
- **1542L:** od DP 1541L - Mieczysławka - do DK19,
- **1543L:** od DP 1528L - Siedliska - Skrobów - do DP 1541L,
- **1544L:** od DW809 - Syry - Kozłówka - do DP 1545L,
- **1545L:** od drogi 1528L - Kozłówka - Nowodwór - Lubartów (ul. Nowodworska - Aleje 1000-lecia) - do DG 112607L (Lubartów, ul. Lubelska),
- **1546L:** od DP 1545L - Kozłówka - Dąbrówka - (Nasutów - Dys),
- **1547L:** od DW809 - Biadaczka - Wólka Krasienińska - Dąbrówka - do DP 1546L,
- **1548L:** (Garbów - Borków) - Zofian - Starościn - do DW809,
- **1549L:** od DP 1547L - Wólka Krasienińska - (Kawka - Krasienin),
- **1550L:** Lubartów (ul. Krańcowa, ul. „Zachodnia”) - Annobór - (Nowy Staw) - (Niemce),
- **1551L:** od DG 112607L (Lubartów, ul. Juliusza Słowackiego) - Lubartów (ul. Wierzbowa) - Chlewiska - Pałecznicza - Tarło Kolonia - do DW821,
- **1553L:** od DW815 - Niedźwiada - Brzeźnica Bychawska - Kaznów - do DW821,

- **1554L:** od DW815 - Brzeźnica Książęca - Zabiele - Brzeźnica Bychawska - do DP 1553L,
- **1555L:** od DP 1553L - Niedźwiada - Brzeźnica Książęca - (Gródek),
- **1556L:** od DW821 - Tarło - Berejów - Brzeźnica Bychawska - do DP 1553L,
- **1557L:** od DK19 - Łucka - Kaznów - do DW821,
- **1558L:** od DP 1551L - Chlewiska - Serniki - do DP 1557L,
- **1559L:** od DP 1557L - Serniki - Nowa Wola - Brzostówka - Kolechowice - do DW813,
- **1560L:** (Niemce) - Rokitno - DW829 - Czerniejów - do DP 1559L,
- **1561L:** od DP 1557L - Wola Sernicka - Nowa Wola - (Zawiepryce),
- **1562L:** od DP 1557L - Nowa Wieś - Brzostówka - do DP 1559L,
- **1563L:** od DP 1559L - Brzostówka - Wólka Stara - Rozkopaczew - do DW813,
- **1564L:** (Leonów - Włóki - Charleż - Zawiepryce) - Wólka Zawieprzicka - do DP 1563L,
- **1565L:** (Wólka Nowa) - Wólka Stara Kijańska - do DP 1563L,
- **1566L:** od DW813 (Ostrów Lubelski: ul. Lubelska, ul. Stefana Batorego, ul. Adama Mickiewicza) - Stara Jedlanka - (Sosnowica),
- **1567L:** (Lubliczyn - Żmijanki - Stępków - Makoszka) - Rudka - Nowa Jedlanka - do DP 1566L,
- **1568L:** od DP 1566L - Stara Jedlanka - Rudka - do DP 1567L,
- **1569L:** (Uhnin - Białka) - Stara Jedlanka - do DP 1566L,
- **1570L:** od DW813 (Ostrów Lubelski: ul. Żabia, ul. Poniatowskiego) - Głębokie - Drozdówka - Stara Jedlanka - do DP 1566L,
- **1571L:** od DP 1566L - Orzechów Kolonia - Bobryk - do DP 1572L,
- **1572L:** od DP 1573L - Maśluchy - (Orzechów Stary - Zienki),
- **1573L:** od DP 1574L - Stary Uścimów - Maśluchy - (Orzechów Nowy),
- **1574L:** od DP 1570 L - Głębokie - Stary Uścimów - Krasne - (Rogóżno),
- **1575L:** (Zezulin - Dratów Kolonia) - Krasne - do DP 1574L,
- **1577L:** Lubartów: ul. Kolejowa,
- **1578L:** Lubartów: ul. Powstańców Warszawy,
- **1579L:** Lubartów: ul. Szaniawskiego.



Rys. 5.1 Podstawowy układ drogowy na obszarze objętym Planem.

Źródło: opracowanie własne.

5.4. Transport indywidualny

Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie lubartowskim przez ostatnie lata widocznie wzrosła – w latach 2015-2023 o 32,9% oraz w latach 2019-2023 o 13,7%. Także wskaźnik samochodów osobowych na 1 000 ludności wzrósł w tych okresach odpowiednio o 44,1% i 19,5%.

Ponieważ komunikacja indywidualna w powiatach o słabo rozwiniętej komunikacji publicznej jest często wybieranym środkiem przemieszczania się, w powiecie lubartowskim zwiększyła się liczba zarejestrowanych samochodów osobowych – w roku 2023 o 21 026 samochodów w porównaniu z rokiem 2015 oraz o 10 211 samochodów w porównaniu z rokiem 2019.

Infrastruktura transportu indywidualnego – rowerowego w latach 2015-2023 była sukcesywnie rozwijana. W okresie 2015-2023 wybudowano 49,6 km (aż 2,5-krotnie i o 151,7% zwiększyła się sieć rowerowa), w tym w latach 2019-2023 zostało wybudowanych 26 km dróg dla rowerów (co zwiększyło rowerową o 46,2%).

Elementem infrastruktury transportu indywidualnego w powiecie lubartowskim jest wybudowanie w 2017 r. parkingu P+R (wraz z parkingiem B+R) przy przystanku kolejowym Wandzin oraz uruchomienie w 2023 r. węzła przesiadkowego na nim.

Tab. 5.4. Transport indywidualny w powiecie lubartowskim w latach 2015 – 2023.

Rok	Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych		Drogi dla rowerów [km]	Parkingi P+R [szt.]	Węzły przesiadkowe [szt.]
	w szt.	na /1 000 ludności			
2015	63 872	492,8	32,7	0	0
2017	68 950	539,3	31,5	1	0
2019	74 687	594,0	56,3	1	0
2020	77 197	631,7	68,9	1	0
2021	79 979	660,7	68,9	1	0
2022	82 089	681,3	76,4	1	0
2023	84 898	710,0*	82,3	1	1

* w 2023 r. w województwie lubelskim wskaźnik wyniósł 728,7, a w całej Polsce 723,4.

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Wzrost liczby samochodów skutkuje także decyzjami o rozbudowie sieci ulicznej w miastach i sieci drogowej poza nimi oraz infrastruktury w miastach (m.in. większa liczba parkingów, miejsc postojowych, poszerzania jezdni, budowa dodatkowych pasów ruchu itp.). Dodatkowo wywołuje on zwiększony popyt na indywidualny transport samochodowy, który wpływa na zwiększenie zagęszczenia ruchu na drogach, a także emisji liniowej (komunikacyjnej). Równocześnie zjawiska te przyczyniają się do spadku zainteresowania transportem publicznym.

5.5. Natężenie ruchu na sieci dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych na obszarze powiatu lubartowskiego

Na drogach krajowych i wojewódzkich, z wyłączeniem miast na prawach powiatu, regularnie co 5 lat przeprowadzany jest Generalny Pomiar Ruchu (GPR), który obrazuje aktualny poziom natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach sieci drogowej oraz wskazuje prognozy ruchu w perspektywie 5, 10 i 15 lat. Obecnie obowiązuje przeprowadzony w latach 2020-2021 r. GPR 2020.

Najbardziej obciążonym ciągiem drogowym w powiecie Lubartowskim jest DK19 (odcinkowo S19), którego średni dobowy ruch roczny (SDRR) wynosił:

- 9 963 poj./dobę na odcinku granica powiatu – węzeł Kock Północ (DK48), w tym 6 520 samochodów osobowych,
- 7 193 poj./dobę – odcinek S19 od węzła Kock Północ (DK48) do węzła Kock Południe (DW808), w tym 4 378 samochodów osobowych,
- 11 429 poj./dobę na odcinku węzeł Kock Południe (DW808) – Firlej, w tym 8 281 samochodów osobowych,
- 12 112 poj./dobę na odcinku Firlej – Lubartów (DW815, ul. Gen. Franciszka Kleeberga), w tym 8 816 samochodów osobowych oraz także 12 rowerzystów na dobę,
- 12 585 poj./dobę na odcinku obwodnicy Lubartowa (od DW815 do ul. Lubelskiej w Lubartowie), w tym 8 989 samochodów osobowych oraz także 2 rowerzystów na dobę,
- 23 181 poj./dobę na odcinku Lubartów (obwodnica) – Łucka (DW829) w tym 18 252 samochodów osobowych oraz także 9 rowerzystów na dobę,
- 22 035 poj./dobę na odcinku Łucka (DW829) – granica powiatu, w tym 16 792 samochodów osobowych oraz także 11 rowerzystów na dobę.

Na DK48 SDRR wynosił:

- 4 475 poj./dobę na odcinku granica powiatu – Przytoczno (DW809), w tym 2 879 samochodów osobowych oraz także 2 rowerzystów na dobę,
- 4 165 poj./dobę na odcinku Przytoczno (DW809) – Kock (DW808, ul. Józefa Piłsudskiego), w tym 2 788 samochodów osobowych oraz także 7 rowerzystów na dobę
- 4 294 poj./dobę na odcinku Kock (DW808, ul. Józefa Piłsudskiego) – węzeł Kock Północ (S19/DK19), w tym 2 906 samochodów osobowych oraz także 5 rowerzystów na dobę.

Na drogach wojewódzkich SDRR wynosił:

- w ciągu DW808:
 - 5 234poj./dobę na odcinku granica powiatu – Kock (DK48), w tym 4 446 samochodów osobowych,
 - 4 498 poj./dobę na odcinku Kock (DK48) – węzeł Kock Południe (S19/DK19), w tym 3 996 samochodów osobowych,
- DW809:
 - 1 834 poj./ na odcinku Przytoczno (DK48) – Michów, w tym 1 398 samochodów osobowych,
 - 2 430 poj./dobę na odcinku Michów – granica powiatu, w tym 2 051 samochodów osobowych,

- DW813:
 - 1 145 poj./dobę na odcinku granica powiatu – Ostrów Lubelski (DW821), w tym 973 samochody osobowe, jest to jedyny odcinek ze spadkiem SDRR w powiecie w porównaniu z GPR 2015 – o 5 poj./dobę,
 - 2 694 poj./dobę na odcinku Ostrów Lubelski (DW821) – granica powiatu, w tym 2 400 samochodów osobowych,
- DW815:
 - 3 327 poj./dobę na odcinku granica powiatu – Tarło (DW821), w tym 2 673 samochodów osobowych,
 - 7 729 poj./dobę na odcinku Tarło (DW821) – Lubartów (ul. Juliusza Słowackiego), w tym 6 663 samochodów osobowych,
 - 5 060 poj./dobę w Lubartowie na odcinku skrzyżowanie z ul. Juliusza Słowackiego – DK19, w tym 4 099 samochodów osobowych,
- DW821: 1 327 poj./dobę na odcinku Tarło (DW815) – Ostrów Lubelski (DW813), w tym 1 109 samochodów osobowych,
- DW829: 3 419 poj./dobę na odcinku Łucka (DK19) – granica powiatu, w tym 2 780 samochodów osobowych.

Wartość SDRR w kraju w GPR 2020 wzrosła w porównaniu z GPR 2015 o 21% na drogach krajowych i wynosiła 13 574 poj./dobę, a także wzrosła o 20% na sieci dróg wojewódzkich i wynosiła 4 231 poj./dobę.

W powiecie lubartowskim SDRR na drogach krajowych w porównaniu do średniego SDRR w województwie lubelskim wynoszącego 9 982 poj./dobę:

- w ciągu DK19 wynosił średnio 14 071 poj./dobę i był większy na DK19 (poza odcinkiem S19) na całym przebiegu w powiecie, w tym wyraźnie większy – w granicach 62-70% od Lubartowa (obwodnica) w kierunku Lublina,
- na całym przebiegu DK48 w powiecie niższy o połowę i wynosił średnio 4 311 poj./dobę, natomiast na drogach wojewódzkich w porównaniu do średniego SDRR w województwie lubelskim wynoszącego 3 518 poj./dobę:
 - był większy na DW808 oraz na DW815 od Tarła (DW821) do Lubartowa (DK19),
 - był nieco niższy na DW815 od granicy powiatu do Tarła (DW821) oraz na DW829,
 - niższy na DW809 od Michowa do granicy powiatu oraz na DW813 od Ostrowa Lubelskiego (DW821) do granicy powiatu,
 - najniższy o połowę na DW809 od Przytoczna (DK48) do Michowa, DW813 od granicy powiatu do Ostrowa Lubelskiego (DW821) oraz na całej DW821.

W latach 2015-2020 Zarząd Dróg Powiatowych w Lubartowie przeprowadził również dwudniowe badania ruchu w godzinach 6:00 – 22:00 na wybranych drogach powiatowych³⁵:

- w roku 2015:
 - 1253L – 1 377 poj./dobę w miejscowości Leszkowice,
 - 1503L – 357 poj./dobę w miejscowości Białobrzegi,
 - 1514L – 1 955 poj./dobę w miejscowości Michów,
 - 1521L – 1 815 poj./dobę w miejscowości Abramów,
 - 1528L – 3 929 poj./dobę w miejscowości Kozłówka/Kamionka,
 - 1539L – 2 191 poj./dobę w miejscowości Lisów i na ul. Kopernika w Lubartowie,
 - 1557L – 4 653 poj./dobę w miejscowości Serniki,
 - 1574L – 1 061 poj./dobę w miejscowości Uścimów,
- w roku 2016:
 - 1528L – 5 927 poj./dobę w Lubartowie na ul. Lipowej (wzrost aż o 50,8% w porównaniu z rokiem 2015),
 - 1553L – 668 poj./dobę na przejeździe kolejowym w Brzeźnicy Bychawskiej,
 - 1554L – 346 poj./dobę na przejeździe kolejowym w Brzeźnicy Książęcej/Zabieli,
 - 1560L – 1 692 poj./dobę na przejeździe kolejowym w Rokitnie,
 - 1560L – 665 poj./dobę w miejscowości Wólka Rokicka,
- w roku 2017:
 - 1566L – 981 poj./dobę w miejscowości Nowa Jedlanka,
- w roku 2019:
 - 1556L – 645 poj./dobę na przejeździe kolejowym w Berejowie,
- w roku 2020:
 - 1253L – 2 228 poj./dobę w miejscowości Leszkowice (wzrost o 61,8% w porównaniu z rokiem 2015),
 - 1514L – 2 980 poj./dobę w miejscowości Michów (wzrost o 52,4% w porównaniu z rokiem 2015),
 - 1521L – 2 032 poj./dobę w miejscowości Abramów (wzrost o 11,9% w porównaniu z rokiem 2015),
 - 1528L – 6 709 poj./dobę w Lubartowie na ul. Lipowej (wzrost aż o 70,7% w porównaniu z rokiem 2015 i o 13,2% w porównaniu z rokiem 2016),
 - 1528L – 5 802 poj./dobę w miejscowości Kozłówka/Kamionka,
 - 1557L – 5 528 poj./dobę w miejscowości Serniki (wzrost o 18,8% w porównaniu z rokiem 2015),
 - 1574L – 1 379 poj./dobę w miejscowości Uścimów (wzrost o 29,9% w porównaniu z rokiem 2015).

³⁵ Dane z pomiarów ruchu na drogach powiatowych przeprowadzonych przez Zarząd Dróg Powiatowych w Lubartowie.

Wzrost natężenia uchu w roku 2020 na drogach krajowych i wojewódzkich i na wybranych powiatowych, wyraźnie widać na:

- na odcinku od Kocka przez Lubartów do Lublina (w tym blisko dwukrotnie większe natężenie od Lubartowa),
- na odcinku od Leszkowic przez Tarło do Lubartowa,
- na odcinku od Kamionki do Lubartowa (w tym ciąg ul. Lipowej w Lubartowie z kierunku Kamionki o największym wzroście natężenia ruchu spośród badanych w okresie 2015-2020 dróg powiatowych),
- w dojazdach do Lubartowa z Abramowa, Michowa,
- w dojazdach z Sernik do Lubartowa,

czyli na odcinkach tras prowadzących z miejscowości w powiecie lubartowskim do Lubartowa – siedziby Powiatu Lubartowskiego. Pozwala to na przyjęcie wniosku w postaci wskazania na niedostateczny poziom oferty dla podróży alternatywnych dla samochodów osobowych – transportem zbiorowym, a także jednocześnie na zbyt małą liczbę połączeń na obecnie funkcjonujących połączeniach lub nawet na ich brak.

Dlatego też można założyć, że mieszkańcy powiatu lubartowskiego, minimalizując osobiście wykluczenie komunikacyjne (a tym samym społeczne), organizują swoje podróże m.in. za pomocą samochodów osobowych. Odzwierciedleniem tego założenia jest zarówno wysoki udział samochodów osobowych w SDRR na poszczególnych odcinkach dróg krajowych i wojewódzkich, jak i wzrastająca ich liczba w przejazdach na dobę.

5.6. Wpływ transportu na środowisko

5.6.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego

Transport, obok działalności przemysłowej, jest znaczącym źródłem uciążliwości i problemów dla środowiska naturalnego oraz człowieka. Negatywny wpływ transportu związany jest przede wszystkim z emisją spalin, drgań oraz hałasu. Głównymi źródłami wspomnianych szkodliwych czynników jest transport drogowy oraz kolejowy.

Transport drogowy jest jednym z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza, stanowiących zagrożenie dla środowiska przyrodniczego, zdrowia, a nawet życia człowieka. Wskutek spalania paliw w silnikach pojazdów do powietrza trafiają: tlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory, w tym wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne oraz cząstki stałe i metale ciężkie.

Oddziaływanie transportu kolejowego na środowisko sprowadza się przede wszystkim do emisji hałasu i drgań oraz zanieczyszczeń (z pojazdów o napędzie spalinowym), jest jednakże nieporównywalnie mniejsze niż w przypadku transportu drogowego.

Wielkość emisji spalin, wygenerowanej przez transport, określa wartość liniowej emisji gazów i cząstek stałych. Udział transportu jest drugim co do wielkości źródłem zanieczyszczeń po procesach spalania poza przemysłem (głównym generatorem pozostają gospodarstwa domowe). Transport jest także odpowiedzialny za emisję większości tlenków azotu, przy czym wskaźnik ten wzrasta na obszarach silnie zurbanizowanych oraz o największym zagęszczeniu drogowych szlaków komunikacyjnych.

5.6.2. Emisja spalin

Przez powiat lubartowski przebiegają dwie drogi o znaczeniu krajowym lub międzynarodowym: w układzie północ-południe DK19 oraz w północnej części powiatu łączy się z nią DK48. Do ważniejszych dróg o charakterze ponadlokalnym i regionalnym należą drogi wojewódzkie o numerach 808, 809, 813, 815, 821, 829. Zwiększający się z roku na rok ruch na tych drogach generuje zanieczyszczenia komunikacyjne, które mają duży wpływ na jakość powietrza atmosferycznego. Do substancji mających negatywny wpływ na środowisko, które emitowane są przez środki transportu można zaliczyć: dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen oraz pyły. Powiat lubartowski będący częścią strefy lubelskiej, w której dokonano pomiaru zanieczyszczeń, wymaga wdrożenia naprawczych programów ochrony powietrza z uwagi na występowanie na jej obszarze przekroczenia średniorocznej wartości dopuszczalnej benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM10 (klasa C). Zanieczyszczenia gazowe objęte programem badań na terenie województwa lubelskiego, w tym powiatu lubartowskiego w 2019 r., tj. pył zawieszony PM10, pył zawieszony PM2,5, dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen i ozon (wg. kryterium ochrony zdrowia) oraz dwutlenek siarki, dwutlenek azotu i ozon (według kryterium ochrony roślin) osiągały niskie wartości stężeń. Nie stwierdzono przekroczeń obowiązujących dla tych substancji wartości kryterialnych w powietrzu, zarówno ze względu na ochronę zdrowia, jak i ochronę roślin. Pozwoliło to na zakwalifikowanie wszystkich stref z terenu województwa lubelskiego pod względem zanieczyszczenia powietrza tymi substancjami dla obu kryteriów do klasy A.

Tab. 5.5 Wyniki klasyfikacji strefy lubelskiej dla wybranych substancji.

Lp.	Nazwa zanieczyszczenia	Symbol klasy wynikowej dla zanieczyszczenia w strefie lubelskiej	Poziom stężenie zanieczyszczenia	Wymagane działania
1	Dwutlenek azotu NO ₂	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego	utrzymanie stężeń zanieczyszczenia poniżej poziomu dopuszczalnego oraz próba utrzymania najlepszej jakości powietrza zgodnej ze zrównoważonym rozwojem
2	Tlenek węgla CO			
3	Dwutlenek siarki SO ₂			
4	Ozon			
5	Benzen			
6	Pył zawieszony PM _{2,5}			
7	Pył zawieszony PM ₁₀			
8	Benzo(a)piren	C	powyżej poziomu dopuszczalnego	określenie obszarów przekroczeń poziomu dopuszczalnego oraz poziomu dopuszczalnego powiększonego o margines tolerancji opracowanie programu ochrony powietrza POP w celu osiągnięcia poziomu dopuszczalnego w wyznaczonym terminie

Źródło: Ocena jakości powietrza w województwie lubelskim za 2019 rok, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie

W poniższej tabeli zestawiono określone europejskim standardem emisji spalin dopuszczalne wartości emisji do atmosfery: tlenków azotu (NO_x), węglowodorów (HC), tlenków węgla(CO) oraz cząstek stałych (PM). Standardy te dotyczą nowych pojazdów sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej, w szczególności: samochodów osobowych i ciężarowych, autobusów, ciągników i maszyn rolniczych, kolejowych pojazdów trakcyjnych oraz statków śródlądowych.

Tab. 5.6. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO

[g/km]	Pojazdy z silnikiem benzynowym						Pojazdy z silnikiem wysokoprężnym					
	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6
CO	2,72	2,2	2,3	1	1	1	3,16	1	0,64	0,5	0,5	0,5
HC	-	-	0,2	0,1	0,1	0,1	-	0,15	0,06	0,05	0,05	0,09
NO _x	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06	-	0,55	0,5	0,25	0,18	0,08
HC+NO _x	0,97	0,5	-	-	-	-	1,13	0,7	0,56	0,3	0,23	0,17
PM	-	-	-	-	0,005	0,005	0,14	0,08	0,05	0,009	0,005	0,005

Źródło: <http://www.ngk.de/pl/>

W ostatnich latach coraz większą popularność zdobywają autobusy z napędami alternatywnymi, do których można zaliczyć m.in. pojazdy zasilane CNG i LNG, pojazdy elektryczne, a także hybrydowe. Niskie wielkości emisji zanieczyszczeń przekładają się na niższe niż w przypadku zasilania pojazdów olejem napędowym koszty korzystania ze środowiska, zgodnie bowiem z art. 274 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*³⁶ wysokość tych kosztów uzależniona jest od ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza. Jednostkowe stawki opłat określane są w corocznie wydawanych obwieszczeniach Ministra Środowiska.

Należy zaznaczyć jednak, iż zakupy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi (szczególnie CNG, LNG) wiążą się z dużymi inwestycjami w infrastrukturę przewoźnika (bardzo kosztowne stacje paliw, specjalne hale, warsztaty a nawet kanały przeglądowe i wysokospecjalizowane narzędzia). Koszty zmiany technologii sięgają wielomilionowych nakładów, a oszczędności wynikające z eksploatacji i zmniejszonych opłat za korzystanie ze środowiska są wyłącznie teoretyczne, z uwagi na wysokie ceny paliw alternatywnych, wynikające m.in. z podatku akcyzowego.

5.6.3. Emisja hałasu

W powiecie lubartowskim do głównych generatorów hałasu należy transport oraz zakłady przemysłowe. W przypadku transportu, największym emitentem hałasu pozostają środki transportu kołowego. Przez granice administracyjne powiatu przechodzą dwa ciągi komunikacyjne (DK19 oraz DK48), krzyżujące się na terenie Gminy Kock, co bezpośrednio powoduje ruch tranzytowy przez powiat lubartowski.

³⁶ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. 2024, poz. 54 z późn. zm.).

Dźwięki emitowane przez transport kolejowy są znacząco mniej uciążliwe, niż przez transport drogowy. Czynne linie kolejowe wykorzystywane są w ruchu towarowym i pasażerskim, a ich znacząca część przebiega poza obszarami gęsto zaludnionymi.

W tabeli 5.6. przedstawiono dopuszczalne wartości poziomu hałasu w środowisku³⁷ generowane przez transport.

Tab. 5.7. Dopuszczalny poziom hałasu.

L.p.	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu [dB]			
		Drogi oraz linie kolejowe		Starty, lądowania i przeloty statków powietrznych	
		LAeq D dzień T=16 h	LAeq N noc T=8 h	LAeq D dzień T=16 h	LAeq N noc T=8 h
1.	a) Strefa ochronna "A" uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	55	45
2.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży * c) Tereny domów opieki d) Tereny szpitali w miastach	61	56	60	50
3.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno – wypoczynkowe * d) Tereny mieszkaniowo – usługowe	65	56	-	-
4.	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców **.	68	60	-	-

* – w przypadku niewykorzystywania tych terenów zgodnie z ich funkcją w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu określony dla pory nocy.

** – strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren ze zwartej zabudowy mieszkaniowej i koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców pow. 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie aktu jednolitego Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112).

Stan klimatu akustycznego wokół dróg krajowych i wojewódzkich w powiecie lubartowskim ulega ciągłym zmianom, spowodowanym ogólnym wzrostem liczby pojazdów samochodowych, a co za tym idzie wzrostem natężenia ruchu, co pogarsza sytuację akustyczną przyległych terenów. Równocześnie zauważalny jest znaczny postęp prac związany z budową nowych odcinków dróg, odnowy nawierzchni, jak również budowy elementów ochrony środowiska ograniczających propagację hałasu (ekrany akustyczne). Alternatywą dla wzrastającego ruchu samochodowego, może być racjonalny rozwój transportu zbiorowego. Sprawnie funkcjonująca sieć połączeń w publicznym transporcie zbiorowym może spowodować zmianę zachowań społecznych, polegającą na wyborze środków komunikacji zbiorowej zamiast samochodu. Taka zmiana może przełożyć się na zmniejszenie ruchu samochodowego, zanieczyszczenia powietrza oraz spadku poziomu hałasu.

Z chwilą wstąpienia Polski w struktury Unii Europejskiej, zobowiązała się ona do respektowania i przestrzegania jej norm i wymogów prawnych, w tym również tych związanych z ochroną środowiska. Mówi o tym m.in. art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: *Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą*

³⁷ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 112).

zrównoważonego rozwoju. Zrównoważony rozwój, którego założeniem jest zaspokajanie potrzeb jednego pokolenia, bez umniejszania szans na zaspokajanie potrzeb kolejnych pokoleń, stanowi fundament, na którym opierać się powinny krajowe oraz lokalne dokumenty strategiczne w kontekście wszelkich dziedzin społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju, jak i poszczególnych jego regionów. W szczególności realizacja zasady zrównoważonego rozwoju istotna jest dla obszarów, na których poprawa stanu środowiska naturalnego znacząco wpłynie na polepszenie warunków życia, co pozwoli w dłuższej perspektywie na zatrzymanie odpływu ludności, trwały rozwój i postęp społeczny.

5.6.4. Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu jako najważniejsze działania poprawy stanu środowiska naturalnego

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarczy, ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne stanowi znaczącą uciążliwość dla życia mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych w mieście wpływa w największym stopniu na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Zakładając, że standardowy autobus regionalny może przewieźć 50 pasażerów, oraz że w jednym samochodzie podróżuje w relacji dom-praca średnio 1,2 osoby można założyć, że na jeden autobus przypadają 42 samochody osobowe. O tyle samochodów można teoretycznie zmniejszyć ruch do miejsc pracy, czy też do innych generatorów ruchu, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest najbardziej efektywnym działaniem ochrony środowiska.

Nawiązując do wyżej wymienionych wniosków najważniejszym działaniem powinno być wprowadzanie różnego rodzaju zachęt i priorytetów dla transportu publicznego oraz przemysłanych ograniczeń dla transportu indywidualnego, żeby jak największa liczba podróżnych decydowała się na korzystanie z transportu zbiorowego.

Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców. Skuteczne wdrażanie zrównoważonego rozwoju polega na wspieraniu działań ograniczających zapotrzebowanie na transport poprzez odpowiednią politykę przestrzenną, rozwój nowych technologii oraz promowanie publicznego transportu zbiorowego.

Zalecane w planie kierunki działań promujących transport zbiorowy wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju to:

- wprowadzanie przywilejów w ruchu dla środków publicznego transportu zbiorowego,
- tworzenie przyjaznych dla pasażerów zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych,
- prowadzenie kampanii edukacyjno-promocyjnych zachęcających do korzystania z transportu publicznego oraz innych, niskoemisyjnych form przemieszczania się,
- ciągłe monitorowanie i analiza popytu na usługi komunikacji publicznej, oraz odpowiednia modyfikacja ofert przewozowych odpowiadająca zapotrzebowaniu obecnych i potencjalnych pasażerów.

Działania te przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy, dodatkowo wpływają na wzrost atrakcyjności życia mieszkańców.

5.6.5. Wymogi stosowania ekologicznych napędów w środkach publicznego transportu zbiorowego

Jednym z aspektów istotnych z punktu widzenia ochrony środowiska w transporcie jest dążenie do utrzymania możliwie wysokiego udziału taboru komunikacji zbiorowej wyposażonego w niskoemisyjne silniki, spełniające obowiązujące aktualnie normy ekologiczne. Cechą charakterystyczną nowoczesnych silników spalinowych, spełniających co najmniej wymogi normy Euro 5 lub EEV, jest emisja zanieczyszczeń spalin na poziomie porównywalnym do emisji silników zasilanych gazem. Rozwój technologii pojazdów o napędzie elektrycznym, oraz innym alternatywnym najprawdopodobniej spowoduje, że w przyszłości różnice w cenie zakupu taboru i budowy zaplecza technicznego w porównaniu do systemów konwencjonalnych będą maleć. Jeśli autobusy elektryczne lub napędzane gazem ziemnym zostaną wprowadzone do eksploatacji, to powinny być kierowane przede wszystkim do obsługi linii obecnie funkcjonujących, takich jak linie 405, 406, 407, 431, 437, 438, 439, 451, 454, 460, 465 (przy czym dopuszczalna będzie ich eksploatacja na każdej linii organizowanej przez Powiat Lubartowski).

6. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym

6.1. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Wykorzystując dostępne dane demograficzne i geograficzne oraz implementując metodę grawitacyjną, opracowano dla powiatu lubartowskiego szacunkową macierz potoków pasażerskich. Z opracowania wyłączono podróże wewnątrz gmin powiatu lubartowskiego. Poniżej (tab. 6.1.1.) przedstawiono wspomnianą macierz, która dotyczy wszystkich podróży niepieszych realizowanych niezależnie od środka transportu zastosowanego w podróży. Podróże te odbywają się tylko w obrębie granic powiatu lubartowskiego.

Tab. 6.1. Oszacowana macierz potoków ruchu pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu lubartowskiego.

Gmina Firlej	0,4%															
Gmina Jeziorzany	0,3%	0,6%														
Gmina Kamionka	1,2%	1,8%	0,2%													
Gmina Kock*	0,2%	2,8%	1,0%	0,2%												
Gmina Lubartów	1,1%	2,2%	0,2%	4,5%	0,3%											
Gmina Michów	2,5%	1,3%	1,2%	1,5%	0,8%	2,1%										
Gmina Niedźwiada	0,4%	0,9%	0,1%	1,1%	0,2%	4,7%	0,8%									
Gmina Ostrów Lubelski*	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,6%	0,1%	0,9%								
Gmina Ostrówek	0,1%	1,9%	0,1%	0,4%	0,5%	1,2%	0,2%	1,2%	0,2%							
Gmina Serniki	0,1%	0,3%	0,1%	0,5%	0,1%	7,0%	0,3%	2,0%	1,2%	0,6%						
Gmina Uścimów	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,3%	0,0%	0,3%	0,5%	0,5%	0,3%					
Miasto Kock*	0,1%	2,2%	0,4%	0,2%		0,3%	0,5%	0,2%	0,0%	0,5%	0,1%	0,0%				
Miasto Lubartów	0,7%	2,9%	0,4%	4,1%	0,5%	11,7%	1,8%	3,5%	1,6%	2,2%	5,3%	0,7%	0,5%			
Miasto Ostrów Lubelski*	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,3%	0,0%	0,5%								
Suma = 100,0%	Gmina Abramów	Gmina Firlej	Gmina Jeziorzany	Gmina Kamionka	Gmina Kock*	Gmina Lubartów	Gmina Michów	Gmina Niedźwiada	Gmina Ostrów Lubelski*	Gmina Ostrówek	Gmina Serniki	Gmina Uścimów	Miasto Kock*	Miasto Lubartów		

Źródło: opracowanie własne.

Analizując powyższą macierz należy zwrócić uwagę, że największe wielkości potoków pasażerskich występują na liniach komunikacyjnych pomiędzy gminami:

- Miasto Lubartów – Gmina Lubartów,
- Miasto Lubartów – Gmina Serniki,
- Gmina Lubartów – Gmina Serniki,
- Gmina Lubartów – Gmina Niedźwiada,
- Gmina Lubartów – Gmina Kamionka,
- Miasto Lubartów – Gmina Kamionka,

Pewne znaczenie również mają potoki pasażerskie pomiędzy gminami:

- Miasto Lubartów – Gmina Niedźwiada,
- Miasto Lubartów – Gmina Firlej,
- Gmina Kock – Gmina Firlej,
- Gmina Michów – Gmina Abramów,

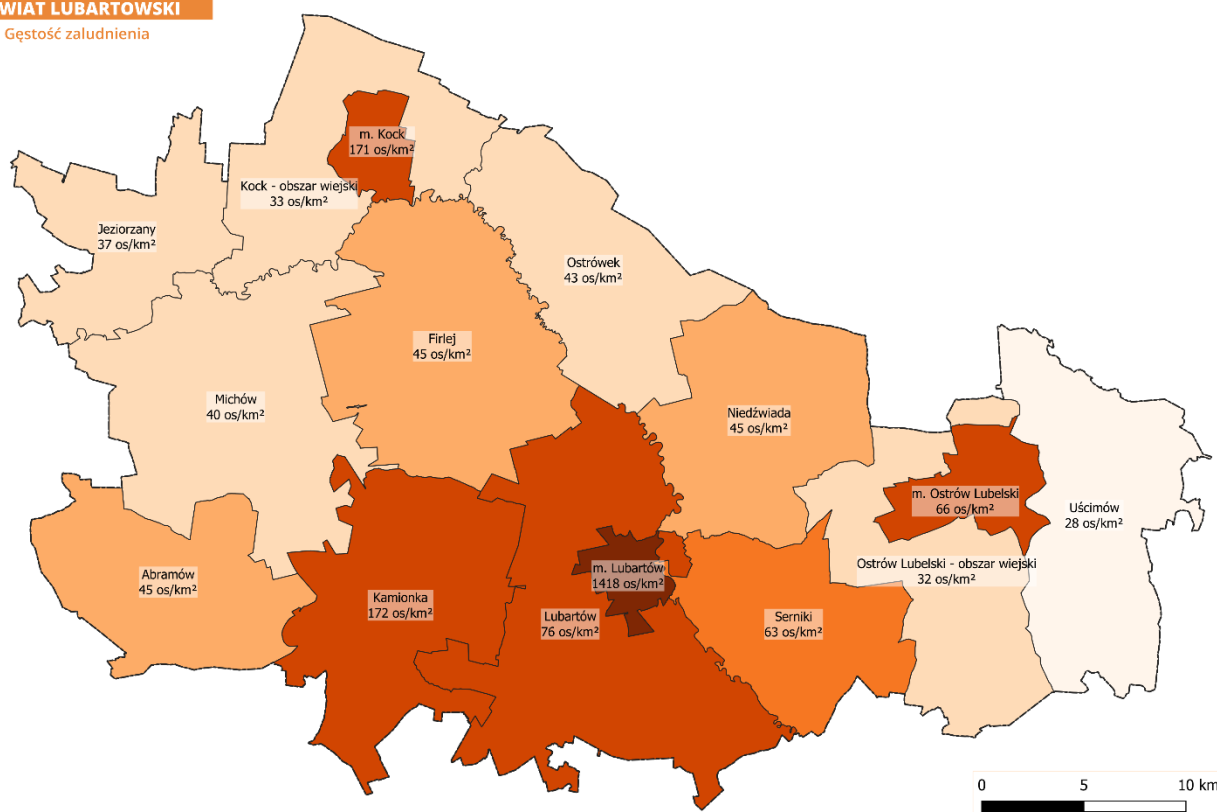
Zapotrzebowanie na przewóz osób w publicznym transporcie zbiorowym w powiecie lubartowskim wynika m.in. z:

- liczby mieszkańców (najwyższa na obszarach miast: Lubartów, Kock i Ostrów Lubelski) – szczegółowe dane zestawiono w tabeli 3.2.1,
- gęstości zaludnienia (najwyższa na obszarach miast: Lubartów, Kock i Ostrów Lubelski) – wartości tego wskaźnika przedstawiono w postaci kartogramu na rysunku 6.1.1.
- generatorów ruchu, do których zaliczane są także obiekty o charakterze użyteczności publicznej – ich silna koncentracja cechuje miejscowości będące siedzibami gmin; generatory ruchu w powiecie lubartowskim zostały wskazane na Rys. 6.2.1. w punkcie 6.2.

Kluczowymi czynnikami kształtującymi potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu lubartowskiego są funkcje pełnione przez największy ośrodek miejski w powiecie, czyli miasto Lubartów. W tym mieście zlokalizowanych jest wiele ośrodków edukacji, administracji oraz zakładów pracy, determinujących codzienne, obligatoryjne podróże. Z tego powodu najwięcej podróży międzygminnych, wewnątrzpowiatowych ma swój początek lub koniec w granicach miasta Lubartów.

POWIAT LUBARTOWSKI

Gęstość zaludnienia

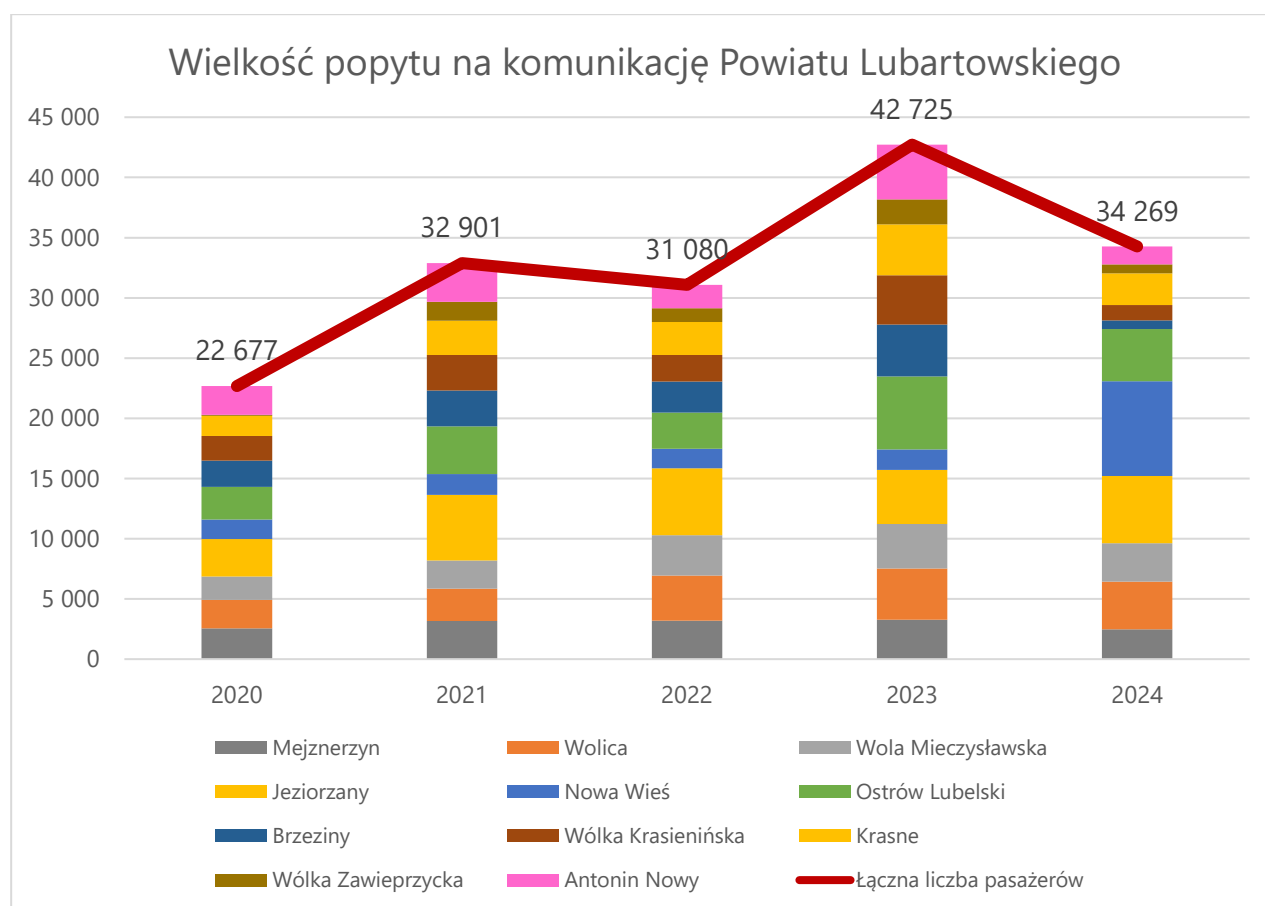


Rys. 6.1 Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu lubartowskiego.

Źródło: opracowanie własne.

Przewiduje się, iż skala i rodzaje potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu lubartowskiego w przyszłości nie ulegną większym zmianom, ze względu na prognozowane przez Główny Urząd Statystyczny utrzymanie podobnego poziomu liczby ludności (szerzej w rozdziale 3.3.). Należy również zaznaczyć, że prognoza długoterminowa określająca dynamikę zmian liczby ludności w ostatnich latach jest zgodna ze stanem faktycznym.

Na podstawie danych przekazywanych przez operatorów Powiatu Lubartowskiego ocenia się, że w 2024 r. z powiatowych przewozów pasażerskich skorzystało 34 269 pasażerów. W okresie 2020-2032 widoczny jest wyraźny trend rosnący w zakresie dynamiki wzrostu wielkości popytu w horyzoncie czasowym od 2020 r. – od tego roku, kiedy rozpoczęła się epidemia COVID-19, liczba pasażerów wzrosła o 88% w 2023 r. W 2024 r. nastąpił spadek liczby pasażerów o 20%.

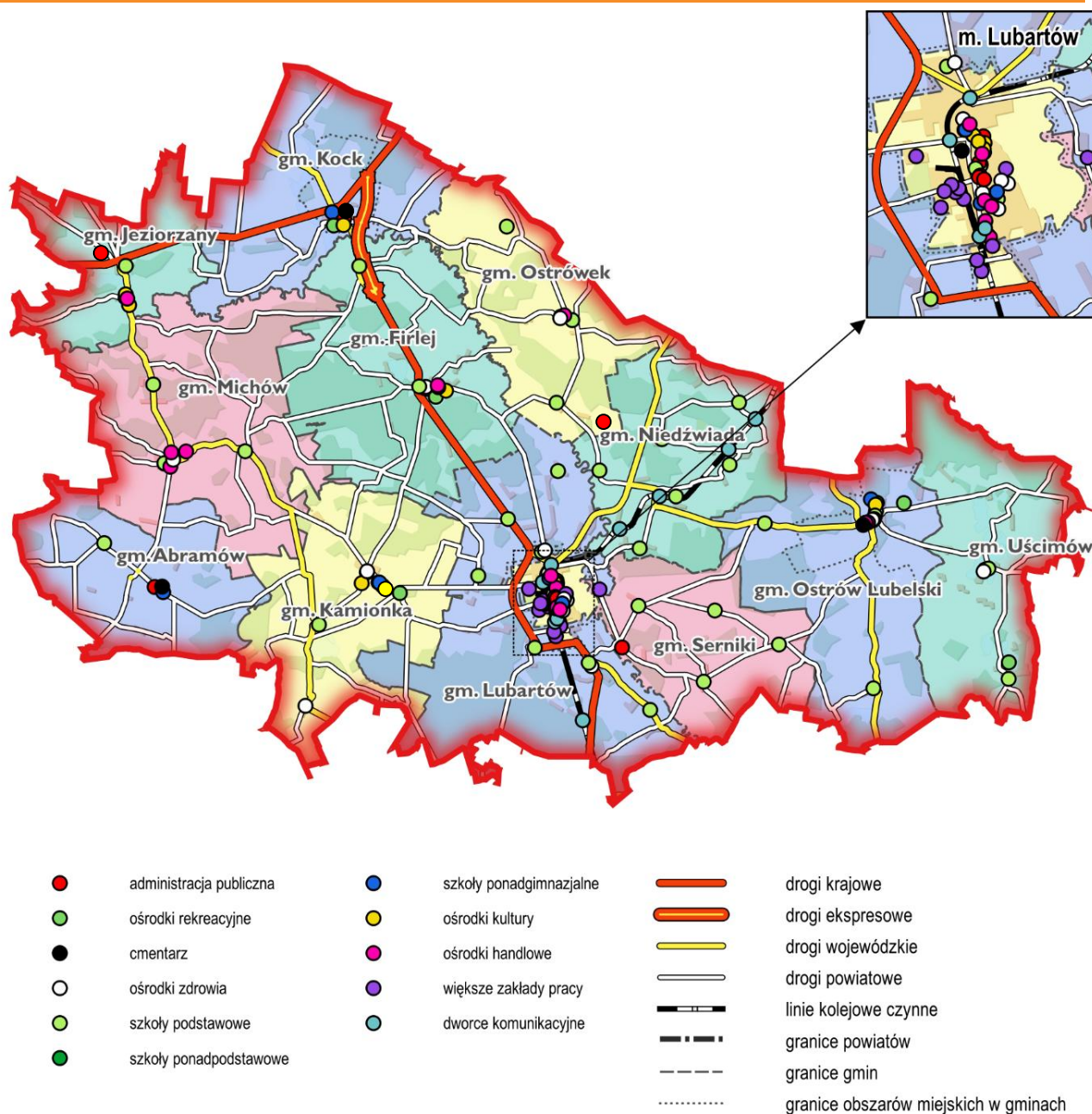


Rys. 6.2 Liczba pasażerów korzystających z powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez Powiat Lubartowski.

Źródło: opracowanie własne.

6.2. Najważniejsze generatory ruchu w powiecie lubartowskim

Na poniższym rysunku przedstawiono lokalizację najważniejszych obiektów, będących generatorami podróży w komunikacji zbiorowej na terenie powiatu lubartowskiego.



dane wektorowe: Baza Danych Ogólnogeograficznych

Rys. 6.3 Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze powiatu lubartowskiego.

Źródło: opracowanie własne.

7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

7.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – podział zadań przewozowych

Osoba, która planuje podróż musi podjąć decyzję, z jakiego środka transportu będzie korzystać, jego wybór zależy od indywidualnej oceny dostępnych poszczególnych środków transportowych. Może się zdarzyć taka sytuacja, że niektóre rodzaje środków transportu zbiorowego, mogą być niedostępne na pewnych obszarach. W najgorszych okolicznościach mieszkańcy mogą być zmuszeni do podróżowania wyłącznie transportem indywidualnym (samochód osobowy, rower, itp.), ponieważ niektóre miejscowości mogą nie posiadać wcale dostępu do jakiegokolwiek transportu zbiorowego. Brak tego typu przewozów, sprzyja prowadzeniu polityki transportowej pro-motoryzacyjnej, która ogranicza lub minimalizuje potoki pasażerskie w transporcie zbiorowym, a to może doprowadzić do zredukowania oferty przewozowej lub nawet w granicznym przypadku do całkowitej likwidacji transportu zbiorowego na pewnych obszarach. W interesie publicznym jest, aby ograniczyć tego typu tendencje, poprzez wprowadzenie odmiennej polityki transportowej, opartej na strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Tego typu polityka ma na celu zastosować rozwiązania i narzędzia, które ograniczą natężenie ruchu w komunikacji indywidualnej oraz ma za zadanie podnoszenie atrakcyjności systemu publicznego transportu zbiorowego.

Podróżny wybierając rodzaj środka transportu dokonuje go na podstawie mierników jakości, które w porównaniu z postulatami przewozowymi danego podróżnego, służą do oceny poszczególnych środków transportu pod kątem najefektywniejszego odbycia podróży. Najważniejsze z nich to:

- bezpośredniość połączeń,
- częstotliwość,
- dostępność,
- informacja,
- koszt,
- niezawodność funkcjonowania,
- czas podróży,
- prędkość,
- punktualność,
- rytmiczność,
- komfort podróży.

Poniżej zostały przedstawione czynności, które wchodzą w skład strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Realizacja tego typu działań ma na celu lepsze ocenianie publicznego transportu zbiorowego przez podróżnych, a tym samym ulepszają jego jakość i potencjał oraz umożliwiają wzrost liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową:

- poprawa oferty przewozowej (większa liczba kursów, lepsze dopasowanie oferty do potrzeb przewozowych),
- zwiększenie liczby przystanków komunikacyjnych,

- układ linii autobusowych o czytelnych przebiegach,
- oznaczenia handlowe linii komunikacyjnych ułatwiające identyfikację połączeń,
- rozkłady jazdy o prostym do zapamiętania stałoodstępowym takcie zależnym od rodzaju linii i pory dnia,
- synchronizacja godzin odjazdów kursów pomiędzy liniami komunikacyjnymi kursującymi wspólnie na głównych odcinkach komunikacyjnych,
- dopasowywanie podaży miejsc do popytu na usługi przewozowe, unikanie przepełnień pojazdów,
- dogodna dla pasażerów lokalizacja przystanków – jak najbliżej celów i źródeł podróży (może się to łączyć ze zmianą lokalizacji bądź stworzeniem nowego przystanku),
- infrastruktura przystankowa poprawiająca warunki oczekiwania na przyjazd autobusu, np.: wiaty z oświetleniem, podwyższone perony do poziomu podłogi w autobusach,
- pełna i czytelna informacja pasażerska o sieci publicznego transportu zbiorowego, przebiegach tras, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadkowych, co najmniej na zintegrowanych węzłach przesiadkowych i ważniejszych przystankach, w tym również zastosowanie dynamicznej informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym,
- nowoczesny tabor przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych,
- tabor z niską emisją spalin,
- dbałość o stan techniczny i czystość taboru, aby zapewnić komfortowe warunki jazdy,
- integracja wszystkich rodzajów środków publicznego transportu zbiorowego (np. zintegrowane węzły przesiadkowe).

Jeżeli działania wyżej wymienione nie zostaną zastosowane może to spowodować niekontrolowany wzrost samochodów użytkujących układ drogowy, który może doprowadzić do degradacji systemu transportowego. Wówczas preferencje mieszkańców będą jeszcze bardziej korzystne dla transportu indywidualnego, niż ma to miejsce obecnie. Spowoduje to zwiększenie się kongestii i pogorszenie warunków ruchu na drogach. Wdrożenie kompleksowych rozwiązań z zakresu planowania, organizowania i zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego, które zostały ujęte w niniejszym dokumencie, mogą zaowocować zrównoważeniem układu transportowego, zwiększając rolę i wykorzystanie środków komunikacji zbiorowej. Następstwem realizacji zaproponowanych działań będzie zmniejszenie natężenia ruchu samochodów indywidualnych, co skutkować będzie podniesieniem płynności ruchu.

7.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu w publicznym transporcie zbiorowym uwzględniające infrastrukturę transportową.

Ze względu na infrastrukturę transportową istniejącą w powiecie lubartowskim i dostępność do niej, określono następujące preferencje wyboru rodzaju środka transportu w planowanych powiatowych przewozach pasażerskich:

- regionalny transport kolejowy, za którego organizację jest odpowiedzialne Województwo Lubelskie, jest preferowany na trasie:
 - Lublin – Lubartów – Parczew,
- komunikacja autobusowa:
 - wszystkie wyżej niewymienione, a planowane trasy komunikacyjne, przebiegające przez powiat lubartowski, a których poprowadzenie umożliwia istniejąca infrastruktura drogowa.

7.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.

W całej Europie postępuje proces starzenia się populacji, a przez to zwiększania się liczebności pasażerów mających problem ze sprawnym poruszaniem się. W związku z tym coraz większego znaczenia nabierają działania zmierzające w kierunku ułatwiania niepełnosprawnym podróżowania transportem publicznym. W powiecie lubartowskim w 2011 r. orzeczenie o niepełnosprawności³⁸ posiadało 12,2% mieszkańców powiatu (10 996 osób). Natomiast w 2021 r. osoby niepełnosprawne³⁹ stanowiły już 16,8% mieszkańców powiatu (14 378 osób) i było ich aż o 30,8% więcej niż w 2011 r. (o 3 382 osoby).

Tab. 7.1. Liczba osób niepełnosprawnych w powiecie lubartowskim na tle województwa lubelskiego.

Jednostka	Osoby niepełnosprawne w 2021 r.			
	razem, w tym:	w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku poprodukcyjnym
województwo lubelskie	335 051	15 562	121 825	197 574
powiat lubartowski	14 378	601	5 427	8 350

Źródło: Narodowy Spis Powszechny 2021.

Publiczny transport zbiorowy ma być otwarty na osoby niepełnosprawne, ma umożliwić aktywizację tej grupy społecznej, jej rehabilitację społeczną, umożliwiając przemieszczanie się, zapewnić niezależność oraz możliwość udziału w życiu społecznym poprzez likwidację barier, jakie tworzą:

- autobusy z wysoką podłogą,
- niepełne oznakowanie pojazdów transportu publicznego,
- przystanki z peronami niedostosowanymi do wysokości stopni w pojazdach,
- niedogodne drogi dojścia do przystanków,
- nieczytelne informacje przystankowe.

Władze samorządowe powinny przeciwdziałać wyżej wymienionym problemom, aby zapobiec wykluczeniu społecznego osobom niepełnosprawnym. W celu likwidacji wyżej wymienionych barier powinny zostać podjęte następujące działania:

- wprowadzanie autobusów z niską podłogą,
- stosowanie podwyższonych peronów przystankowych dopasowanych do poziomu pierwszego stopnia w autobusach,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawężniach peronowych przystanków (np. poprzez użycie innej faktury powierzchni peronowej),
- likwidacja barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży,
- stosowanie obniżonych krawężników, azyli dla pieszych na środku dróg, innej faktury nawierzchni wyróżniającej je z przestrzeni chodnika i jezdnii,
- unikanie budowania przejść podziemnych lub nadziemnych w układzie drogowym,
- stosowanie odpowiednich czcionek na rozkładach przystankowych (wielkość czcionki należy konsultować z organizacjami społecznymi zrzeszającymi osoby niewidome i ociemniałe).

38 Źródło: GUS, Narodowy Spis Powszechny 2011.

39 Źródło: GUS, Narodowy Spis Powszechny 2021.

Poza zapewnieniem mobilności osobom niepełnosprawnym, należy także zapewnić mobilność osobom nieposiadającym własnego środka transportu, osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści), matkom z małymi dziećmi oraz dzieciom i młodzieży szkolnej. W przypadku tych grup społecznych też należy wprowadzać udogodnienia likwidujące bariery, utrudniające przemieszczanie się publicznym transportem zbiorowym na obszarze powiatu lubartowskiego.

W standardzie wyposażenia taboru autobusowego powinna znaleźć się platforma ułatwiająca wprowadzenie wózka oraz miejsce przeznaczone dla niego. Poza tym autobusy powinny być wyposażone w sprawny system informacji wizualnej (dla osób niesłyszących lub słabosłyszących) oraz system informacji dźwiękowej (dla osób niewidzących i ociemniałych). Im większa liczba tego typu autobusów, tym jest większa dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych.

7.4. Preferencje wyboru środka lokomocji pod kątem ich negatywnego oddziaływania na środowisko.

Wybór transportu zbiorowego zamiast transportu indywidualnego przez pasażerów jest najbardziej istotnym krokiem w kierunku umocnienia zachowań ekologicznych. Emisja spalin jednego pojazdu transportu zbiorowego jest zdecydowanie niższa niż emisja spalin co najmniej kilkunastu samochodów osobowych.

Korzystny efekt środowiskowy osiągnąć można poprzez połączenie możliwości wykorzystania roweru w celu podjeżdżania do przystanku bądź dworca komunikacyjnego. W celu upowszechnienia tego rodzaju przejazdów należy stworzyć infrastrukturę rowerową w postaci bezpiecznych dróg dla rowerów oraz parkingów na dworcach i przy ważniejszych przystankach, pozwalającą na bezpieczne pozostawianie rowerów.

8. Planowana oferta transportowa oraz pożądaný standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

8.1. Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Powiat Lubartowski planuje zorganizować sieć komunikacyjną składającą się z 39 linii komunikacyjnych. Linie o charakterze użyteczności publicznej będą docierały do wszystkich miejscowości będących siedzibami gmin w powiecie. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Powiat Lubartowski będą realizowane wyłącznie w transporcie drogowym. Nie planuje się organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym.

Powiat Lubartowski będzie dążył do zawarcia porozumień z sąsiednimi powiatami w celu zapewnienia funkcjonowania 16 linii komunikacyjnych w przewozach międzypowiatowych, gdyż Województwo Lubelskie planuje zorganizować tylko niektóre spośród istniejących połączeń o charakterze wojewódzkim (przekraczające granice dwóch powiatów). Organizacja linii międzypowiatowych będzie możliwa jedynie pod warunkiem zawarcia porozumień powiatowych z odpowiednimi, ze względu na przebieg linii komunikacyjnej lub linii komunikacyjnych, sąsiednimi powiatami na wspólną organizację powiatowych przewozów pasażerskich lub wspólną organizację wybranych linii komunikacyjnych (liderem porozumień może być Powiat Lubartowski lub inny powiat).

Numerację linii komunikacyjnych oparto na poniższym schemacie:

- numer linii jest trzycyfrowy,
- pierwsza cyfra obowiązująca dla wszystkich linii komunikacyjnych organizowanych przez Powiat Lubartowski: 4,
- druga cyfra nadawana kolejno, grupująca linie w wiązki o podobnych własnościach:
 - 0 – kierunek Firlej, Kock, Ostrówek,
 - 1, 2 – kierunek Niedźwiada, Tarło, Brzeźnica Książęca, Brzeźnica Bychawska,
 - 3 – kierunek Ostrów Lubelski, Uścimów Stary (przez Tarło i przez Serniki),
 - 4 – trasa Ostrów Lubelski – Lublin, niewjeżdżające do miasta Lubartów oraz trasa Lubartów – Lublin przez Rokitno
 - 5 – kierunek Abramów, Michów, Kamionka,
 - 6 – kierunek Michów/ Kamionka – Lublin, niewjeżdżające do miasta Lubartów oraz trasy Jeziorany – powiat rycki i Giżyce - Lubartów,
- trzecia cyfra nadawana kolejno dla każdego kursu w wiązce rozpoczynając od 1, wyjątkowo 0 oznacza linię posiadającą trasę okólną,
- zachowana została numeracja linii zaplanowanych przez sąsiednie powiaty, przebiegające przez obszar powiatu lubartowskiego.

Dzięki temu systemowi zapewniona zostanie czytelność numeracji linii komunikacji powiatowej – pasażerowie będą lepiej orientować się na podstawie numeru linii, w którym kierunku ona podąża.

W ramach linii komunikacyjnych organizowanych przez Powiat Lubartowski, dopuszcza się:

- możliwość uruchamiania kursów skróconych w zależności od zapotrzebowania na przewozy oraz kursów wariantowych,
- zmianę trasy przebiegu linii z przyczyn społecznych lub ekonomicznych (rozszerzenie lub uproszczenie trasy o wybrane miejscowości).

Zaplanowana sieć komunikacyjna będzie mogła być realizowana w powiatowo – gminnych przewozach pasażerskich, jeśli zostanie utworzony związek powiatowo – gminny.

W Tab. 8.1 Tab. 8.2 zestawiono wykaz linii komunikacyjnych w planowanej sieci komunikacyjnej Powiatu Lubartowskiego.

Planowana sieć komunikacyjna Powiatu Lubartowskiego, wraz z zaznaczeniem lokalizacji planowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych, została zaprezentowana również w części graficznej niniejszego Planu (rys. 8.1.).

Tab. 8.1 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej – linie z przebiegiem trasy wyłącznie wewnątrz granic powiatu lubartowskiego.

Oznaczenie linii	Trasa linii	Uwagi
400	Lubartów - Wincentów - Mieczysławka - Czerwonka Gozdów - Firlej - Baran- Czerwonka Poleśna - Sobolew - Ciemno - Kamionka - Kozłówka - Siedliska - Skrobów Kolonia - Lubartów	
401	<i>Blizocin</i> - Jeziorzany - Przytoczno - Krępa - Stoczek Kocki - Poizdów - Białobrzegi - Kock - Wola Skromowska - Bykowszczyzna - Wólka Rozwadowska - Łukówiec - Zagrody Łukowieckie - Firlej - Czerwonka-Gozdów - Mieczysławka - Wincentów - Lubartów	
402	Lubartów - Lisów - Brzeziny - Trójnia - Przypisówka - Firlej - Zagrody Łukowieckie - Łukówiec - Nowy Antonin	Obecne oznaczenie 406
403	Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza Kolonia - Tarło- Górka Lubartowska - Leszkowice - Kamienowola - Cegielnia - Ostrówek Kolonia - Zawada - Tarkawica - Żurawiniec - Luszawa / ... - <i>Tarkawica - Babczyzna - Dębica</i>	
404	Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza Kolonia - Tarło - Górka Lubartowska - Leszkowice - Kamienowola - <i>Cegielnia</i> - Ostrówek Kolonia - Zawada - Tarkawica - Górka - Kock	
405	Lubartów – Lisów – Brzeziny	

Oznaczenie linii	Trasa linii	Uwagi
410	Lubartów - Chlewiska - Pałecznicza - Tarło-Kolonia - Tarło - Berejów - Brzeźnica Bychawska - Brzeźnica Bychawska Kolonia - Niedźwiada - Kolonia - Niedźwiada - Brzeźnica Książęca Kolonia - Zabiele - Brzeźnica Książęca - Zabiele - Brzeźnica Bychawska - Berejów - Tarło - Tarło - Kolonia - Pałecznicza - Chlewiska - Lubartów	
431	Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza Kolonia - Tarło - Tarło Kolonia - Kaznów - Kaznów Kolonia - Ostrów Lubelski - Nowa Jedlanka - Stara Jedlanka - Drozdówka - <i>Orzechów Kolonia</i> - Stary Uścimów - Nowy Uścimów - Maśluchy - Krasne Kolonia - Krasne	
432	Lubartów - Łucka - Serniki - Wola Sernicka - Wólka Zabłocka - Kaznów - Kaznów Kolonia - Ostrów Lubelski - Nowa Jedlanka - Rudka Starościańska - Stara Jedlanka - Nowa Jedlanka - Ostrów Lubelski	
433	Lubartów - Łucka - Serniki - Serniki Kolonia - <i>Czerniejów</i> - Nowa Wola - Brzostówka - <i>Wólka Zawieprzyczna</i> - Wólka Stara Kijańska - Rozkopaczew - Rudka Kijańska - Kolechowice - Ostrów Lubelski - <i>Nowa Jedlanka - Rudka Starościańska - Stara Jedlanka - Nowa Jedlanka - Ostrów Lubelski</i>	
434	Lubartów - Łucka - Serniki - Serniki Kolonia - <i>Czerniejów</i> - Nowa Wola - Brzostówka - <i>Wólka Zawieprzyczna</i> - Brzostówka - Kolechowice Kolonia - Kolechowice Folwark - Ostrów Lubelski - <i>Nowa Jedlanka - Rudka Starościańska - Stara Jedlanka - Nowa Jedlanka - Ostrów Lubelski</i>	Obecne oznaczenie 437
435	Lubartów - Chlewiska - Serniki - Wola Sernicka - Nowa Wieś - Brzostówka - Wólka Zawieprzyczna	Obecne oznaczenie 439
436	Lubartów - Łucka - Serniki - Wola Sernicka - Wola Sernicka Kolonia - Nowa Wieś - Wólka Zabłocka	Obecne oznaczenie 438
440	Lubartów - Łucka - Łucka Kolonia - Baranówka - Wólka Rokicka - Rokitno - Wandzin - Majdan Kozłowiecki - Annobór - Annobór Kolonia - Lubartów	
451	Lubartów - Nowodwór-Piaski - Nowodwór - Kozłówka - Bratnik - Dąbrówka - Wólka Krasienińska - <i>Biadaczka - Syry - Amelin</i>	
453	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłówka - Kamionka - Kierzkówka - Gołąb - Rudno - Michów - Mejnierzyn - Katarzyn - Anielówka - Drewnik - Jeziorzany/ - <i>Przytoczno - Walentynów</i>	Obecne oznaczenie 407
454	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłówka - Kamionka - Samokłęski - Rudka Gołębska - Stanisławów Duży - Aleksandrówka - Gołąb - Rudno - Elżbietów - Gołąb - Wypnicha - Ciotcza - Trzciniec - Rudzienko - Rudzienko Kolonia - Michów - Mejnierzyn - <i>Katarzyn - Anielówka - Drewnik - Jeziorzany - Blizocin</i>	

Oznaczenie linii	Trasa linii	Uwagi
455	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłówka - Kamionka - Kierzkówka - Gołąb - Rudno - Michów - Rudzienko - Trzciniec - Ciotcza - Sosnówka - <i>Abramów</i> - Marcinów - Wielkie - Glinnik	
456	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłówka - Kamionka - Samokłęski - Syry - <i>Amelin</i> - Syry - Starościn - Zofian	
457	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłówka - Kamionka - Samokłęski - Rudka Gołębska - Stanisławów Duży - Michałówka - Abramów - Marcinów - Wielkie - Glinnik - Wielkie - Wielkołas - Dębiny - Wolica	Obecne oznaczenie 465
458	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłówka - Kamionka - Ciemno - Kierzkówka - Gołąb - Podlodówek - Rudno - Michów	
460	Lubartów - Skrobów Kolonia - Skrobów I - Skrobów II - Wola Mieczysławska – <i>Mieczysławka</i> - <i>Wincentów</i> - Lubartów	
465	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłówka - Kamionka - Kierzkówka - Gołąb - Rudno - Młyniska - Gawłowska - Młyniska - Rawa - Wólka Michowska - Krupy - Giżyce	
Kursywą podano opcjonalne przebiegi tras dla wybranych kursów.		

Źródło: opracowanie własne.

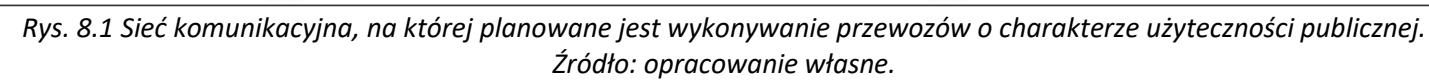
Tab. 8.2 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej - linie do powiatów sąsiednich, których uruchomienie wymaga zawarcia stosownego porozumienia powiatowego.

Oznaczenie linii	Trasa linii	Uwagi
437	Lubartów - Szczekarków - Kolonia Pałecznicza - Tarło - Tarło Kolonia - Kaznów - Kaznów Kolonia - Ostrów Lubelski - Jamy - Babianka - Tyśmienica - Buradów - Pohulanka - Laski - Parczew	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
441	Lublin - Wólka - Długie - Turka - Łuszczów Pierwszy - Stawek - Kijany - Stoczek - Zezulin - Kocia Góra - Rozkopaczew - Rudka Kijańska - Kolechowice - Kolechowice-Folwark - Ostrów Lubelski - Nowa Jedlanka - Stara Jedlanka - Jedlanka - Białka	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
442	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Wandzin - Trzciniec <i>Majdan Kozłowiecki</i> - <i>Annobór</i> - <i>Annobór Kolonia</i> - Lubartów - Łucka - Łucka Kolonia - Serniki - Serniki Kolonia - Nowa Wola - Brzostówka - Kolechowice Kolonia - Kolechowice - Kolechowice Folwark - Ostrów Lubelski	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem

Oznaczenie linii	Trasa linii	Uwagi
443	Ostrów Lubelski - Głębokie Kolonia - Głębokie - Stary Uścimów - Nowy Uścimów - Maśluchy - Krasne Stare - Krasne - Łukcze - Rogóźno - Dąbrowa - Dratów - Dratów - Ludwin - Stara Wieś Kolonia - Łęczna - Łuszczów Pierwszy - Turka - Jakubowice Murowane - Lublin	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
444	Lubartów - Łucka - Baranówka - Wólka Rokicka - Rokitno - Jawidz - Zawieprzycze - Spiczyn - Kijany - Stawek - Łuszczów Pierwszy - Turka - Długie - Wólka/Jakubowice Murowane - Lublin	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
445	Ostrów Lubelski - Kaznów Kolonia - Kaznów - Wólka Zabłocka - Wola Sernicka - Nowa Wola - Serniki - Łucka Kol. - Łucka - Trzciniec - Wandzin - Zalesie - Niemce - Ciecierzyn - Elizówka - Lublin	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
446	Lublin - Wólka - Długie - Turka - Łuszczów Pierwszy - Stawek-Kijany - Kijany - Stoczek - Zezulin - Kocia Góra - Rozkopaczew - Wólka Stara Kijańska - Wólka Zawieprzycza - <i>Brzostówka</i>	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
459	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłówka - Kamionka - Kierzkówka - Gołąb - Rudno - Michów - Baranów - Żyrzyn - Puławy	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
461	Wolica - Dębiny - Wielkolas - Marcinów - Abramów - Wola Przybysławska - Garbów - Bogucin - Lasek Bogucki - Pociecha - Piotrawin - Jastków - Panieńszczyzna - Barak - Dębówka - Lublin	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
462	Katarzyn - Mejnierzyn - Michów - Rudzienko Kolonia - Rudzienko - Trzciniec - Ciotcza - Sosnówka - Abramów - Marcinów - Wielkie - Glinnik - Wola Przybysławska - Garbów - Bogucin - Lasek Bogucki - Pociecha - Piotrawin - Jastków - Panieńszczyzna - Barak - Dębówka - Lublin	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
463	Lublin - Jakubowice Konińskie - Jakubowice Konińskie-Kolonia - Majdan Krasieniński - Krasienin Kolonia - Krasienin - Osówka Kolonia - Pryszczowa Góra - Staroścín - Staroścín Kolonia - Biadaczka - Syry - Samokłęski - Kamionka / ... - <i>Samokłęski - Rudka Gołębska</i> - <i>Aleksandrówka - Gołąb - Rudno - Michów</i>	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
464	Jeziorzany - Blizocin - Sobieszyn	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
836	Puławy - Wronów - Osiny - Żyrzyn - Zagrody - Kotliny - Choszczów - Bronisławka - Wolica - Dębiny - Wielkolas - Marcinów - Abramów - Sosnówka - Ciotcza - Michów	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem

Oznaczenie linii	Trasa linii	Uwagi
855	Puławy - Wronów - Osiny - Żyrzyn - Żerdź - Baranów - Wola Czołnowska - Kozioł - Gródek - Michów - Rudno - Gołąb - Kierzkówka - Kamionka - Kozłówka - Siedliska - Skrobów Kolonia - Lubartów	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
869	(Lublin) - /powiat lubelski/ - Markuszów - Kurów - Kłoda - Zastawie - Łąkoć - Glinnik - Wielkie - Marcinów - Abramów - Sosnówka - Ciotcza - Michów	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
960	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Bazanów - Miłosze - Trzcianki - Ułęż - Sobieszyn - Blizocin - Jeziorzany - Przytoczno	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
Kursywą podano opcjonalne przebiegi tras dla wybranych kursów.		

Źródło: opracowanie własne.



8.2. Gwarantowana punktualność kursowania

Za odjazd punktualny autobusu przyjmuje się odjazd nie później niż 4 minuty i nie wcześniej niż 1 minutę w stosunku do czasu ustalonego w rozkładzie jazdy.

Za odjazd niepunktualny autobusu przyjmuje się spóźnienie większe niż 4 minuty i nie większe niż 30 minut od czasu ustalonego w rozkładzie jazdy lub spóźnienie większe niż interwał wynikający z częstotliwości kursowania linii, lub przyjazd wcześniej niż 1 minutę w stosunku do czasu ustalonego w rozkładzie jazdy.

Za odjazd niezrealizowany rozumie się każdy pozostały odjazd nieokreślony jako punktualny lub niepunktualny.

8.3. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu

Należy przyjąć wskaźniki komfortu podróży jako stopień zapełnienia pojazdu nie większy niż 100% zajętych wszystkich miejsc siedzących przewidzianych przez producenta oraz 50% zajętych miejsc stojących (w przypadku pojazdów wyposażonych w takie miejsca). Po przekroczeniu napełnień granicznych danego rodzaju środka publicznego transportu zbiorowego należy zastosować bardziej pojemny bądź dodatkowy pojazd. Notoryczne przekraczanie dopuszczalnego stopnia wykorzystania podaży miejsc może również stanowić przesłankę do uruchomienia dodatkowego kursu lub ewentualnie podniesienia częstotliwości kursowania linii komunikacyjnej.

8.4. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

Zdefiniowano minimalny standard podróży środkami publicznego transportu zbiorowego w zakresie ich wyposażenia w zależności od ich rodzaju. W poniższej tabeli przedstawiono minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów wynikających m.in. z obecnych trendów przewozowych obserwowanych przy zakupach nowego taboru w Polsce.

Tab. 8.3 Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

L.p.	Wyszczególnienie	Autobus fabrycznie nowy, wprowadzony do eksploatacji	Pozostałe autobusy
1	niska podłoga (przynajmniej w części autobusu)*	X	
2	rampa dla wózków*	X	
3	miejsce na wózek inwalidzki / dziecięcy*	X	
4	tapicerka, siedzenia oraz podłoga wykonane z łatwych do czyszczenia materiałów	X	X
5	monitoring przestrzeni pasażerskiej	X	
6	elektroniczny wyświetlacz przedni z kierunkiem i oznaczeniem linii komunikacyjnej	X	X (dopuszcza się zastosowanie statycznej tablicy informacyjnej)

L.p.	Wyszczególnienie	Autobus fabrycznie nowy, wprowadzony do eksploatacji	Pozostałe autobusy
7	tablica informacyjna boczna z prawej strony autobusu z kierunkiem i oznaczeniem linii komunikacyjnej*	X	X
8	aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez Powiat Lubartowski, wewnątrz w autobusie	X	X
9	pojemniki na kolportaż rozkładów jazdy oraz innych informacji według jednolitego wzoru	X	X
10	klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej	X	
11	ogrzewanie autobusu	X	X

*- nie dotyczy minibusów, nie jest to dla nich wymóg obligatoryjny

Źródło: opracowanie własne.

Przy zakładanych minimalnych standardach wyposażenia przyjęto podział na pojazdy fabrycznie nowe w momencie wprowadzenia do eksploatacji oraz pojazdy pozostałe. W przypadku reklam wielkopowierzchniowych zewnętrznych na autobusach, wszelkiego rodzaju ogłoszenia nie mogą zasłaniać okien.

8.5. Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych

Należy dążyć do wprowadzenia obsługi połączeń w ramach powiatowych przewozów pasażerskich przez autobusy niskopodłogowe lub niskowejściowe, aby zapewnić pełen dostęp do usług transportu publicznego jak największej liczbie mieszkańców powiatu lubartowskiego.

Oprócz stosowania autobusów z obniżonym poziomem podłogi w autobusach zaleca się stosować także inne usprawnienia ułatwiające niepełnosprawnym korzystanie z komunikacji autobusowej, takie jak:

- czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz autobusów,
- oznakowane i wydzielone miejsca w autobusie dla osób niepełnosprawnych, w tym miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy, wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych,
- w fabrycznie nowych pojazdach - przykłąk w autobusach uruchamiany przez kierowcę, by ułatwić wejście osobom niepełnosprawnym na wózkach inwalidzkich lub z wózkami dziecięcymi - jako obowiązujący standard (nie dotyczy minibusów),
- przyciski sygnalizacyjne.

8.6. Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych

Dla umożliwienia niepełnosprawnym samodzielnego korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego należy sukcesywnie dążyć do całkowitej likwidacji barier infrastrukturalnych poprzez przestrzeganie poniższych zasad przy projektowaniu, budowie i przebudowie infrastruktury komunikacyjnej:

- obniżanie krawężników na przejściach dla pieszych maksymalnie do poziomu jezdni,
- skracanie przejścia przez szerokie jezdnie poprzez wydzielanie azyli dla pieszych,
- lokalizacje nowych przystanków jak najbliżej źródeł i celów podróży,
- wyrównanie poziomu peronów przystankowych z pierwszym stopniem podłogi w autobusie,

- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronowych przystanków.

Zasady te należy przyjąć, jako obligatoryjne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej. Dodatkowo należy wyznaczyć cel w postaci modernizacji kluczowych przystanków komunikacyjnych poza ogólnymi harmonogramami modernizacji dróg powiatowych.

Poniżej przedstawiono przykłady dobrych praktyk kształtowania elementów infrastruktury przystankowej w zakresie dostosowywania ich do potrzeb niepełnosprawnych. Dla zachowania niewielkiej odległości umożliwiającej bezpośredni wjazd wózka z peronu do autobusu niezwykle ważne jest właściwe ukształtowanie krawędzi peronowej.



Rys. 8.2 Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej.

Źródło: materiały własne TRAKO.

Takie ukształtowanie krawędzi peronowej pozwala na zatrzymanie autobusu na całej jego długości w równej odległości od tej krawędzi. Maksymalna dopuszczalna różnica pomiędzy peronem przystankowym a pierwszym stopniem autobusu nie powinna przekraczać 6 cm w pionie oraz 5 cm w poziomie. Dodatkowym ułatwieniem dla osób niepełnosprawnych jest faktura peronu przystankowego, która naprowadza osoby niedowidzące dokładnie na pierwsze drzwi autobusu, przeznaczone do wsiadania.



Rys. 8.3 Strefa wejściowa - inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu.
Źródło: materiały własne TRAKO.

8.7. Gwarantowany standard w zakresie ochrony środowiska

Przyszłością dla publicznego transportu zbiorowego są z pewnością nowe technologie, nad którymi pracują już teraz producenci, korzystając z postępu technologicznego. Z czasem, stopniowo, coraz powszechniejsze staną się pojazdy o napędzie elektrycznym lub hybrydowym (łącznie silnik elektryczny ze spalinowym).

Do obsługi transportu w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, w przypadku pojazdów fabrycznie nowych zakłada się satysfakcjonujący poziom ograniczenia emisji spalin poprzez stosowanie w autobusach silników o najwyższej obowiązującej normie. Do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej dopuszcza się dwa rodzaje pojazdów:

- w przypadku eksploatacji używanego taboru, dopuszcza się autobusy spełniające warunki nie niższe niż norma EURO 3,
- w przypadku wprowadzenia do eksploatacji pojazdów fabrycznie nowych, muszą one spełniać najwyższą obowiązującą normę emisji spalin (obecnie EURO 6).

9. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym

9.1. Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym

Podstawowym aktem prawnym regulującym transport publiczny jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym*, która określa zasady organizacji oraz funkcjonowania transportu publicznego rozumianego jako regularny przewóz osób (powszechnie dostępny) wykonywany według określonego, upublicznionego rozkładu jazdy. Innymi aktami prawnymi regulującymi możliwości wykonywania przewozu osób przez przewoźnika lub operatora transportu publicznego są:

- ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. *o bezpieczeństwie morskim* (tekst jednolity: Dz. U. 2024 poz. 1068 z późn. zm.),
- ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. *o żegludze śródlądowej* (tekst jednolity: Dz. U. 2025, poz. 18 z późn. zm.),
- ustawa z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym* (tekst jednolity: Dz. U. 2024, poz. 1539 z późn. zm.),
- ustawa z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (tekst jednolity: Dz. U. 2024, poz. 697 z późn. zm.),
- ustawa z dnia 6 marca 2018 r. *Prawo przedsiębiorców* (tekst jednolity: Dz. U. 2024, poz. 236 z późn. zm.),

Podstawowymi podmiotami kształtującymi transport publiczny w danym regionie są:

- organizator - tzn. właściwa jednostka samorządu terytorialnego, albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniająca funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na tym obszarze,
- operator - samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca posiadający niezbędne dokumenty do prowadzenia regularnego przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej. Operator na mocy zaświadczenia świadczy przewozy o charakterze użyteczności publicznej czyli powszechnie dostępny transport osób wykonywany w sposób nieprzerwany, a który ma na celu zaspokojenie lokalnych potrzeb przewozowych,
- przewoźnicy - przedsiębiorcy uprawnieni do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu albo zezwolenia, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym).

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest⁴⁰:

- gmina:
 - w gminnych przewozach pasażerskich na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej,
 - albo której, na mocy porozumienia między gminami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin, które zawarły porozumienie,

⁴⁰ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2025., poz. 285 ze zm.), art. 7.

- związek międzygminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,
- powiat:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - albo któremu, na mocy porozumienia między powiatami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie,
- związek powiatów na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów tworzących związek powiatów,
- związek powiatowo-gminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny,
- województwo:
 - na linii (sieci) komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz transporcie morskim,
 - właściwym ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - któremu na mocy porozumienia międzywojewódzkiego inne województwa przekazały zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii (sieci) komunikacyjnej na terenie województw będących w porozumieniu.

Minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów osobowych.

Według ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* wyróżnia się następujące rodzaje przewozów osób:

- gminne - wykonywane na terenie jednej gminy lub kilku gmin sąsiadujących ze sobą które zawarły porozumienie międzygminne lub utworzyły związek międzygminny. W tym rodzaju przewozu osób sklasyfikowana jest również komunikacja miejska czyli przewóz osób wykonywany w granicach miasta (lub miasta i gminy) albo w granicach miast i gmin sąsiadujących (w tym przypadku dokumentem regulującym organizację transportu jest porozumienie międzygminne lub stworzony związek międzygminny),
- powiatowe - wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin (warunkiem jest jednocześnie niewykraczanie poza teren powiatu) lub w granicach co najmniej dwóch powiatów sąsiadujących, które zawarły porozumienie międzypowiatowe lub stworzyły związek międzypowiatowy,
- powiatowo-gminne - wykonywane w granicach gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny,
- wojewódzkie - wykonywane w granicach co najmniej dwóch powiatów (ale nie wykraczające poza województwo); w przypadku przewozów kolejowych w tej kategorii zawarte są również połączenia kolejowe wykonywane do pierwszej stacji w województwie sąsiadującym, na którym możliwe jest dokonanie przesiadki na skład jadący dalej. Ponadto województwo jest organizatorem międzywojewódzkich przewozów pasażerskich czyli przewozu osób w ramach publicznego transportu

zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie (ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym*).

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego są wykonywane w przypadku ⁴¹:

- gmin: przez wójta, burmistrza lub prezydenta miasta,
- związków międzygminnych: przez zarząd związku międzygminnego,
- miast na prawach powiatu: przez prezydenta miasta,
- powiatów: przez starostę,
- związków powiatów: przez zarząd związku powiatów,
- związków powiatowo-gminnych: przez zarząd związku powiatowo-gminnego,
- województw: przez marszałka województwa.

Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* do podstawowych obowiązków organizatora należą ⁴²:

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Do działań związanych z planowaniem rozwoju transportu należą głównie:

- ogłaszanie przetargu na stworzenie planów transportowych, a w szczególności jego późniejsze opublikowanie,
- zgłaszanie nieefektywnych obszarów w zakresie niedostatecznej obsługi transportowej.

Organizowanie transportu zbiorowego m.in polega na ⁴³:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców,
- przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z ustawą za korzystanie z przystanków pobierana jest opłata, która jest ustalana w drodze negocjacji pomiędzy gminą a właścicielem przystanku lub dworca. Stawki powinny być na odpowiednim poziomie,

⁴¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2025., poz. 285 ze zm.), art. 7 ust. 4.

⁴² Ibidem, art. 8.

⁴³ Ibidem, art. 15.

ich wysokość nie powinna spowodować negatywnego wpływu na możliwość świadczenia usług komunikacyjnych przez przewoźnika i nie powinna być wyższa niż 0,05 zł za zatrzymanie na przystanku i 1 zł za zatrzymanie na terenie dworca.

Do elementów związanych z zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym⁴⁴ należą:

- negocjowanie i zatwierdzanie zmian do umowy z operatorem,
- ocena i kontrola realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie transportu,
- kontrola nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- współpraca przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- analiza realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych publicznego transportu zbiorowego,
- dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych,
- zatwierdzanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu,
- administrowanie systemem informacji dla pasażera.

Ustawa jednocześnie określa możliwość ograniczenia w funkcjonowaniu linii lub sieci komunikacyjnej w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających poprawne funkcjonowanie. Ww. warunki określone w zgłoszeniu do przewozu (np. zmiana przebiegu linii komunikacyjnej) mogą zostać nie zachowane przez przewoźnika w przypadku sytuacji losowych, m.in. awarii sieci, robót drogowych itd.

Organizowanie transportu publicznego można scharakteryzować na trzech poziomach:

- politycznym - ten dział realizowany jest przez jednostki samorządu lokalnego lub Ministra właściwego do spraw transportu,
- planistyczno - organizacyjnym - realizowany poprzez jednostki wyspecjalizowane w funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego oraz na realizacji celów w tym zakresie,
- wykonawczym - realizowany przez operatorów lub przewoźników świadczących określone usługi transportowo-przewozowe (osobowe).

W zakresie politycznym kwestie organizacji transportu publicznego określone są w aktach prawnych:

- w ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. *o gospodarce komunalnej* (określającej zasady i formy gospodarki komunalnej jednostek samorządu terytorialnego, polegające na wykonywaniu przez te jednostki zadań własnych),
- w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* (określającej zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w transporcie drogowym, szynowym, linowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej),

⁴⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2025, poz. 285 ze zm.), art. 43.

- w ustawie z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym* (określającej zasady wykonywania krajowego i międzynarodowego transportu drogowego, w tym m. in. regularnych przewozów osób i ich bagażu, obowiązki lub warunki przewozu drogowego oraz działalność w tym zakresie organów samorządu terytorialnego),
- w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (określającej zasady wykonywania przewozów kolejowych, w tym wojewódzkich przewozów pasażerskich, oraz współpracy jednostek samorządu terytorialnego z zarządcą infrastruktury kolejowej i przewoźnikami kolejowymi),
- w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (ustalającej kwestie własności dróg różnych kategorii oraz obowiązki właścicieli),
- w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (określającej zasady ruchu na drogach publicznych oraz zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu),
- w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. *Prawo przewozowe* (regulującej obowiązki organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźników - pod tą nazwą w ustawie określa się również obowiązki operatorów).

W zakresie planistyczno - organizacyjnym wyspecjalizowane jednostki zajmujące się publicznym transportem zbiorowym powinny być merytorycznie przygotowane do spełniania określonych celów i znajdować się w strukturze urzędu władzy lokalnej. Jest również możliwość umiejscowienia takiej jednostki poza strukturą urzędu. Jednym z rodzajów jednostek realizujących zadania z zakresu transportu publicznego w ramach kilku jednostek samorządu terytorialnego są porozumienia oraz związki. Obowiązki dla jednostek z zakresu planistyczno - organizacyjnych zawarte są w art. 15. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym*.

W zakresie wykonawczym organizacja transportu publicznego związana jest w głównej mierze z realizowaniem konkretnych zadań z tego zakresu, czynności te wykonują operatorzy, przewoźnicy lub inne podmioty gospodarcze. Takimi podmiotami mogą być:

- podmioty wewnętrzne samorządów lokalnych, które świadczą usługi w oparciu o zlecenie bezpośrednie z pominięciem procedury przetargowej⁴⁵, albo
- podmioty wybrane w postępowaniu⁴⁶ o świadczenie usług publicznych w trybie:
 - ustawy z dnia 11 września 2019 r. *Prawo zamówień publicznych*⁴⁷.

Każdy podmiot wewnętrzny powinien⁴⁸:

- być w 100% podmiotem publicznym,
- pozostawać pod kontrolą „swoich” samorządów,
- wykonywać zadania publiczne w przeważającej części na rzecz „swoich” samorządów,
- być rozliczany i kontrolowany z rekompensaty w oparciu o prawodawstwo europejskie.

45 Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 22 ust. 1 pkt 2.

46 Ustawa z dnia 11 września 2019. r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. 2024, poz. 1320).

47 Art. 4 pkt 13 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (t.j.: Dz. U. 2024., poz. 1320 z późn. zm.) zezwala na udzielanie przez organ władzy publicznej zamówień podmiotom wewnętrznym tego organu oraz wymienia warunki, konieczne do takiego udzielenia.

48 Pkt 18 preambuły oraz art. 5 ust 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady.

Oprócz działań czysto transportowych do zakresu wykonawczego organizowania transportu zbiorowego należą również działania związane z kontrolą biletów. Organizator powierza czynności kontrolne zewnętrznym podmiotom gospodarczym lub bezpośrednio operatorom. Do obowiązków organizatora należy określenie cen biletów oraz wysokości opłaty dodatkowej (ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. *Prawo przewozowe*) za brak ważnego biletu lub uprawnień do przejazdu.

Przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego odbywa się na podstawie umowy cywilnej zawieranej w formie przystąpienia (umowa adhezyjna). Pasażer, zajmując miejsce w pojeździe, wyraża zgodę na zawarcie takiej umowy, a więc m. in. zobowiązuje się zapłacić odpowiednią należność za przewóz, a w przypadku, gdy z tego obowiązku się nie wywiąże, zobowiązuje się uiścić karę umowną w postaci opłaty dodatkowej.

Opłata dodatkowa (jako efekt uchylenia się przez stronę zawartej dobrowolnie umowy od wykonania spoczywającego na niej obowiązku zapłaty za wykonaną na jej rzecz usługę) nie jest karą w pojęciu prawa karnego lub administracyjnego. Kodeks cywilny w art. 353¹ stanowi, że „strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania”, stąd prawo nie ogranicza swobody kształtowania stosunków cywilnoprawnych (zastrzeżenie w umowie środków zmuszających strony do rzetelnego wywiązywania się z zobowiązań nie narusza zasad prawa). Z tej przyczyny spory wynikające z zastosowania opłaty dodatkowej są rozpatrywane wyłącznie przez sądy cywilne.

9.2. Wybór operatora

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnika spełniającego warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób⁴⁹. Organizator przygotowuje, przeprowadza postępowanie mające na celu wyłonienie operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych. Wybór ten może zostać przeprowadzony w trybie:

- ustawy z dnia 11 września 2019 r. *Prawo zamówień publicznych*,
- może także zawrzeć umowę bezpośrednio w przypadku, gdy⁵⁰ :
 - usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług przewozowych albo:
 - wartość roczna usług przewozowych jest mniejsza, niż 1 mln euro lub roczna wielkość tych usług jest mniejsza niż 300 tys. kilometrów (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln euro i 600 tys. kilometrów) albo
 - w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o ustawę z dnia 11 września 2019 r. *Prawo zamówień publicznych* (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach - 24 miesiące), albo
 - umowa dotyczy transportu kolejowego

49 Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2025., poz. 285 ze zm.), art. 6.

50 Ibidem, art. 22 ust. 1.

Umowa o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego może dotyczyć linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na okres nie dłuższy niż 10 lat w przypadku transportu drogowego oraz nie dłuższy niż 15 lat w przypadku transportu kolejowego⁵¹.

Umowa powinna zawierać⁵²:

- opis usług oraz ich warunki jakościowe, m. in. liczbę i rodzaj środków transportu (przystosowanych do przewozu osób i odpowiadających warunkom technicznym wymaganym ze względu na rodzaj przewozu), niezbędnych do realizacji usług przewozowych, wyposażenie tych środków w rozwiązania techniczne, służące ochronie środowiska i ułatwiające pasażerom, zwłaszcza osobom o ograniczonych zdolnościach ruchowych, korzystanie z komunikacji, oznakowanie tych środków itp.,
- linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa,
- czas trwania umowy,
- warunki, na jakich dopuszczalne jest podwykonawstwo,
- sposób rozpatrywania skarg i reklamacji składanych przez pasażerów,
- aspekt konieczności składania sprawozdań realizacji świadczonych usług przewozowych oraz ich zakresu⁵³,
- zasady rozliczeń finansowych, z uwzględnieniem stosowania ulg ustawowych i lokalnych oraz sposób (odpowiadający wymaganiom określonym w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007), w jaki obliczana jest rekompensata,
- sposób dystrybucji biletów oraz sposób prowadzenia ich kontroli w środkach transportu,
- stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat przejazdowych oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. *Prawo przewozowe*, a jeżeli wpływy te przysługują operatorowi - warunki zmiany tych opłat,
- stronę umowy, która jest zobowiązana do podawania do publicznej wiadomości:
- rozkłady jazdy,
- cenniki opłat przejazdowych,
- regulamin przewozu osób,
- stronę umowy, która zobowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi,
- w przypadku, gdy organizator użycza swoje środki transportu - warunki korzystania z tych środków,
- warunki zakupu przez operatora środków transportu niezbędnych do realizacji usług przewozowych,
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy,
- kary umowne,
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia o świadczenie usług w transporcie publicznym zbiorowym w terminie nie krótszym niż jeden rok lub 6 miesięcy (gdy umowa dotyczy świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 km rocznie). Ogłoszenie powinno

51 Ibidem, art. 25 ust. 2.

52 Ibidem, art. 25 ust. 3.

53 Art. 48 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2025, poz. 285 ze zm.) obliuguje operatorów i przewoźników do przekazywania organizatorowi, w terminie do 31 marca, informacji o skargach i reklamacjach składanych przez pasażerów w roku poprzednim oraz informację o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań.

zostać upublicznione w Biuletynie Informacji Publicznej, w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej⁵⁴, w siedzibie organizatora oraz na stronie internetowej. W ogłoszeniu powinny być zawarte⁵⁵:

- nazwa i adres właściwego organizatora przewozów,
- określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia,
- określenie rodzaju transportu, linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy.

9.3. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów

Polityka taryfowo-biletowa, określając udział pasażerów - użytkowników tego transportu, w jego finansowaniu, stanowi jedno z najważniejszych narzędzi ukierunkowanych na zachęcanie do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego jest zadaniem ekonomiczno - socjalnym organizatora publicznego transportu zbiorowego, które składa się z określania cen za usługę przewozową sprawiających, że przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego jest ekonomicznie bardziej korzystny w porównaniu z przejazdem transportem indywidualnym, a także - w porównaniu z przejazdem środkiem transportu komercyjnego przedsiębiorcy, funkcjonującego poza wspólnym systemem taryfowo - biletowym. Najlepiej, gdy w całym regionie komunikacyjnym (powiecie lubartowskim) będzie jednolity zintegrowany system taryfowy.

Socjalny charakter publicznego transportu zbiorowego wymusza ustalanie w projektowanym systemie taryfowo - biletowym wachlarza ulg przyznawanych różnym grupom społecznym i bonifikat (stosowanych np. przy jednorazowych zakupach większej liczby biletów albo biletów ważnych przez dłuższy okres czasu niezależnie od liczby przejazdów).

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

- ekonomicznych: konieczność pokrycia wzrostu kosztów publicznego transportu zbiorowego; wówczas podejmuje się decyzję o zmianie cen biletów przejazdowych,
- społecznych: zmiana sposobu realizowania usług przewozowych (nowe trasy komunikacyjne, wzrost poziomu jakościowego usług, wprowadzenie nowych rodzajów biletów jako reakcja na społeczne oczekiwania, wprowadzenie nowoczesnych form realizowania płatności itp.); w tych przypadkach podejmuje się decyzję o zastąpieniu istniejącego systemu taryfowo - biletowego systemem innym, bardziej funkcjonalnym.

Przy projektowaniu systemu taryfowo-biletowego należy uwzględniać jego aspekt przedmiotowy (biletowy) oraz aspekt podmiotowy (pasażerskie grupy docelowe i ich segmentacja, determinująca uprawnienia do posiadania danego rodzaju biletu). Należy dążyć do wprowadzenia atrakcyjnego i prostego systemu taryfowo-biletowego.

⁵⁴ Organizator może zdecydować o odstąpieniu od publikacji ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, jeśli umowa będzie dotyczyć usługi w wymiarze mniejszym niż 50 000 km

⁵⁵ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2025, poz. 285 ze zm.), art. 23.

Proponowany asortyment oferowanych biletów powinien składać się co najmniej z:

- biletów jednorazowych,
- biletów okresowych (np. 10 dniowe, miesięczne etc.).

Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:

- rodzaj uprawnienia oraz poziom ulgi:
 - wynikające z ustaw⁵⁶,
 - wynikające z uchwały Rady Powiatu Lubartowskiego, o ile zostaną ustanowione.

Kontrola dokumentów przewozowych powinna być prowadzona według zasad określonych w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. *Prawo przewozowe*.

Integracja systemów taryfowo-biletowych jest skutecznym narzędziem integracji systemów publicznego transportu zbiorowego, ułatwiającej społeczny do niego dostęp. Atrakcyjność systemów biletowych i łatwość ich zrozumienia, w tym także łatwe metody płatności, sprzyjają zwiększeniu zainteresowania transportem publicznym.

Zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest zorganizowanie i utrzymanie powszechnie dostępnego systemu dystrybucji biletów. Emisja i dystrybucja biletów będzie cedowana na operatorów usług przewozowych. Dopuszcza się możliwość wykonywania zadań z zakresu emisji i dystrybucji biletów przez inny powiat, z którym Powiat Lubartowski będzie posiadał stosowne porozumienie na organizację linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej.

Bilety przejazdowe będą sprzedawane przez osoby prowadzące pojazdy publicznego transportu zbiorowego. Przewiduje się także opcjonalną możliwość dystrybucji biletów przez stałe punkty sprzedaży, stacjonarne automaty biletowe w zintegrowanych węzłach przesiadkowych, telefony komórkowe oraz Internet.

9.4. Zasady projektowania rozkładów jazdy

Rozkład jazdy linii komunikacji zbiorowej jest produktem przeznaczonym dla pasażera - klienta transportu publicznego, dlatego powinien być możliwie prosty i czytelny oraz łatwy do zapamiętania. Rozkład zależy od roli linii w układzie komunikacyjnym, popytu na usługi przewozowe oraz zaprojektowanej przez organizatora

⁵⁶ Przepisy państwowe, ustalające uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, to:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tekst jednolity Dz. U. 2024, poz. 380),
- Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (tekst jednolity: Dz. U. 2025, poz. 195 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (tekst jednolity: Dz. U. 2022, poz. 2039 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (tekst jednolity: Dz. U. 2024, poz. 750 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. 2024, poz. 1571 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. 2021, poz. 1820 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka (Dz. U. 2023, poz. 192 z późn. zm.).

transportu atrakcyjności produktu (częstotliwości kursowania). Z uwagi na zmienność popytu na usługi przewozowe, dla każdego z typowych dni tygodnia przygotować należy inny rozkład jazdy, którego godziny odjazdów powinny być umieszczane w odrębnych tabelach.

Standardem powinny być trzy kolumny:

- dla dnia roboczego,
- dla sobót,
- dla niedziel i świąt.

W uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest wprowadzanie dodatkowo:

- rozkładów jazdy dla dni roboczych w okresie ferii i letnich wakacji szkolnych,
- specjalnych rozkładów jazdy na święta: Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie i Nowy Rok, Wielkanoc lub na czas trwania różnego rodzaju imprez lub tym podobnych wydarzeń.

Zmiany rozkładu jazdy dopuszczalne są nie częściej niż 3 razy w roku. Dopuszcza się stosowanie całorocznego rozkładu jazdy z odpowiednimi oznaczeniami kursów. Zaleca się stosowanie jednego wzoru rozkładów jazdy zgodnie z wytycznymi określonymi w rozdziale 11.

Zaleca się, aby godziny kursów komunikacji powiatowej były dostosowane do godzin kursów komunikacji wojewódzkiej, w celu umożliwienia przesiadania się pomiędzy różnymi liniami.

10. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

10.1. Formy i źródła finansowania usług przewozowych

Podstawowym aktem prawnym określającym formy i źródła finansowania usług (w ramach użyteczności publicznej) w obrębie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* (art. 1, ust. 2)⁵⁷. Zgodnie z artykułem 12 ust. 1 pkt 3 ustawy każdy plan transportowy zawierać powinien przewidywane źródła finansowania usług przewozowych, których określenie leżeć powinno w gestii organizatora transportu.⁵⁸

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

- opłaty (przychody ze sprzedaży biletów i innych opłat dodatkowych) pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- rekompensaty z tytułu:
 - utraconych przez operatora przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (z wyłączeniem komunikacji miejskiej),
 - poniesionych przez operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- środki transportu udostępniane operatorowi przez organizatora na realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- dopłaty do kwoty deficytu linii komunikacyjnej (z wyłączeniem komunikacji miejskiej), na obsługę której z operatorem została zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przyznawana do 2028 r. ze środków *Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych* zgodnie z ustawą z dnia 16 maja 2019 r. *o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej* (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz.402 późn. zm.).

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorem,
- środki budżetu centralnego, w tym rekompensata utraconych przychodów w efekcie stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (nie dotyczy komunikacji miejskiej),
- środki Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej,
- a także wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. *Prawo przewozowe*.

⁵⁷ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2025, poz. 285 ze zm.), art. 1 ust. 2

⁵⁸ Ibidem, art. 12 ust. 1 pkt 3

Organizacja przewozów wymusza współpracę pomiędzy organizatorem a operatorem w zakresie dofinansowania działalności operatora. Przysługuje mu bowiem prawo do rekompensaty z tytułu:

- utraconych przychodów, w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym, lub
- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile takowe zostały ustanowione, lub
- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.⁵⁹

Rekompensata przysługuje operatorowi wówczas, gdy podstawą poniesionej przez niego straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody (w związku ze stosowaniem uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych) oraz poniesione koszty (w związku ze świadczeniem usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego)⁶⁰. W przypadku rekompensaty związanej ze stosowaniem ulg ustawowych przez operatora, operator zwraca się do organizatora - powiatu lubartowskiego z wnioskiem o wypłacenie rekompensaty i poświadczającej to roszczenie odpowiedniej dokumentacji. Powiat Lubartowski, po dokonaniu pozytywnej weryfikacji wniosku, zwraca się do Marszałka Województwa Lubelskiego o przekazanie środków finansowych z budżetu państwa, będących rekompensatą dla operatora, którą wypłaca.

W ramach rekompensaty operatorowi przysługuje tzw. „rozsądny zysk”. Zapis ten nie dotyczy podmiotów będącymi samorządowymi zakładami budżetowymi.⁶¹

Pod pojęciem „rozsądnego zysku” rozumie się „stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne”.⁶²

Tabela zamieszczona poniżej przedstawia zasady dotyczące przewidywanego finansowania powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie lubartowskim.

59 Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2025, poz. 285 ze zm.), art. 50 ust. 1 pkt 2 lit a)

60 Kwestię tę reguluje art. 52 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Wynika stąd, że rekompensata jest podstawową formą finansowania przewozów nierentownych.

61 Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2025, poz. 285 ze zm.), art. 52.

62 Załącznik do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, ust. 6.

Tab. 10.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.

Zakres rozwiązań	Umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta:	Wskazania odnośnie formy rekompensaty	Źródła finansowania kosztów operatora w związku ze świadczeniem usług w PTZ na terenie powiatu lubartowskiego	Wskazania odnośnie przychodów ze sprzedaży biletów	Udostępnianie operatorowi środków transportu
Bezpośrednie zawarcie umowy	z operatorem wybranym w trybie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (art. 22 ust. 1 pkt 2), na okres do 10 lat - dla zadania o średniej wartości przedmiotu umowy mniejszej niż 1 000 000 € rocznie lub o wymiarze mniejszym niż 300 000 km rocznie* lub w sytuacjach awaryjnych (art. 22 ust. 4)	rekompensata w wysokości ustalonej między organizatorem i operatorem, z uwzględnieniem rekompensat z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet organizatora)	budżet państwa, środki własne powiatu lubartowskiego oraz dodatkowo (fakultatywnie) dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora	nie jest przewidywane
Przetarg nieograniczony	z operatorem wybranym w trybie ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo Zamówień Publicznych (przetarg nieograniczony), na okres do 10 lat	rekompensata obliczana jako iloczyn liczby wozokilometrów wykonanych w przyjętym okresie rozliczeniowym i stawki za 1 wozokilometr zaoferowanej podczas przetargu wyłaniającego operatora, z uwzględnieniem rekompensat z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet organizatora)	budżet państwa, środki własne powiatu lubartowskiego oraz dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych (np. z UE)

*- jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, wskazane 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 rocznie⁶³.

Źródło: opracowanie własne.

Podstawowymi narzędziami będą tryby gwarantujące wybór operatorów w ramach trybów konkurencyjnych, które pozwolą na uzyskanie bardziej atrakcyjnych warunków cenowych, przejawiających się niższymi kwotami rekompensat.

Tryby, w których przysługiwać będzie rekompensata za koszty związane ze świadczeniem usług, będą stosowane przede wszystkim w przypadku udzielenia Powiatowi Lubartowskiemu pomocy finansowej w postaci dotacji celowej⁶⁴ przez zainteresowane gminy (współfinansowanie powiatowych przewozów pasażerskich, przebiegających przez obszar poszczególnych gmin).

63 Na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2025., poz. 285 ze zm.), art. 22 ust. 2

64 Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. 2024, poz. 1465 z późn. zm.), art. 10 ust. 2.

10.2. Rentowność linii komunikacyjnych

Istotna w określeniu efektywności ekonomicznej realizowanego przewozu osób na konkretnym połączeniu jest rentowność linii komunikacyjnej. Wskaźnik ten oblicza się zgodnie z poniższym wzorem:

$$R_a = \frac{I_a - CE_a}{I_a} [\%]$$

gdzie: I_a - przychód na 1 wozokilometr ze sprzedaży biletów na linii komunikacyjnej a ,

CE_a - koszt 1 wozokilometra zrealizowanego na linii komunikacyjnej a .

W praktyce, w analizach ekonomicznych funkcjonujących systemów transportu publicznego wykorzystywany jest parametr odpłatności, obliczany według poniższego wzoru:

$$P_a = \frac{I_a}{CE_a} [\%]$$

Wskaźnik ten pokazuje, w jakim stopniu koszty prowadzonej działalności pokryte zostały przez przychody ze sprzedaży biletów przejazdowych. Powiat lubartowski nie dysponuje danymi, obrazującymi rentowność linii komunikacyjnych uruchamianych przez przewoźników na terenie powiatu.

Pomimo wzrostu mobilności społeczeństwa w Polsce rentowność przewozów w transporcie drogowym jest niska, głównie ze względu na rosnące koszty eksploatacyjne oraz stale zmniejszającą się liczbę pasażerów.

Tab. 10.2. Rentowność przewozu osób w przedsiębiorstwach komunikacji samochodowej (PKS) w latach 2005-2010.

Rok	Rentowność	Uwagi
2005	- 4,73%	w tym rentowność dodatnią posiadało 12,68% przedsiębiorstw
2006	- 4,79%	w tym rentowność dodatnią posiadało 10,55% przedsiębiorstw
2007	- 2,95%	w tym rentowność dodatnią posiadało 24,79% przedsiębiorstw
2009	- 5,82%	w tym rentowność dodatnią posiadało 17,35% przedsiębiorstw
2010	-11,54%	dane za III kwartał roku w tym rentowność dodatnią posiadało 4,35% przedsiębiorstw

Źródło: Informacja o stanie publicznego transportu zbiorowego, Szczerbaciuk Z., PIGTŚIS, 12.2010.

Rentowność linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich osiągają wartości ujemne, co potwierdzają historyczne dane finansowe wskazujące na przekazywane rekompensaty kosztowe dla operatorów Powiatu Lubartowskiego. Wzrost poziomu rekompensaty jednostkowej w 2023 r. wymusił zwiększenie udziału własnego Powiatu Lubartowskiego w pokryciu deficytu przewozów, który w większym stopniu niwelowany jest przez aktywne pozyskiwanie dopłat z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych przez Powiat Lubartowski. Prognozowany jest dalszy wzrost poziomu przekazywanej rekompensaty w wyniku dalszego wzrostu kosztów eksploatacyjnych operatorów, który nie będzie mógł zostać w pełni pokryty przez rosnące przychody ze sprzedaży biletów.

Tab. 10.3 Dane finansowe sieci komunikacyjnej organizowanej przez Powiat Lubartowski.

Wyszczególnienie	2019*	2020	2021	2022	2023	2024
Łączna wielkość wykonanej pracy eksploatacyjnej [wzkm]	29 637,60	223 864,20	293 460,60	294 134,40	292 966,80	305 490,40
Wkład własny Powiatu Lubartowskiego [zł]	23 255,90	36 486,46	39 972,88	34 915,79	111 507,98	106 384,63
Środki pozyskane z FRPA [zł]	27 928,59	248 226,59	357 355,62	313 189,13	628 402,51	788 745,61
Rekompensaty dla operatorów [zł]	51 184,49	284 713,05	397 328,50	348 104,92	739 910,49	b.d.
Rekompensaty dla operatorów [zł / wzkm]	1,73	1,27	1,35	1,18	2,53	b.d.

* od 14.10.2019 r.

Źródło: Opracowane własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Lubartowie

Prognozuje się, iż rentowność linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich osiągać będzie wartości ujemne, za wyjątkiem linii o charakteryzujących się bardzo wysokimi potokami pasażerskimi, na których przewiduje się dodatnią rentownością nieprzekraczającą 3%. Na poziom tego wskaźnika wpływ mieć będą takie zmienne jak: koszty eksploatacyjne (wyższe przy zapewnianiu usług przewozowych o wysokim standardzie jakościowym), jak również przychody ze sprzedaży biletów (ich poziom zależny jest m.in. od elastyczności cenowej popytu).

11. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera

Wprowadzone 10 kwietnia 2012 roku Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie rozkładów jazdy⁶⁵ jednoznacznie określa:

- treści rozkładów jazdy;
- tryb zatwierdzania rozkładów jazdy;
- sposób i terminy ogłaszania, aktualizacji rozkładów jazdy oraz warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy, a także podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

Najważniejsze informacje, które powinny być zawarte w rozkładzie jazdy to: nazwa przewoźnika, nazwa linii komunikacyjnej, wszystkie przystanki, na których zatrzymuje się pojazd, dzień wprowadzenia oraz ważności rozkładu, odległości pomiędzy przystankami, dni tygodnia lub okresy kursowania linii (nie dotyczy kursów drogowego transportu zbiorowego wykonywanego codziennie), godziny przyjazdów/odjazdów z przystanków lub częstotliwość kursowania. Każdy przewoźnik powinien przekazać organizatorowi publicznego transportu zbiorowego rozkład jazdy w celu zamieszczenia ich na przystankach, dworcach oraz w systemach informacji pasażerskiej.

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa kluczową rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach, w których mogą tych informacji potrzebować i w efekcie - zwiększanie komfortu podróży. Oprócz rozkładów jazdy na przystankach informacja o kursowaniu powinna być zamieszczona na stronie internetowej przewoźnika. Pozwoli to dotrzeć do niej większej ilości osób oraz da możliwość zaplanowania trasy przejazdu jeszcze w domu, pracy lub w innym miejscu poza przystankiem. Informacja pasażerska powinna być dostępna w:

- miejscach oczekiwania na pojazd (węzłach przesiadkowych, dworcach, przystankach);
- pojeździe;
- oraz w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.

Tradycyjne sposoby zamieszczania informacji o rozkładach jazdy na przystankach są bardzo pomocne, ale w obecnych czasach nie pozwalają w stu procentach zaspokoić potrzeb pasażera. Oczekuje on rozwiązań wygodniejszych, które umożliwią skuteczne dotarcie do informacji. Wykorzystywane technologie informatyczne i elektroniczne pozwalają, za pomocą obrazu i dźwięku, przedstawić pasażerowi ofertę przewozową w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej.

⁶⁵ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz.U. 2018 poz. 202)

11.1. Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są rozkłady jazdy wywieszane na przystankach oraz dworcach komunikacyjnych przez organizatora przewozów lub zarządzającego dworcem.

Przyjmuje się rozwiązanie, w którym organizator publicznego transportu zbiorowego jest zobowiązany do umieszczania rozkładów jazdy na infrastrukturze przystankowej, a operatorzy i przewoźnicy do przekazywania organizatorowi rozkładu jazdy w formie elektronicznej w celu wydrukowania tych rozkładów jazdy w formacie ustalonym przez organizatora. Przewoźnicy korzystający z dworców i przystanków, których właścicielami są podmioty prywatne, przekazują rozkład jazdy administratorom przystanków lub dworców, celem umieszczenia go na tablicach informacyjnych.

Zarządca drogi jest zobowiązany do utrzymania w należytym stanie urządzeń przystankowych (słupów przystankowych, wiat, gablot przeznaczonych do wywieszania rozkładów jazdy oraz do utrzymania czytelności zamieszczonych tam rozkładów jazdy) - w przypadku, gdy jest równocześnie właścicielem lub zarządcą przystanku lub dworca. Informacja pasażerska dostępna na przystankach komunikacyjnych powinna być przygotowywana w jednolitej formie graficznej, niezależnie od tego, kto jest jej właścicielem.

Przystanki komunikacyjne należy wyposażyć w tablice z nazwą, numerem przystanku oraz numerami linii komunikacyjnych o wielkości, które umożliwią odczytanie ich z wnętrza pojazdu. Ponadto w miejscu oczekiwania na pojazd powinny znajdować się następujące elementy zintegrowanej informacji dla pasażerów:

- rozkłady jazdy dla wszystkich linii przejeżdżających przez stanowisko, uwzględniające informacje na temat numerów linii i numeru stanowiska, z którego odjeżdża pojazd (na przystankach wielostanowiskowych), tras przejazdów i godzin odjazdów w poszczególne dni tygodnia,
- schemat sieci publicznego transportu zbiorowego,
- aktualne informacje na temat tymczasowych zmian w przejazdach.

W zintegrowanych węzłach przesiadkowych rekomenduje się umieścić tablice informacyjne, pokazujące kierunki dojścia do przystanków różnych linii i różnych środków transportu. Zaleca się również umieszczenie informacji w językach obcych, a także:

- w postaci znormalizowanych symboli na schematach i mapach poglądowych sieci według jednolitego uzgodnionego wzoru;



Rys. 11.1 Przykład piktogramów oznaczających środki transportu w węzłach przesiadkowych

Źródło: materiały własne TRAKO

- w rozkładach jazdy należy oznaczać węzły przesiadkowe odpowiednim piktogramem środka transportu;
- dodatkowo, na przystankach i dworcach, stanowiących węzły przesiadkowe konieczne jest stosowanie mapek sytuacyjnych ze wskazaniem, z których peronów, stanowisk oraz przystanków odjeżdżają poszczególne środki transportu.



Rys. 11.2 Przykład węzłowego przystanku autobusowego ze słupkami zawierającymi numery linii utrzymane w zgodzie z przyjętą kolorystyką na schematach tras (Zürich, Szwajcaria)

Źródło: materiały własne TRAKO

Podstawowe zasady relacji na styku pasażer - przewoźnik regulują przepisy regulaminów przewozu osób, bagażu i zwierząt. Są one zazwyczaj tworzone na podstawie ustawy z dnia 15 listopada 1984 *Prawo przewozowe* oraz opracowanych na jej podstawie rozporządzeń (m.in. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 20 stycznia 2005 roku w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej). Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym narzuca obowiązek umieszczenia cennika na dworcach oraz jako wyciąg w pojazdach komunikacji zbiorowej. Należy w tym miejscu umieścić informacje o cenach biletów ulgowych z uwzględnieniem ulg ustawowych i opcjonalnie komunalnych.

11.2. Informacja pasażerska w pojazdach

Elementy planowanego systemu informacji pasażerskiej, funkcjonującego w autobusach, to:

- tablice zewnętrzne - z przodu i z prawej strony autobusu prezentujące nazwę linii komunikacyjnej i kierunku jazdy (preferowane wyświetlacze elektroniczne),
- informacje na temat taryfy biletowej, regulaminu przewozów z danymi teleadresowymi operatora i zasad porządkowych,
- schemat tras wszystkich linii zarządzanych przez organizatora,
- oznaczenia organizatora i operatora.

11.3. Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym powinna także docierać do pasażera potencjalnego (np. za pośrednictwem Internetu), czyli osoby przebywającej aktualnie z dala od sieci komunikacyjnej, zamierzającej jednakże z niej skorzystać. Dlatego też podstawą informacji o ofercie transportu zbiorowego winien być portal internetowy, który przede wszystkim powinien umożliwiać wyszukiwanie połączeń, zaplanowanie podróży wraz z prezentacją wybranych tras na mapie, uzyskanie wiedzy o kosztach podróży oraz wnoszeniu koniecznych opłat. Zaleca się również stworzenie ogólnodostępnej możliwości sprawdzania rzeczywistej lokalizacji pojazdów. Odnośnik do portalu powinien zostać umieszczony w widocznym miejscu na głównym portalu internetowym Starostwa Powiatowego w Lubartowie.

11.4. Jednolita identyfikacja wizualna

Rozkład jazdy powinien zawierać wszystkie informacje wymagane Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy. Wskazane jest utworzenie jednolitej szaty graficznej dla rozkładów jazdy dla linii organizowanych przez Powiat Lubartowski. W przypadku utworzenia jednolitego wzoru przez Województwo Lubelskie zaleca się dostosowanie szaty graficznej rozkładów jazdy linii powiatowych do tego wzoru.

Wśród informacji zalecanych do umieszczenia na rozkładzie jazdy należy wymienić:

- trasę przejazdu, z wyszczególnieniem wszystkich miejscowości,
- czas przejazdu z danego przystanku,
- wyszczególnienie przystanków dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- wyszczególnienie kursów obsługiwanych przez tabor dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- skomunikowania z innymi liniami / środkami transportu,
- kod QR do internetowego odpowiednika tabliczki przystankowej.

Poniżej przedstawiono przykładowy wzór tabliczki przystankowej utworzony w arkuszu kalkulacyjnym.

Lp.	CZAS PRZEJ.	PRZEBIEG TRASY	PRZYSTANEK										
1.		Michów	459	Kozłówka	kierunek	Lubartów		POWIAT LUBARTOWSKI					
2.		Rudno											
3.		Gołęb											
4.		Kierzkówka											
5.		Kamionka											
6.	0:00	Kozłówka	ROZKŁAD WAŻNY OD 01.01.2017 DO 04.03.2017										
7.	0:04	Siedliska	DNI ROBOCZE (BEZ ŚWIĄT)										
8.	0:08	Skrobów Kolonia	<u>06:01</u>	09:14	<u>13:01</u>	15:01	17:05	<u>19:10</u>					
9.	0:12	Lubartów  											
			SOBOTY (BEZ ŚWIĄT)										
			<u>09:14</u>	<u>13:01</u>	<u>17:05</u>								
			NIEDZIELE I ŚWIĘTA										
			<u>09:14</u>	<u>13:01</u>	<u>17:05</u>								
			OZNACZENIA										
			Podkreślenie pod godziną: <u>08:00</u> - kurs obsługiwany pojazdem dostosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych										
			Podkreślenie pod przystankiem: <u>Lubartów</u> - przystanek dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych										
			 - dworzec autobusowy										
			 - dworzec kolejowy										
			ORGANIZATOR			OPERATOR							
			Dane organizatora			Dane operatora							

Rys. 11.3. Przykładowy wzór rozkładu jazdy - tabliczka przystankowa.

Źródło: opracowanie własne.

W przypadku pojazdów operatorów zaleca się utworzenie jednolitego wzoru identyfikacji wizualnej zawierającej niezbędne oznaczenia oraz kolorystykę, stosowanego przez wszystkich operatorów.

12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

12.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego jest strategicznym zadaniem organizatora transportu. Procesy zarządcze muszą opierać się na założeniach planów transportowych, polityki transportowej i ekologicznej, muszą także wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w aspekcie jakości usług, świadczonych przez transport zbiorowy i przewidywać ryzyka, skutkujące utrudnieniami w działalności transportu publicznego.

Do zadań wyznaczających kierunki rozwoju transportu publicznego należy m. in.:

- przygotowywanie strategicznych dokumentów tego rozwoju (w tym Planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego),
- uczestnictwo w pracach związanych z przygotowaniem polityki transportowej powiatu (w zakresie działań zwiększających udział transportu publicznego w przewozach miejskich) oraz polityki ekologicznej (w zakresie działań związanych ze zmniejszaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne),
- opiniowanie projektów strategicznych i dokumentacji technicznych mających wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego oraz na przemieszczanie się osób, ocena projektów organizacji ruchu pod kątem zastosowania priorytetów i rozwiązań dla transportu publicznego oraz zgodności z ustaleniami niniejszego planu,
- dążenie i wspieranie do integracji transportu publicznego w powiecie lubartowskim, uczestnictwo w pracach nad projektami nowych, zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych,
- wyznaczanie standardu jakościowego transportu publicznego, w tym poziomu bezpieczeństwa pasażerów oraz obsługi pojazdów,
- poszerzanie rozmiaru usług dostępnych dla osób niepełnosprawnych oraz inicjowanie procesów dostosowywania infrastruktury przystankowej do potrzeb niepełnosprawnych,
- wykorzystywanie nowoczesnych narzędzi (informatyka, elektronika), dla tworzenia platformy kontaktów z pasażerami, zapewniającej wszechstronne informacje o komunikacji zbiorowej (przewoźnikach, operatorach, liniach, przystankach, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadek, kursowaniu pojazdów, systemie taryfowo - biletowym, uprawnieniach do ulgowych i bezpłatnych przejazdów itp.),
- realizacja przewozów nowoczesnym, komfortowym taborem, spełniającym nowe normy emisji spalin jak i pasażerów. Obsługa linii przez autobusy zero- i niskoemisyjne nie jest planowana. Zakup i eksploatacja ekologicznych autobusów odbędzie się pod warunkiem wykazania zasadności ekonomicznej w analizie finansowo-ekonomicznej oraz po otrzymaniu istotnego dofinansowania zewnętrznego do ich zakupu.

12.2. Infrastruktura drogowa, priorytety w ruchu

Modernizacja i przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą dadzą możliwość lepszego wykorzystania infrastruktury drogowej oraz zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Aby osiągnąć ten cel konieczne jest zaprojektowanie i wdrożenie nowoczesnej organizacji ruchu oraz odpowiedniej struktury nadzorczej nad ruchem. Jest to proces wieloletni i kosztogenny, wymagający zaangażowania wielu służb w jednostkach zarządzających drogami z pomocą policji, ITD i innych. Regularnie powinna być wykonywana

ocena organizacji ruchu drogowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działan tych powinny podjąć się zarządy dróg wszystkich szczebli. W wyniku analizy przeprowadzonych ocen konieczne jest podjęcie działań poprawiających stan bezpieczeństwa w krytycznych punktach.

Ważnym i koniecznym do realizowania zadaniem jest sprawne informowanie użytkowników dróg o bieżącej sytuacji na trasach, o ewentualnych objazdach, o najdogodniejszej trasie przejazdu, a co najważniejsze o najlepszym w danym momencie środku transportu.

Ważne jest, aby we wszystkich działaniach związanych z transportem drogowym brał udział także organizator publicznego transportu zbiorowego. Jego zadaniem będzie weryfikacja przedsięwzięć na etapie projektowania, a także na etapie realizacji, aby inwestycje w układzie komunikacyjnym powiatu lubartowskiego były zgodne z przyjętym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zapewniając mu odpowiednio wysoki udział w realizacji podróży w powiecie. Aby zapewnić mieszkańcom powiatu lubartowskiego dogodny dostęp do komunikacji zbiorowej należy już w fazie projektowania uwzględniać takie aspekty jak:

- tworzenie przystanków, dworców i węzłów przesiadkowych z uwzględnieniem wygodnych i bezpiecznych przejść między strefą mieszkalną a przystankami, w miarę możliwości nie wymagających od pasażera przechodzenia przez jezdnię;
- tworzenie przejść podziemnych lub kładek w miejscach, gdzie konieczne jest przeprowadzenie ruchu pieszego przez jezdnię na przystanek, dworzec lub węzeł komunikacyjny;
- dostosowywanie na przystankach, dworcach i węzłach komunikacyjnych wysokości peronów do wysokości podłogi w pojazdach transportu publicznego;
- wyposażanie przystanków, dworców i węzłów komunikacyjnych w wiaty, w oświetlenie, w podjazdy dla wózków dziecięcych i osób niepełnosprawnych, a także w wygodne i bezpieczne dojścia piesze (uwzględniające standard w aspekcie odległości dojść do przystanku)⁶⁶;
- w uzasadnionych przypadkach, przy przystankach komunikacji publicznej (szczególnie węzłowych skupiających wiele linii oraz węzłach kolejowych, przy węzłach przesiadkowych i pętlach końcowych) tworzenie miejsc parkingowych w ramach systemów „Park&Ride” i „Bike&Ride”;
- przy dużych węzłach komunikacyjnych zlokalizowanych w centrach miejscowości, o ograniczonej możliwości zatrzymania pojazdu, w celu wysadzenia pasażera udającego się na przystanek, tworzenie miejsc postojowych w ramach systemu Kiss&Ride.

Modernizacja i przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą powinna zakładać także priorytety w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego wraz z ograniczeniem swobody korzystania z samochodu w niektórych miejscach, szczególnie w centrach miast. Działania te mogą być realizowane poprzez:

- wydzielenie pasów ruchu dla pojazdów komunikacji zbiorowej;
- zastosowanie sygnalizacji świetlnej zapewniającej priorytet dla pojazdów komunikacji zbiorowej;
- wprowadzenie stref ograniczonego ruchu w centrach miast.

⁶⁶ Budowa, przebudowa i remont przystanków komunikacyjnych oraz dworców, wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg, stanowią, w aspekcie art. 18 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zadania własne gminy

Zastosowanie powyższych rozwiązań pozwoli usprawnić ruch pojazdów komunikacji zbiorowej podnosząc efektywność całego systemu komunikacji zbiorowej. Zmniejszona zostanie także liczba pojazdów samochodowych w miastach poprawiając przy tym komfort życia mieszkańców. Poprawienie niezawodności komunikacji zbiorowej przyczyni się do zwiększenia jej popularności wśród mieszkańców.

12.3. Kształtowanie węzłów przesiadkowych kolej / autobus miejski / autobus regionalny

Węzły komunikacyjne umożliwiają odbywanie sprawnych przesiadek oraz zapewniają możliwie krótki czas pomiędzy pozostawieniem samochodu osobowego/roweru, a wejściem do pojazdu komunikacji zbiorowej. Tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych łączących regionalny transport kolejowy, lokalny i regionalny transport autobusowy oraz komunikację miejską stanowi szansę na rozwój poszczególnych gałęzi transportu publicznego. Dodatkowymi elementami wspomagającymi pracę węzłów mogą być miejsca do krótkiego postoju wyłącznie w celu dowiezienia osoby (system „Kiss and Ride”). Budowa/modernizacja przystanków poprawi ich estetykę oraz funkcjonalność. Budowa nowych przystanków poprawi także ich dostępność dla pasażerów.

Przy wszystkich planowanych zintegrowanych węzłach przesiadkowych powinny być zastosowane elementy infrastruktury takie jak:

- „Park and Ride” - (P+R „parkuj i jedź”) parkingi dla korzystających z samochodów osobowych, w celu dalszej kontynuacji podróży środkami publicznego transportu zbiorowego;
- „Kiss and Ride” - (K+R „pocałuj i jedź”) miejsca postojowe umożliwiające postój nie dłuższy niż 5 min, dla kierowców samochodów odwożących pasażerów na pociąg bądź autobus,
- „Bike and Ride” - (B+R) system stojaków umożliwiający pozostawienie roweru w niedalekiej odległości od dworca lub przystanku (w obrębie węzła przesiadkowego), w celu kontynuacji dalszej podróży środkami transportu zbiorowego. Niezbędnym jest, by zaprojektowane były w sposób uniemożliwiający kradzież. Dodatkowym zaś atutem jest zadaszenie stojaków.

Pod względem umiejscowienia parkingi te powinny znajdować się na węzłach i przystankach w wybranych lokalizacjach o największym ruchu pasażerskim oraz zapotrzebowaniu na takie rozwiązanie. Konieczne jest też określenie optymalnej wielkości parkingu, zależnie od lokalizacji. Sugeruje się, aby parkingi P&R zlokalizowane były w odległości do 150 m od węzła przesiadkowego, a stojaki w systemie B+R zlokalizowane były nie dalej niż 50 m od węzła. W miejscach o dużym zapotrzebowaniu na miejsca parkingowe (centra miast, okolice dużych osiedli mieszkalnych) na parkingach P&R i K&R sugeruje się zastosowanie systemu opłat dla osób korzystających z parkingu w innym celu niż przesiadka na transport zbiorowy. Stworzone parkingi powinny być utwardzone i monitorowane przez system kamer, w celu zapewnienia komfortu pasażerom pozostawiającym na nich swoje pojazdy. Ważne jest także zamontowanie, przy głównych szlakach komunikacyjnych, tablic informacyjnych, gdzie znajduje się parking.

Poniższe zdjęcia przedstawiają przykłady dobrych praktyk w zakresie organizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Europie.



Rys. 12.1 Perony autobusowe przed dworcem kolejowym w miejscowości Landeck (Austria). Zaprojektowanie peronów w taki sposób ułatwia ich opuszczenie przez autobus.

Źródło: materiały własne TRAKO.



Rys. 12.2 Zdjęcie po lewej przedstawia stojaki rowerowe w systemie „bike and ride” przed dworcem kolejowym Hradec Králové hlavní nádraží w Czechach; na zdjęciu po prawej zaprezentowano stojaki rowerowe zamontowane bezpośrednio przy peronie kolejowym na dworcu w Landeck w Austrii. Dodatkowym atutem jest zadaszenie stojaków na całej długości.

Źródło: materiały własne TRAKO.

Budowane i remontowane węzły przesiadkowe powinny być dostosowane do rzeczywistych potrzeb, z uwzględnieniem ich potencjału ruchowego. Ważne jest, aby system był zintegrowany i stanowił realne poprawienie jakości transportu publicznego w powiecie lubartowskim.

Na terenie powiatu lubartowskiego planowane jest funkcjonowanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Lubartowie oraz Ostrowie Lubelskim.

12.4. Integracja taryfowa i organizacyjna transportu publicznego

Na sprawny system transportu zbiorowego (zrównoważony, dostępny i przyjazny dla wszystkich grup pasażerów) składają się: atrakcyjne rozkłady jazdy i trasy pojazdów, wysoki standard taboru, rozbudowany system informacji pasażerskiej, wysoki poziom obsługi pasażerskiej, ale także dobra integracja taryfowa całego transportu publicznego. Integracja ta polega na łączeniu różnych systemów transportu publicznego (powiatowego, miejskiego, gminnego, wojewódzkiego i międzywojewódzkiego) w jeden zintegrowany system funkcjonalny. Integracja ta podnosi atrakcyjność transportu publicznego oraz jego konkurencyjność w stosunku do transportu indywidualnego. Integracja systemów transportowych może odbywać się na poziomie:

- taryfowym - poprzez wprowadzenie jednolitego systemu taryfowego na możliwie szerokim obszarze;
- rozkładów jazdy - poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych;
- infrastrukturalnym - poprzez koncentrację przystanków i peronów w ramach funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Wprowadzanie jednolitych systemów transportu publicznego ma długą tradycję w krajach niemieckojęzycznych, Beneluksie, Skandynawii oraz innych krajach Europy Środkowej. W ostatnich latach wprowadzono zintegrowane systemy taryfowe na obszarze całej Republiki Czeskiej.

Powszechna dostępność nowych technologii, w tym biletów elektronicznych znacząco ułatwia rozliczenia finansowe pomiędzy różnymi operatorami, przewoźnikami i organizatorami, na których obszarze obowiązuje jednolity system taryfowy.

12.5. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Zintegrowane węzły komunikacyjne oraz przystanki powinny być dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej poprzez likwidację barier architektonicznych (podjazdy, windy, obniżenia/podwyższenia krawężników) oraz wyposażone w prowadnice dla osób niewidomych. Działania te umożliwią osobom niepełnosprawnym / o ograniczonej sprawności samodzielne funkcjonowanie w społeczeństwie oraz przeciwdziałają wykluczeniu osób niepełnosprawnych z życia w społeczeństwie. Jest to jedno z najważniejszych działań w procesie modernizacji przestrzeni miejskiej oraz systemów transportowych, do którego zobowiązane są władze samorządowe wszystkich szczebli.

13. Akty prawne przytoczone w opracowaniu

1. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. 2024 r., poz. 1262 z późn. zm.)
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. 2024, poz. 320 z późn. zm.)
3. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (tekst jednolity: Dz. U. 2021, poz. 679 z późn. zm.)
4. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. 2024, poz. 1251 z późn. zm.)
5. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (tekst jednolity: Dz. U. 2024, poz. 1068 z późn. zm.)
6. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (tekst jednolity: Dz. U. 2025 poz. 18 z późn. zm.)
7. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity: Dz. U. 2024, poz. 1539 z późn. zm.)
8. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2024, poz. 697 z późn. zm.)
9. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2025, poz. 285 z późn. zm.)
10. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tekst jednolity: Dz. U. 2024, poz. 380 z późn. zm.)
11. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. 2024, poz. 54 z późn. zm.)
12. Ustawa z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. 2024., poz. 1320 z późn. zm.)
13. Ustawa z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 236 z późn. zm.)
14. Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r., poz. 402)
15. Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (tekst jednolity: Dz. U. 2025, poz. 195 z późn. zm.)
16. Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (tekst jednolity: Dz. U. 2022, poz. 2039 z późn. zm.)
17. Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (tekst jednolity: Dz. U. 2024, poz. 750 z późn. zm.)
18. Ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. - Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (tekst jednolity: Dz. U. 2024, poz. 1571 z późn. zm.)
19. Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. z 2021, poz. 1820 z późn. zm.)
20. Ustawa z dnia 7 września 2007 r. - o Karcie Polaka (tekst jednolity: Dz. U. 2023, poz. 192 z późn. zm.)
21. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. 2024, poz. 1465 z późn. zm.)
22. Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. UE L 315 1 z 03.12.2007)
23. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE C 326 z 26.10.2012)
24. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 112)
25. Uchwała Nr XI/162/2015 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 30 października 2015 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego.
26. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. 2018 poz. 202)

14. Dokumenty źródłowe

1. Narodowy Spis Powszechny Ludności 2021
2. Narodowy Spis Powszechny Ludności 2011
3. Instrukcja Id-12 - Wykaz linii zarządzanych przez PKP PLK S.A.
4. Bank Danych Lokalnych, GUS
5. Materiały ze Starostwa Powiatowego w Lubartowie
6. Materiały z Urzędu Marszałkowskiego w Lublinie
7. Rozkład jazdy połączeń kolejowych (PKP Polskie Linie Kolejowe SA)
8. Rozkłady jazdy zatwierdzone przez Starostę Lubartowskiego
9. Rozkłady jazdy w ramach linii regularnych stanowiących załączniki do zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Lubelskiego oraz rozkłady jazdy linii o charakterze użyteczności publicznej
10. Wykaz dróg powiatowych ze strony: <https://www.zdp.lubartow.pl/>
11. Wykaz dróg wojewódzkich ze strony: <https://zdw.lublin.pl/>
12. Sprawozdania roczne z wykonania budżetów powiatu lubartowskiego za lata 2020-2023
13. Projekt budżetu powiatu lubartowskiego na 2024 r.
14. Dane z pomiarów ruchu na drogach powiatowych przeprowadzonych przez Zarząd Dróg Powiatowych w Lubartowie.
15. Ocena jakości powietrza w województwie lubelskim za 2019 rok, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie
16. Informacja o stanie publicznego transportu zbiorowego, Szczerbaciuk Z., PIGTSIS, 12.2010.
17. Generalny pomiar ruchu - 2020 r.
18. Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku: Uchwała Nr XXIV/406/2021 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 29 marca 2021 r.
19. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Lubartów: Uchwała NR VII/45/2019 Rady Miasta Lubartów z dnia 12 kwietnia 2019 roku.
20. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Abramów: Uchwała nr LI/289/2024 Rady Gminy Abramów z dnia 23 lutego 2024 roku.
21. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Firlej: Uchwała Nr XLVI/228/2022 Rady Gminy Firlej z dnia 2 września 2022 r.
22. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Kamionka: Uchwała Nr XLVI/312/2023 Rady Miejskiej w Kamionce z dnia 7 marca 2023 r
23. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Kock: Uchwała Nr 0007.XXXVI.275.2023 Rady Miejskiej w Kocku z dnia 10 maja 2023 r.
24. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Lubartów: Uchwała Nr XIV/122/20 Rady Gminy Lubartów z dnia 12 maja 2020 r.
25. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Michów: Uchwała Nr V/24/2015 Rady Gminy Michów z dnia 29 stycznia 2015 r.

26. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Niedźwiada: Uchwała Nr XV/107/16 Rady Gminy Niedźwiada z dnia 2 czerwca 2016 r.
27. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Ostrówek: Uchwała Nr XXXV/200/2018 Rady Gminy Ostrówek z dnia 26 lipca 2018 r.
28. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Serniki: Uchwała Nr XLV/254/2014 Rady Gminy Serniki z dnia 30 stycznia 2014 r.
29. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym
30. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim: Uchwała nr XLVII/744/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 14 lipca 2014 r.
31. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego: Uchwała nr XI/162/2015 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 30 października 2015r

15. Spis tabel

Tab. 2.1. Elementy planu zostały przedstawione według poniższej kolejności	11
Tab. 3.1. Liczba ludności w powiecie lubartowskim	13
Tab. 3.2. Wskaźniki demograficzne powiatu lubartowskiego na tle województwa lubelskiego	16
Tab. 3.3. Zmiany demograficzne w powiecie lubartowskim	16
Tab. 3.4. Prognoza liczby ludności powiatu lubartowskiego do 2035 r.	17
Tab. 3.5. Struktura zatrudnienia w powiecie lubartowskim w roku 2021.....	18
Tab. 3.6. Podstawowe dane budżetowe powiatu lubartowskiego dotyczące publicznego transportu zbiorowego.	18
Tab. 3.7. Edukacja w powiecie lubartowskim w roku szkolnym 2023/2024.	19
Tab. 4.1 Aktualny przebieg linii komunikacji powiatowej	21
Tab. 4.2 Planowa roczna planowana praca eksploatacyjna na liniach komunikacyjnych na rok 2025.....	23
Tab. 4.3. Wykaz par kursów pociągów przebiegających przez teren powiatu lubartowskiego.	24
Tab. 4.4 Liczba kursów komunikacji publicznej w przeliczeniu na 1000 mieszkańców w poszczególnych gminach.	28
Tab. 5.1 Pokrycie terenu powiatu lubartowskiego.....	29
Tab. 5.2 Pokrycie terenu poszczególnych gmin powiatu lubartowskiego.....	29
Tab. 5.3 Planowana liczba połączeń międzywojewódzkich w transporcie kolejowym docierających do miejscowości w powiecie lubartowskim.	31
Tab. 5.4. Transport indywidualny w powiecie lubartowskim w latach 2015 – 2023.	44
Tab. 5.5 Wyniki klasyfikacji strefy lubelskiej dla wybranych substancji.	49
Tab. 5.6. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO	50
Tab. 5.7. Dopuszczalny poziom hałasu.	51
Tab. 6.1. Oszacowana macierz potoków ruchu pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu lubartowskiego.	54
Tab. 7.1. Liczba osób niepełnosprawnych w powiecie lubartowskim na tle województwa lubelskiego.	60
Tab. 8.1 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej – linie z przebiegiem trasy wyłącznie wewnątrz granic powiatu lubartowskiego.	63
Tab. 8.2 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej - linie do powiatów sąsiednich, których uruchomienie wymaga zawarcia stosownego porozumienia powiatowego.	65
Tab. 8.3 Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.	69
Tab. 10.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.	85
Tab. 10.2. Rentowność przewozu osób w przedsiębiorstwach komunikacji samochodowej (PKS) w latach 2005-2010.	86
Tab. 10.3 Dane finansowe sieci komunikacyjnej organizowanej przez Powiat Lubartowski.	87

16. Spis rysunków

Rys. 4.1 Schemat linii powiatowych – stan na 19.03.2025 r.	22
Rys. 4.2. Liczba kursów w komunikacji w poszczególnych typach dni.	24
Rys. 4.3 Liczba linii z podziałem na przewoźników	25
Rys. 4.4. Liczba kursów w komunikacji w gminach Powiatu Lubartowskiego ze względu na typ dnia.	26
Rys. 4.5. Liczba kursów w komunikacji powiatowej z podziałem na rodzaj dnia i przewoźników	27
Rys. 5.1 Podstawowy układ drogowy na obszarze objętym Planem.....	43
Rys. 6.1 Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu lubartowskiego.	55
Rys. 6.2 Liczba pasażerów korzystających z powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez Powiat Lubartowski.	56
Rys. 6.3 Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze powiatu lubartowskiego.	57
Rys. 8.1 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	68
Rys. 8.2 Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej.	71
Rys. 8.3 Strefa wejściowa - inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu.	72
Rys. 11.1 Przykład piktogramów oznaczających środki transportu w węzłach przesiadkowych	89
Rys. 11.2 Przykład węzłowego przystanku autobusowego ze słupkami zawierającymi numery linii utrzymane w zgodzie z przyjętą kolorystyką na schematach tras (Zürich, Szwajcaria).....	90
Rys. 11.3. Przykładowy wzór rozkładu jazdy - tabliczka przystankowa.	92
Rys. 12.1 Perony autobusowe przed dworcem kolejowym w miejscowości Landeck (Austria). Zaprojektowanie peronów w taki sposób ułatwia ich opuszczenie przez autobus.....	96
Rys. 12.2 Zdjęcie po lewej przedstawia stojaki rowerowe w systemie „bike and ride” przed dworcem kolejowym Hradec Králové hlavní nádraží w Czechach; na zdjęciu po prawej zaprezentowano stojaki rowerowe zamontowane bezpośrednio przy peronie kolejowym na dworcu w Landeck w Austrii. Dodatkowym atutem jest zadaszenie stojaków na całej długości.	96

17. Załączniki

Załącznik 1. Wykaz linii komunikacyjnych w transporcie drogowym działających na podstawie zezwoleń i zaświadczeń wydanych przez Starostę Powiatu Lubartowskiego.

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia
					Dzień roboczy		Sobota	Niedziela		
					szkolny	wakacyjny				
1	Kowalczyk Bogdan	komercyjna		Lubartów, Skrobów, Siedliska, Kozłowska, Kamionka, Kierzkówka, Gołąb, Rudno, Michów	2	2	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Kamionka, gm. Michów,
2	Piskorski Dariusz	komercyjna		Lubartów, Skrobów, Siedliska, Kozłowska, Kamionka, Kierzkówka, Gołąb, Rudno, Michów	3	6	6	4		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Kamionka, gm. Michów,
3	Komunikacja Prywatna Kazimierz Bieliński	komercyjna		Lubartów, Skrobów, Siedliska, Kozłowska, Kamionka, Kierzkówka, Gołąb, Rudno, Michów	6	6	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Kamionka, gm. Michów,
4	Rago Sp. z o.o.	komercyjna		Lubartów, Skrobów, Siedliska, Kozłowska, Kamionka, Kierzkówka, Gołąb, Rudno, Michów	26	18	12	10		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Kamionka, gm. Michów,
5	Rago Sp. z o.o.	komercyjna		Lubartów, Skrobów, Siedliska, Kozłowska, Kamionka, Samokłęski, Rudka, Aleksandrówka, Gołąb, Rudno, Wypnicha, Ciotcza, Trzciniec, Rudzienko, Mejznerzyn	2	2	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Abramów, gm. Kamionka, gm. Michów,
6	Rago Sp. z o.o.	komercyjna		Lubartów, Skrobów, Siedliska, Kozłowska, Kamionka, Kierzkówka, Gołąb, Rudno, Michów, Ciotcza, Sosnówka, Marcinów, Wielkie, Glinnik	2	2	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Abramów, gm. Kamionka, gm. Michów,
7	Rago Sp. z o.o.	komercyjna		Lubartów, Skrobów, Siedliska, Kozłowska, Kamionka, Samokłęski, Biadaczka, Staroścín, Zofian	2	0	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Kamionka,
8	Rago Sp. z o.o.	komercyjna		Lubartów, Skrobów, Siedliska, Kozłowska, Kamionka, Samokłęski, Rudka, Michałowska, Abramów, Marcinów, Wielkolas, Dębiny, Wolica	5	0	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Abramów, gm. Kamionka,
9	Rago Sp. z o.o.	komercyjna		Lubartów, Skrobów, Siedliska, Kozłowska, Kamionka, ciemno, Kierzkówka, Gołąb, Rudno, Michów	2	2	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Kamionka, gm. Michów,
10	Sprint Bus Sp. z o.o.	komercyjna		Lubartów, Skrobów, Siedliska, Kozłowska, Kamionka, Kierzkówka, Gołąb, Rudno, Michów, Mejznerzyn, Katarzyn, Anielówka, Drewnik, Jeziorzany	1	0	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Jeziorzany, gm. Kamionka, gm. Michów,
11	Sprint Bus Sp. z o.o.	komercyjna		Michów, Mejznerzyn, Katarzyn, Anielówka, Drewnik, Jeziorzany	1	0	0	0		gm. Jeziorzany, gm. Michów,
12	Matyjaszczyk Marek	komercyjna		Lubartów, Szczekarków, Pałecznicza, Tarło, Kaznów, Ostrów, Głębokie, Jedlanka, Drozdówka, Uścimów	4	2	0	0		M. Lubartów, gm. Ostrów Lubelski, gm. Lubartów, gm. Michów, gm. Niedźwiada, gm. Uścimów,
13	Matyjaszczyk Marek	komercyjna		Lubartów, Chlewiska, Pałecznicza, Tarło, Brzeźnica Bychawska, Zabiele, Niedźwiada	2	0	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
14	Piotr Florek	komercyjna		Lubartów, Serniki, Wola Sernicka	9	7	0	0		M. Lubartów, gm. Serniki,
15	Daszczyk Bogumiła Transport Pasażerski Międzyzmiastowy Drogowy	komercyjna		Lubartów, Szczekarków, Pałecznicza, Tarło, Niedźwiada, Brzeźnica, Zabiele	1	1	1	1		gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
16	Daszczyk Bogumiła Transport Pasażerski Międzyzmiastowy Drogowy	komercyjna		Lubartów, Szczekarków, Pałecznicza, Tarło, Niedźwiada, Brzeźnica, Zabiele	6	6	5	0		gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
17	Daszczyk Bogumiła Transport Pasażerski Międzyzmiastowy Drogowy	komercyjna		Lubartów, Szczekarków, Pałecznicza, Tarło, Niedźwiada, Brzeźnica, Zabiele	12	12	0	0		gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
18	Kostrzewa Jerzy Usługi Transportowe Przewóz Osób	komercyjna		Lubartów, Szczekarków, Pałecznicza, Tarło, Górka Lubachowska, Leszkowice, Kamiennowola, Ostrówek, Zawada, Tarkawica, Kock	5	0	0	0		gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Michów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubartowskiego

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia
					Dzień roboczy		Sobota	Niedziela		
					szkolny	wakacyjny				
19	Kostrzewa Jerzy Usługi Transportowe Przewóz Osób	komercyjna		Lubartów, Szczekarków, Pałecznicza, Tarło, Górka Lubachowska, Leszkowice, Kamiennowola, Ostrówek	11	0	0	0		gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Michów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,
20	Kostrzewa Jerzy Usługi Transportowe Przewóz Osób	komercyjna		Lubartów, Szczekarków, Pałecznicza, Tarło, Górka Lubachowska, Leszkowice, Kamiennowola, Ostrówek, Zawada, Tarkawica, Żurawiniec, Luszawa	2	2	0	0		gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Michów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,
21	Kucio Michał	komercyjna		Lubartów, Mieczysławka, Czerwonka, Firlej, Łukówiec, Wólka Rozwadowska,	2	2	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Firlej,
22	Marcin Żelazek	komercyjna		Lubartów, Mieczysławka, Czerwonka, Firlej, Łukówiec, Wólka Rozwadowska, Bykowszczyzna, Wola Skromowska, Kock	8	4	0	0		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Firlej,
23	Siwek Sławomir Usługi Transportowe Krajowe i Międzynarodowe	komercyjna		Lubartów, Szczekarków	4	0	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów,
24	Siwek Sławomir Usługi Transportowe Krajowe i Międzynarodowe	komercyjna		Lubartów, chlewiska, Pałecznicza	8	0	0	0		M. Lubartów, gm. Niedźwiada,
25	Siwek Sławomir Usługi Transportowe Krajowe i Międzynarodowe	komercyjna		Lubartów, Lisów, brzeziny	4	0	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów,
26	Siwek Sławomir Usługi Transportowe Krajowe i Międzynarodowe	komercyjna		Lubartów, serniki, Wola sernicka, Wólka Zabłocka, Kaznów, Ostrów Lubelski	6	6	4	4		M. Lubartów, gm. Ostrów Lubelski, gm. Michów, gm. Serniki,
27	Adam Wadowski	komercyjna		Firlej, Przypisówka, Trójnia, Brzezina, Lisów, Lubartów	8	8	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Firlej,
28	Daszczyk Bogumiła Transport Pasażerski Międzygminowy Drogowy	komercyjna		Lubartów, Szczekarków, Pałecznicza, Tarło, Niedźwiada, Brzeźnica, Berejów, Tarło, Pałecznicza, Chlewiska,	5	5	4	4		gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
29	Daszczyk Bogumiła Transport Pasażerski Międzygminowy Drogowy	komercyjna		Lubartów, wola Lisowska, Czerwonka, Firlej, Zagrody Łukowieckie, Łukówiec, Wólka Rozwadowska, Bykowszczyzna, Wola Skromowska, Kock	14	0	0	0		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej,
30	Daszczyk Bogumiła Transport Pasażerski Międzygminowy Drogowy	komercyjna		Lubartów, Łucka, Serniki, Brzozówka, Kolechowice, Ostrów Lubelski	10	0	0	0		gm. Ostrów Lubelski, gm. Lubartów, gm. Michów, gm. Serniki,
31	Rago Sp. z o.o.	komercyjna		Anielówka, Węgielce, Jeziorzany, Blizocin, Przytoczno	6	0	0	0		gm. Jeziorzany, gm. Michów,
32	Daszczyk Bogumiła Transport Pasażerski Międzygminowy Drogowy	użyteczności publicznej	405	Brzeziny - Lisów - Lubartów	6	6	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów,
33	Daszczyk Bogumiła Transport Pasażerski Międzygminowy Drogowy	użyteczności publicznej	406	Nowy Antonin - Łukowiec - Zagrody Łukowieckie - Firlej - Przypisówka - Trójnia - Brzeziny - Lisów - Lubartów	4	4	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Firlej,
34	Sprint Bus Sp. z o.o.	użyteczności publicznej	407	Jeziorzany - Drewnik - Anielówka - Katarzyn - Mejnierzyn - Michów - Rudno - Gołąb - Kierzkówka - Kamionka - Kozłowska - Siedliska - Skrobów - Lubartów	4	4	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Jeziorzany, gm. Kamionka, gm. Michów,
35	Siwek Sławomir Usługi Transportowe Krajowe i Międzynarodowe	użyteczności publicznej	431	Krasne - Maśluchy - Nowy Uścimów - Stary Uścimów - Drozdówka - Stara Jedlanka - Jedlanka Stara - Jedlanka Nowa - Ostrów Lubelski - Kaznów - Kolonia Tarło - Tarło - Pałecznicza - Szczekarków - Lubartów	4	4	0	0		M. Lubartów, gm. Ostrów Lubelski, gm. Lubartów, gm. Michów, gm. Niedźwiada, gm. Uścimów,
36	Siwek Sławomir Usługi Transportowe Krajowe i Międzynarodowe	użyteczności publicznej	437	Ostrów Lubelski - Kolechowice- Rudka Kijańska - Rozkopaczew - Wólka Stara Kijańska - Brzostówka - Nowa Wola - Serniki Kolonia - Łucka Kolonia - Lubartów	4	4	0	0		M. Lubartów, gm. Ostrów Lubelski, gm. Lubartów, gm. Michów, gm. Serniki,
37	Siwek Jerzy	użyteczności publicznej	438	Nowa Wieś - Wola Sernicka Kolonia - Wola Sernicka - Łucka - Lubartów - Lisów	8	8	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Serniki,

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubartowskiego



Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia
					Dzień roboczy		Sobota	Niedziela		
					szkolny	wakacyjny				
38	Daszczyk Bogumiła Transport Pasażerski Międzygminowy Drogowy	użyteczności publicznej		Wólka Zawieprzicka - Brzostówka - Nowa Wieś - Wola Sernicka Kolonia - Wola Sernicka - Serniki - Chlewiska - Lubartów	4	4	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Serniki,
39	Daszczyk Bogumiła Transport Pasażerski Międzygminowy Drogowy	użyteczności publicznej	451	Wólka Krasieńska - Dąbrówka - Kozłówka - Nowodwór - Lubartów	6	6	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Kamionka,
40	Sprint Bus Sp. z o.o.	użyteczności publicznej	454	Mejznerzyn - Michów - Rudzienko Kolonia - Rudzienko - Trzciniec - Ciotcza - Wypnicha - Gołąb - Rudno - Gołąb - Aleksandrówka - Stanisławów Duży - Samokłęski - Kamionka - Kozłówka - Siedliska - Skrobów Kolonia - Lubartów	2	2	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Abramów, gm. Kamionka, gm. Michów,
41	Sprint Bus Sp. z o.o.	użyteczności publicznej	460	Wola Mieczysławska - Skrobów - Lubartów	2	2	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów,
42	Sprint Bus Sp. z o.o.	użyteczności publicznej	465	Wolica - Dębiny - Wielkołas Kolonia - Wielkołas - Glinnik - Wielkie - Marcinów - Abramów - Michałówka - Rudna Gołębska - Samokłęski - Kamionka - Siedliska - Skrobów Kolonia - Lubartów	2	2	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Abramów, gm. Kamionka,
43	Sprint Bus Sp. z o.o.	użyteczności publicznej	454	Mejznerzyn	2	2	0	0		gm. Michów,
44	Sprint Bus Sp. z o.o.	użyteczności publicznej	455	Wolica - Dębiny - Wielkołas Kolonia - Wielkołas	2	2	0	0		gm. Abramów,

Załącznik 2. Wykaz linii komunikacyjnych w transporcie drogowym działających na podstawie zezwoleń wydanych przez inne jednostki niż Powiat Lubartowski.

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia
					Dzień roboczy		Sobota	Niedziela		
					szkolny	wakacyjny				
1	AS-BUS Sp. z o.o., Sp. Komandytowa	komercyjna		Janów Lubelski, Borownica, Kolonia Zamek, Modliborzyce, Michałówka, Zarajec, Polichna Druga, Polichna Pierwsza, Podlesie, Słodków Drugi, Stróża, Kraśnik, Kolonia Rudnik, Zdrapy, Wilkołaz, Niedzwica Kościelna, Niedzwica Duża, Strzeszkowice Duże, Zemborzyce Tereszyńskie, Lublin	12	12	6	6		gm. Abramów,
2	Bartnik Bogdan OMEGA-BUS	komercyjna		Lublin, Niemce, Lubartów, Firlej, Łukówiec, Wola Skromowska, Kock, Annopol, Ruda, Serokomla, Hordzież, Nowinki las, Wojcieszków, Bystrzyca Kolonia, Helenów, Siedliska, Świdarki, Świdry, Łuków, Gołaszyn, Wiśniew, Siedlce	6	6	6	6		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej, gm. Kamionka,
3	Bartnik Bogdan OMEGA-BUS	komercyjna		Lublin, Niemce, Lubartów, Firlej, Łukówiec, Wola Skromowska, Kock, Annopol, Ruda, Serokomla, Hordzież, Nowinki las, Wojcieszków, Bystrzyca Kolonia, Helenów, Siedliska, Świdarki, Świdry, Łuków	4	4	2	0		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej, gm. Kamionka,
4	PGK Lubartów	komercyjna		Lubartów	16	16	0	0		M. Lubartów,
5	PGK Lubartów	komercyjna		Lubartów - Lisów	2	2	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów,
6	Chabros Kazimierz	komercyjna		Biała Podlaska, Woronec, Rogoźniczka, Międzyrzec Podlaski, Kąkolewnica, Turów, Radzyń Podlaski, Paszki, Borki, Kock, Firlej, Lubartów, Niemce, Lublin	8	8	4	4		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej,
7	Chabros Kazimierz	komercyjna		Marcinów, Abramów, Glinnik, Wola Przybysławska	4	2	0	0		gm. Abramów,
8	Daszczyk Bogumiła Transport Pasażerski Międzygminowy Drogowy	komercyjna		Brzeźnica Książęca, Zabiele, Brzeźnica Bychawska, Berejów, Tarło, Pałecznicza, Chlewiska, Lubartów, Łucka, Trzciniec, Wandzin, Kopanina, Zalesie, Niemce, Ciecierzyn, Elizówka, Lublin	4	4	4	4		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Michów, gm. Niedźwiada,
9	Filipek Janusz	komercyjna		Lublin, Lubartów, Firlej, Łukówiec, Wola Skromowska, Kock, Ruda, Serokomla, Nowinki, Wojcieszków, Bystrzyca Kolonia, Helenów, Siedliska, Świdarki, Łuków	6	4	1	1		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej, gm. Kamionka,
10	Gąsik Marian TRANS-BUS	komercyjna		Lublin, Niemce, Lubartów, Szczekarków, Pałecznicza, Tarło, Niedźwiada, Brzeźnica Leśna, Antoniówka, Julipol, Działyń, Kolonia Siemień, Siemień, Miłków, Miłków Kolonia, Brudno, Augustówka, Glinny Stok, Królewski Dwór, Parczew	12	12	6	6		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,
11	Gąsik Marian TRANS-BUS	komercyjna		Lublin, Niemce, Lubartów, Szczekarków, Pałecznicza, Tarło, Niedźwiada, Brzeźnica Leśna, Antoniówka, Julipol, Działyń, Kolonia Siemień, Siemień, Augustówka, Glinny Stok, Królewski Dwór, Parczew, Birce, Przewoka, Zaniówka, Kolano, Kolonia Jabłoń, Jabłoń, Paszenki, Kudry, Horodyszcze, Wisznice, Dubica Kolonia, Dubica, Korzanówka, Rossosz, Szelest, Łomazy, Cegielnia, Bielany, Dubów, Lisy Kolonia, Wólka Plebańska, Biała Podlaska	2	2	2	2		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,
12	Gąsik Marian TRANS-BUS	komercyjna		Wisznice, Horodyszcze, Kudry, Paszenki, Jabłoń, Kolonia Jabłoń, Kolano, Zaniówka, Przewłoka, Birce, Parczew, Królewski Dwór, Glinny Stok, Augustówka, Siemień, Kolonia Siemień, Działyń, Julipol, Antoniówka, Brzeźnica Leśna, Niedźwiada, Tarło, Pałecznicza, Szczekarków, Lubartów, Niemce, Lublin	2	2	2	2		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,
13	Kostrzewa Jerzy Usługi Transportowe Przewóz Osób	komercyjna		Lublin, Niemce, Lubartów, Szczekarków, Pałecznicza, Tarło, Niedźwiada, Brzeźnica Leśna, Antoniówka, Julipol, Działyń, Siemień, Augustówka, Glinny Stok, Królewski Dwór, Parczew, Birce, Przewłoka, Zaniówka, Kolano, Jabłoń, Paszenki, Kudry, Horodyszcze, Wisznice, Dubica, Korzanówka, Rossosz, Szelest, Łomazy, Cegielnia, Bielany, Dubów, Lisy Kolonia, Wólka Plebańska, Biała Podlaska	10	10	8	4		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,
14	Kostrzewa Jerzy Usługi Transportowe Przewóz Osób	komercyjna		Lublin, Babczyn, Tarkawica, Zawada, Ostrówek Kolonia, Cegielnia, Kamienowola, Leszkowice, Górka Lubartowska, Tarło, Pałecznicza, Szczekarków, Lubartów, Łucka, Trzciniec, Wandzin, Zalesie, Niemce, Ciecierzyn, Elizówka, Dębica	10	10	8	8		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Michów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubartowskiego



Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia
					Dzień roboczy		Sobota	Niedziela		
					szkolny	wakacyjny				
15	Kostrzewa Jerzy Usługi Transportowe Przewóz Osób	komercyjna		Lublin, Elizówka, Ciecierzyn, Niemce, Zalesie, Wandzin, Trzciniac, Łucka, Lubartów, Szczekarków, Pałecznicza, Tarło, Górka Lubartowska, Leszkowice, Kamienowola, Cegielnia, Ostrówek Kolonia, Zawada, Tarkawica, Dębica, Bełcząc, Czemierniki, Skoki, Niewęgłosz, Józefów, Marynin, Radzyń Podlaski	12	12	8	4		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Michów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,
16	Kostrzewa Jerzy Usługi Transportowe Przewóz Osób	komercyjna		Lublin, Elizówka, Ciecierzyn, Niemce, Zalesie, Wandzin, Trzciniac, Łucka, Lubartów, Szczekarków, Pałecznicza, Tarło, Górka Lubartowska, Leszkowice, Kamienowola, Cegielnia, Kolonia Dębica, Wygnanów, Czemierniki, Skoki, Niewęgłosz, Józefów, Marynin, Radzyń Podlaski	4	4	2	0		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Michów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,
17	Kowalczyk Bogdan	komercyjna		Lublin, Elizówka, Ciecierzyn, Niemce, Zalesie, Wandzin, Trzciniac, Łucka, Lubartów, Lisów	5	5	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Michów,
18	Kowalczyk Bogdan	komercyjna		Lublin, Elizówka, Ciecierzyn, Niemce, Zalesie, Wandzin, Trzciniac, Łucka, Lubartów, Mieczysławka, Żurawie Bagno, Czerwonka, Firlej, Zagrody Łukowieckie, Łukowiec, Wólka Rozwadowska, Bykowszczyzna, Wola Skromowska, Kock, Białobrzegi, Poizdów, Krępa, Przytoczno, Jeziorzany	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Firlej, gm. Jeziorzany, gm. Michów,
19	Krasa Sławomir SINBUS	komercyjna		Lublin , Kock, Radzyń Podlaski, Miedzyrzec Podlaski, Łosice, Sarnaki, Siemiatycze, Dziadkowiec, Boćki, Bielsk Podlaski, Białystok	4	4	4	4		gm. Kock,
20	Kucio Michał	komercyjna		Lublin, Elizówka, Ciecierzyn, Niemce, Zalesie, Kopanina, Wandzin, Trzciniac, Łucka, Lubartów, Mieczysławka, Żurawie Bagno, Czerwonka, Firlej, Zagrody Łukowieckie, Łukowiec, Wólka Rozwadowska, Bykowszczyzna, Wola Skromowska, Kock	4	4	0	0		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Firlej, gm. Michów,
21	Łukasiewicz Przemysław MAR-POL	komercyjna		Lublin, Elizówka, Ciecierzyn, Niemce, Zalesie, Wandzin, Trzciniac, Łucka Kolonia, Lubartów, Lisów	16	16	16	22		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Michów,
22	Malesa Helena	komercyjna		Lublin, Elizówka, Ciecierzyn, Niemce, Zalesie, Kopanina, Wandzin, Trzciniac, Łucka, Lubartów, Lisów	6	6	8	8		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Michów,
23	Matyjaszczyk Marek	komercyjna		Lubartów, Łucka Kolonia, Trzciniac, Wandzin, Zalesie, Niemce, Ciecierzyn, Elizówka, Lublin	2	2	2	2		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Michów,
24	Nizioł Tadeusz UGR Transport Osobowy	komercyjna		Lublin, Elizówka, Ciecierzyn, Niemce, Zalesie, Wandzin, Trzciniac, Łucka Kolonia, Lubartów, Lisów	18	18	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Michów,
25	Piskorski Dariusz	komercyjna		Lublin, Elizówka, Ciecierzyn, Niemce, Zalesie, Wandzin, Trzciniac, Kolonia Łucka, Lisów	12	12	8	4		gm. Lubartów, gm. Michów,
26	PKS Łuków S.A.	komercyjna		Łuków, Świdry, Szczygły, Świderki, Siedliska, Helenów, Bystrzyca, Wojcieszków, Wola Burzecka, Adamów, Konorzatka, Sobisk, Władysławów, Ernestynów, Krzówka, Przytoczno, Krępa, Poizdów, Białobrzegi, Kock, Wola Skromowska, Łukowiec, Firlej, Mieczysławka, Lubartów, Łucka, Trzciniac, Niemce, Ciecierzyn, Elizówka, Lublin	4	4	0	0		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Firlej, gm. Jeziorzany, gm. Kamionka, gm. Michów,
27	PKS Łuków S.A.	komercyjna		Lublin, Elizówka, Ciecierzyn, Niemce, Trzciniac, Łucka, Lubartów, Mieczysławka, Firlej, Łukowiec, Wola Skromowska, Kock, Białobrzegi, Poizdów, Krępa, Przytoczno, Krzówka, Budziska, Helenów, Wola Gułowska, Konorzatka, Adamów, Wola Burzecka, Wojcieszków, Bystrzyca, Helenów, Siedliska, Świderki, Szczygły, Świdry, Łuków	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Firlej, gm. Jeziorzany, gm. Kamionka, gm. Michów,
28	PKS Miedzyrzec Podlaski Sp. z o.o.	komercyjna		Miedzyrzec Podlaski, Zahajki, Drelów, Pereszczówka, Kwasówka, Żelazna, Żulinki, Komarówka, Komarówka Podlaska, Rudno, Kostry, Parczew, Łaski, Pohulanka, Buradów, Tyśmienica, Kolonia Tyśmienica, Babianka, Jamy, Ostrów Lubelski, Głębokie, Stary Uścimów	4	4	0	0		gm. Ostrów Lubelski, gm. Michów, gm. Uścimów,
29	Przybysz Jacek GARDEN SERVICE	komercyjna		Biała Podlaska, Miedzyrzec Podlaski, Kąkolewnica, Radzyn Podlaski, Borki, Kock, Firlej, Lubartów, Niemce, Lublin	8	8	6	4		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej,
30	Rago Sp. z o.o.	komercyjna		Jeziorzany, Blizocin Kolonia, Blizocin, Sobieszyn	2	0	0	0		gm. Jeziorzany,
31	Rago Sp. z o.o.	komercyjna		Lublin, Elizówka, Ciecierzyn, Niemce, Zalesie, Wandzin, Trzciniac, Łucka, Lubartów, Lisów	26	14	8	8		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Michów,

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubartowskiego

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia
					Dzień roboczy		Sobota	Niedziela		
					szkolny	wakacyjny				
32	Rago Sp. z o.o.	komercyjna		Michów, Gródek, Nowomichowska, Koziół, Wola Czołnowska, Baranów, Żerdź, Żyrzyn, Bałtów, Osiny, Wronów, Puławy	14	6	0	0		gm. Firlej, gm. Michów,
33	Rago Sp. z o.o.	komercyjna		Michów, Michów, Rudzienko Kolonia, Rudzienko, Trzcinec, Ciotcza, Sosnówka, Marcinów, Wielkolas, Dębiny, Wolica, Bronisławka, Kotliny, Zagrody, Żyrzyn, Bałtów, Osiny, Wronów, Puławy	4	0	0	0		gm. Lubartów, gm. Abramów, gm. Michów,
34	Rago Sp. z o.o.	komercyjna		Węglinek, Węglinek - Aleksandrówka - Batorz -Wola Studzińska Kolonia - Studzianki Kolonia -Studzianki -Sulów -Zakrzówek, Zakrzówek	3	0	0	0		gm. Michów,
35	Robex Bus Sp. z o.o.	komercyjna		Lublin, Niemce, Lubartów, Szczekarków, Pałeczna, Tarło, Niedźwiada, Brzeźnica Leśna, Julipol, Działyn, Siemień, Miłków, Koczerki, Parczew, Przewłoka, Zaniówka, Kolano, Jabłoń, Paszenki, Horodyszcze, Wisznice, Dubica, Rossosz, Szeleśt, Łomazy, Bielany, Dubów, Wólka Plebańska, Biała Podlaska	6	4	4	4		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
36	Robex Bus Sp. z o.o.	komercyjna		Lublin, Niemce, Lubartów, Firlej, Łukowiec, Wola Skromowska, Kock, Borki, Radzyń Podlaski, Białka, Bedlno Radzyńskie, Turów, Zakowola Radzyńska, Kolonia Jurki, Kąkolewnica, Grabowiec, Międzyrzec Podlaski, Rogoźnica, Rogoźniczka, Woroniec, Biała Podlaska	14	12	14	6		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej,
37	Sikora Andrzej Prywatny Przewóz Osób	komercyjna		Lublin, Niemce, Lubartów, Firlej, Łukowiec, Wola Skromowska, Kock, Annopol, Ruda, Serokomla, Hardzież, Nowinki, Wojcieszków, Bystrzyca Kolonia, Helenów, Siedliska, Świerki, Świdry, Łuków	8	8	8	6		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej, gm. Kamionka,
38	Siwek Jerzy	komercyjna		Lisów, Elizówka, Ciecierzyn, Niemce, Zalesie, Wandzin, Trzcinec, Kolonia Łucka, Lubartów, Lublin	20	20	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Michów,
39	Siwek Sławomir Usługi Transportowe Krajowe i Międzynarodowe	komercyjna		Lubartów, Firlej, Kock, Poizdów, Krępa, Przytoczno, Sobieszyn, Warszawa	0	0	0	2		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej, gm. Jeziorzany,
40	Smyk Leszek	komercyjna		Brzostówka, Wólka Zawieprzyska, Wólka Stara Kijańska, Rozkopaczew, Kocia Góra, Zezulin, Stoczek, Kijany, Stawek, Kolonia Spiczyn, Łuszczów, Turka, Jakubowice Murowane, Lublin	9	5	0	0		gm. Ostrów Lubelski, gm. Serniki,
41	Smyk Leszek	komercyjna		Ostrów Lubelski, Głębokie, Stary Uścimów, Maśluchy, Krasne, Łukcze, Rogóźno, Dąbrowa, Dratów, Ludwin, Kolonia Stara Wieś, Łęczna, Łuszczów Pierwszy, Turka, Jakubowice Murowane, Lublin	12	11	5	2		gm. Ostrów Lubelski, gm. Michów, gm. Uścimów,
42	Smyk Leszek	komercyjna		Białka, Jedlanka, Ostrów Lubelski, Kolechowice, Rudka Kijańska, Rozkopaczew, Kocia Góra, Zezulin, Stoczek, Kijany, Stawek, Kolonia Spiczyn, Łuszczów, Turka, Długie, Wólka, Lublin	6	6	5	6		gm. Ostrów Lubelski, gm. Michów,
43	Smyk Leszek	komercyjna		Lublin, Wólka, Długie, Turka, Łuszczów, Stawek, Kijany, Stoczek, Zezulin, Kocia Góra, Rozkopaczew, Wólka Stara Kijańska, Wólka Zawieprzyska, Brzostówka	0	0	0	0		gm. Ostrów Lubelski, gm. Serniki,
44	Smyk Leszek	komercyjna		Ostrów Lubelski, Kolechowice, Rudka Kijańska, Rozkopaczew, Kocia Góra, Zezulin, Stoczek, Kijany, Stawek, Kol. Spiczyn, Łuszczów, Turka, Jakubowice Murowane, Lublin	0	0	0	0		gm. Ostrów Lubelski, gm. Michów,
45	Smyk Leszek	komercyjna		Lublin, Niemce, Łucka, Serniki, Nowa Wola, Brzostówka, Kolechowice, Ostrów Lubelski	8	6	0	0		gm. Ostrów Lubelski, gm. Lubartów, gm. Michów, gm. Serniki,
46	Sprint Bus Sp. z o.o.	komercyjna		Lubartów, Łucka, Baranówka, Wólka Rokicka, Rokitno, Jawidz, Zawieprzycze, Spiczyn, Kijany, Stawek, Kolonia Spiczyn, Łuszczów, Turka, Jakubowice Murowane, Lublin	16	11	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Firlej,
47	Wieleba M. i M., Przewozy Osobowe STANBUS sp. j.	komercyjna		Dęblin, Borowa, Matygi, Borowina, Gołąb, Kolonia Gołąb, Wólka Gołębska, Puławy	40	30	14	0		gm. Michów,

Uzasadnienie

Powiat Lubartowski posiada opracowany plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, który został uchwalony uchwałą nr XX/130/16 Rady Powiatu w Lubartowie z dnia 9 listopada 2016 r. Plan ten został poddany aktualizacji w 2020 r. i zatwierdzony uchwałą nr XIX/182/20 Rady Powiatu w Lubartowie z dnia 29 grudnia 2020 r.

Zgodnie z art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany aktualizacji.

Analiza potrzeb w zakresie przebiegu linii komunikacyjnych, zgłaszanych przez mieszkańców powiatu lubartowskiego oraz przedstawicieli lokalnych społeczności, stała się podstawą do podjęcia działań mających na celu dostosowanie planu transportowego i uwzględnienie zgłoszonych postulatów zmian. Działania te zostały ukierunkowane w szczególności na eliminację wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców miejscowości dotychczas nieobjętych siecią komunikacyjną, a także na optymalizację i modyfikację przebiegu istniejących linii komunikacyjnych, ujętych w planie transportowym. Szczegółowe dane, zestawienia, analizy oraz przebieg linii komunikacyjnych, będące wynikiem dokonanej aktualizacji, zawiera załącznik do niniejszej uchwały – "Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubartowskiego Aktualizacja 2025".

Zaktualizowanie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego pozwoli na efektywne podejmowanie dalszych czynności związanych z organizacją transportu zbiorowego na terenie Powiatu Lubartowskiego.