

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Lubartowskiego

Wersja do konsultacji społecznych

Maj 2016 r.



Dokument przygotowany przez:
"TRAKO" WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J.
ul. Krasieńskiego 15a/5, 50-449 Wrocław,
tel./fax: 71 799 87 53, 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	6
1.3.	Definicje i określenia	7
2.	Metodologia tworzenia planu	10
3.	Charakterystyka społeczno-gospodarcza powiatu lubartowskiego	12
3.1.	Informacje o powiecie lubartowskim	12
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.	Regionalny osobowy transport kolejowy	20
4.2.	Transport drogowy	20
4.2.1.	Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Lubartowskiego	23
4.2.2.	Zezwolenia wydane przez inne jednostki administracyjne	24
4.3.	Zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu lubartowskiego	24
5.	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem	25
5.1.	Zagospodarowanie przestrzenne	25
5.2.	Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi	26
5.2.1.	Ustalenia krajowego planu transportowego	26
5.2.2.	Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego	26
5.2.3.	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030	28
5.2.4.	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego (PZPWL)	29
5.2.5.	Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (z perspektywą do 2030 r.)	31
5.3.	Układ drogowy	32
5.4.	Transport indywidualny	37
5.5.	Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych na obszarze powiatu lubartowskiego	37
5.6.	Wpływ transportu na środowisko	39
5.6.1.	Korzystanie ze środowiska naturalnego	39
5.6.2.	Emisja spalin	39

5.6.3.	Emisja hałasu	41
5.6.4.	Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu jako najważniejsze działania poprawy stanu środowiska naturalnego	43
5.6.5.	Wymogi stosowania ekologicznych napędów w środkach publicznego transportu zbiorowego	44
6.	Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym.....	45
6.1.	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	45
6.2.	Najważniejsze generatory ruchu w powiecie lubartowskim	47
7.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	48
7.1.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – podział zadań przewozowych	48
7.2.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu w publicznym transporcie zbiorowym uwzględniające infrastrukturę transportową	49
7.3.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.	50
7.4.	Preferencje wyboru środka lokomocji pod kątem ich negatywnego oddziaływania na środowisko.....	51
8.	Planowana oferta transportowa oraz pożądaný standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	52
8.1.	Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	52
8.2.	Gwarantowana punktualność kursowania	58
8.3.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu.....	58
8.4.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów.....	58
8.5.	Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych.....	59
8.6.	Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych	60
8.7.	Gwarantowany standard w zakresie ochrony środowiska	61
9.	Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym	62
9.1.	Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym.....	62
9.2.	Wybór operatora	67
9.3.	Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów.....	69
9.4.	Zasady projektowania rozkładów jazdy.....	71
10.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	72
10.1.	Formy i źródła finansowania usług przewozowych	72
10.2.	Rentowność linii komunikacyjnych.....	77
11.	Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera	78

11.1.	Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach	79
11.2.	Informacja pasażerska w pojazdach	80
11.3.	Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem	81
11.4.	Jednolita identyfikacja wizualna	81
12.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	83
12.1.	Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	83
12.2.	Infrastruktura drogowa, priorytety w ruchu	83
12.3.	Kształtowanie węzłów przesiadkowych kolej / autobus miejski / autobus regionalny	85
12.4.	Integracja taryfowa i organizacyjna transportu publicznego	87
12.5.	Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych	87
13.	Akty prawne przytoczone w opracowaniu	88
14.	Dokumenty źródłowe	89
15.	Spis tabel	90
16.	Spis rysunków	91
17.	Załączniki	92

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.

Dokument poddany zostanie pod konsultacje społeczne, podczas których mieszkańcy będą mieli możliwość wnoszenia uwag do treści niniejszego opracowania. Po etapie konsultacji społecznych dokument poddany zostanie do uchwalenia przez Radę Powiatu Lubartowskiego i stanowić będzie 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.

¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 9, ust. 1, pkt 1.

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.

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.

1.3. 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, wojewódzkie i międzywojewódzkie³,

² *Ibidem*, art. 12.

³ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 3

- **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 zbiorowego⁴,
- **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 organizatorem”, 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, podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami⁷,
- **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, wojewódzkie i międzywojewódzkie⁹,

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)

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 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 4 ust. 1 pkt 10

- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu¹⁰,
- **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 obszarze¹¹,
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej¹²,
- **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 publicznej¹³,
- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo – gminne i międzywojewódzkie¹⁴,
- **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 zbiorowego¹⁵.

¹⁰ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 11

¹¹ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 12

¹² *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 14

¹³ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 24

¹⁴ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 25

¹⁵ *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 pożądaną standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Tab. 1.3.1. Elementy planu zostały przedstawione według poniższej kolejności

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
1.	Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem, w tym: <ul style="list-style-type: none"> ■ 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: <ul style="list-style-type: none"> ■ regionalny osobowy transport kolejowy, ■ regionalny osobowy transport drogowy, ■ linie komunikacyjne, na które zezwolenia 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: <ul style="list-style-type: none"> ■ 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: <ul style="list-style-type: none"> ■ 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
6.	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz pożądaną standard usług przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> ■ uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych, ■ ustalenie standardu jakościowego uwzględniającego potrzeby 	8

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
	środowiskowe.	
7.	Zasady organizacji rynku przewozów i planowania oferty przewozowej, w tym: <ul style="list-style-type: none">■ aspekty prawne,■ przewidywany tryb wyboru operatora,■ zasady przygotowywania oferty przewozowej,■ projektowanie systemu taryfowo-biletowego.	9
8.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none">■ 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.	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 Kock,
- gmina miejsko-wiejska Ostrów Lubelski,
- gmina wiejska Abramów,
- gmina wiejska Firlej,
- gmina wiejska Jeziorzany,
- gmina wiejska Kamionka,
- 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. 3.2.1. Liczba ludności w powiecie lubartowskim – stan na 31.12.2014 r.

Jednostka terytorialna	Liczba mieszkańców
powiat lubartowski	89 749
Miasto Lubartów	22 463
Miasto i Gmina Kock	6 620
Miasto i Gmina Ostrów Lubelski	5 428
Gmina Abramów	4 182
Gmina Firlej	5 969
Gmina Jeziorzany	2 903
Gmina Kamionka	6 396
Gmina Lubartów	11 245
Gmina Michów	6 074
Gmina Niedźwiada	6 263
Gmina Ostrówek	3 993
Gmina Serniki	4 892
Gmina Uścimów	3 321

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS



Miasto Lubartów

Siedziba powiatu lubartowskiego, którą zamieszkuje 22 463 mieszkańców (1 615 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 Kock

Gmina miejsko-wiejska, obejmująca swoim obszarem miasto Kock oraz wsie: Annopol, Annówka, Białostrzegi, Białostrzegi-Kolonia, Bożniewice, Górka, Lipniak, Poisdów, Poisdów-Kolonia, Ruska Wieś, Talczyn, Talczyn-Kolonia, Wygnanka, Zakalew. Znajduje się w północnej części powiatu. Gminę zamieszkuje 6 620 mieszkańców (66 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 5 428 mieszkańców (44 osoby/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, Wielkolasy, Wolica. Znajduje się w południowo-zachodniej części powiatu. Gminę zamieszkuje 4 182 mieszkańców (49 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. Gminę zamieszkuje 5 969 mieszkańców (47 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, Przytoczno, Skarbiciesz, Stoczek Kocki, Walentynów, Wola Blizocka. Znajduje się w północno-zachodniej części powiatu. Gminę zamieszkuje 2 903 mieszkańców (44 osoby/km²). Powierzchnia gminy to około 67 km². Przez obszar gminy przebiega droga krajowa nr 48 oraz droga wojewódzka nr 809.



Gmina Kamionka

Gmina wiejska, na terenie której znajduje się wsie: Amelin, Bładaczka, Bratnik, Ciemno, Dąbrówka, Kamionka, Kozłówka, Kierzkówka, Rudka Gołębska, Samokłęski, Samokłęski-Kolonia Pierwsza, Samokłęski-Kolonia Druga, Siedliska, Starościna, Stanisławów Duży, Syry, Wólka Krasienińska, Zofian. Gmina znajduje się w południowej części powiatu. Gminę Kamionka zamieszkuje 6 396 mieszkańców (57 osób/km²). Powierzchnia gminy wynosi 112 km². Przez jej obszar przebiega 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, Mieczysława, Nowodwór, Nowodwór-Piaski, Rokitno, Skrobów, Szczekarków, Trójnia, Trzciniec, Wandzin, Wincentów, Wola Lisowska, Wola Mieczysławska, Wólka Rokicka. Gmina znajduje się w południowej części powiatu. Gminę zamieszkuje 11 245 mieszkańców (71 osób/km²), a jej powierzchnia wynosi 159 km². Przez obszar gminy przebiega droga krajowa nr 19, drogi wojewódzka 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, Gawłówka, Giżyce, Gołąb, Gołąb-Kolonia, Katarzyn, Krupy, Kruszyna, Lipniak, Mejnierzyn, Meszno, Miastków, Michów, Młyniska, Natalin, Ostrów, Podlodówek, Rawa, Rudno, Rudzienko, Trzciniec, Węgielce, Wólka Michowska, Wypnicha, Zofianówka. Znajduje się w zachodniej części powiatu. Gminę zamieszkuje 6 074 mieszkańców (45 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. Gminę zamieszkuje 6 263 mieszkańców, co przy powierzchni około 96 km² daje gęstość zaludnienia na poziomie 65 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 3 993 mieszkańców i zajmuje ona obszar 90 km², w związku z czym gęstość zaludnienia wynosi 44 osoby/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, Czerniejów, Nowa Wieś, Nowa Wola, Serniki, Wola Sernicka, Wólka Zabłocka, Wólka Zawieprzycza. Znajduje się w południowo-wschodniej części powiatu. Gminę zamieszkuje 4 892 mieszkańców (65 osób/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 3 321 mieszkańców (31 osób/km²). Powierzchnia gminy to około 109 km².

3.3. Demografia

Powiat lubartowski zamieszkuje 89 749 mieszkańców (według stanu na dzień 31 grudnia 2014 r.), w tym 43 925 mężczyzn i 45 824 kobiet. Gęstość zaludnienia wynosi w przybliżeniu 70 osób na 1 km².

Tab. 3.3.1. Wskaźniki demograficzne powiatu lubartowskiego na tle województwa lubelskiego

Lp.	Wskaźnik	2010	2011	2012	2013	2014
1.	Ludność	90 562	90 470	90 240	90 065	89 749
	- w województwie lubelskim	2 178 611	2 171 857	2 165 651	2 156 150	2 147 746
2.	Osoby pracujące	25 707	25 681	25 818	26 106	26 475
	- w województwie lubelskim	672 578	673 661	669 917	677 862	681 202
3.	Osoby w wieku przedprodukcyjnym	18 302	18 180	17 876	17 525	17 192
	- w województwie lubelskim	419 121	410 229	402 493	395 257	388 607
4.	Osoby w wieku produkcyjnym	56 677	56 460	56 213	56 132	55 892
	- w województwie lubelskim	1 377 527	1 372 171	1 364 563	1 352 470	1 340 617
5.	Osoby w wieku poprodukcyjnym	15 583	15 830	16 151	16 408	16 665
	- w województwie lubelskim	381 963	389 457	398 595	408 423	418 522
6.	Stopa bezrobocia [%]	15,9	16,3	17,2	17,5	16,0
	- w województwie lubelskim	13,1	13,2	14,2	14,4	12,6
7.	Przyrost naturalny [na 1000 ludności]	-1,0	-0,3	-1,3	-2,1	-2,2
	- w województwie lubelskim	-0,2	-0,7	-0,6	-1,4	-1,1
8.	Saldo migracji [na 1000 ludności]	-1,8	-0,9	-1,2	-2,0	-2,1
	- w województwie lubelskim	-2,2	-2,3	-2,3	-2,3	-2,4

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Przyrost naturalny jest ujemny, co w połączeniu z ujemnym saldem migracji powoduje, że liczba mieszkańców powiatu nieznacznie spada.

Tab. 3.3.2. Zmiany demograficzne w powiecie lubartowskim

Lp.	Wskaźnik	2010	2011	2012	2013	2014
1.	Urodzenia żywe	987	1021	942	885	787
2.	Zgony	1081	1044	1057	1074	981
3.	Napływ ludności	421	458	427	382	391
4.	Odptyw ludności	583	540	536	564	576
5.	Saldo zmian	-256	-105	-224	-371	-379

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Tab. 3.3.3. Prognoza liczby ludności powiatu lubartowskiego do roku 2035

Grupy wieku/rok	2015	2016	2020	2025	2030	2035
ogółem	89 686	89 484	88 651	87 464	85 958	84 072
0-4	4 530	4 336	4 136	3 897	3 537	3 280
5-9	5 003	5 062	4 530	4 144	3 902	3 543
10-14	4 623	4 647	4 996	4 523	4 130	3 890
15-19	5 040	4 939	4 595	4 966	4 492	4 101
20-24	6 325	5 993	5 000	4 551	4 924	4 449
25-29	6 553	6 533	6 072	4 803	4 372	4 729
30-34	7 312	7 198	6 344	5 846	4 633	4 204
35-39	6 901	6 902	7 148	6 200	5 699	4 514
40-44	6 248	6 373	6 819	7 062	6 134	5 634
45-49	5 518	5 670	6 182	6 763	7 008	6 095
50-54	5 428	5 337	5 422	6 095	6 687	6 939
55-59	6 134	5 952	5 266	5 283	5 968	6 573
60-64	5 989	6 015	5 856	5 065	5 115	5 811
65-69	4 624	4 916	5 577	5 512	4 811	4 885
70-74	2 874	3 051	4 179	5 081	5 075	4 470
75-79	2 570	2 533	2 466	3 630	4 450	4 506
80-84	2 101	2 047	1 966	1 924	2 869	3 560
85 i więcej	1 913	1 980	2 097	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 89,7 tys. do 84,1 tys. (o 6,2% w 2035 w stosunku do roku 2014 r.). Prognoza przewiduje spadek liczby mieszkańców w wieku do 44 lat, przy czym największy spadek przewiduje się w grupach 30-34 lata (o 42,5%) oraz 35-39 lat (o 34,6%). W grupach wiekowych 45-69 lat przewiduje się niewielki wzrost liczby mieszkańców o 9,6%. W kolejnych grupach wiekowych prognozuję się znacznie większy wzrost liczby mieszkańców, średnio o 62,8%, przy czym największy wzrost dotyczy grup wieku 75-79 – o 75,3%. 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 2014 roku działało około 5,8 tys. podmiotów gospodarczych. Osoby pracujące stanowiły 29,5% ogółu mieszkańców (47,4% osób w wieku produkcyjnym).

Tab. 3.4.1. Struktura zatrudnienia w powiecie lubartowskim w roku 2014

Wyszczególnienie	ogółem	rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	przemysł i budownictwo	handel; naprawa pojazdów samochodowych; transport i gospodarka magazynowa; zakwaterowanie i gastrologia; informacja i komunikacja	działalność finansowa i ubezpieczeniowa; obsługa rynku nieruchomości	pozostałe usługi
osoby pracujące	26 475	15 143	4 048	2 515	267	4 502
udział [%]	100,0%	57,2%	15,3%	9,5%	1,0%	17,0%

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 około 15%. 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, a także niższe od przeciętnej pensji w województwie lubelskim. W 2014 roku wyniosły one 3089 zł brutto (3605 zł w województwie, 4004 zł w Polsce).

Tab. 3.4.2. Podstawowe dane budżetowe powiatu lubartowskiego dotyczące publicznego transportu zbiorowego.

Lp.	Wyszczególnienie	2011	2012	2013	2014	2015 (Plan)
1.	Dochody Powiatu ogółem [zł]	83 108 200	80 160 065	84 205 407	78 786 714	75 217 320
2.	Wydatki Powiatu ogółem [zł] w tym:	90 178 200	79 529 881	97 152 008	89 425 911	79 726 950
3.	w Dziale Transport i łączność wyodrębniono:					
a)	Lokalny transport zbiorowy [zł]	-	-	-	-	-
b)	Drogi publiczne powiatowe [zł]	24 833 400	13 850 519	27 196 203	18 548 966	9 788 255

Źródło: Sprawozdania roczne z wykonania budżetów powiatu lubartowskiego za lata 2011-2014 oraz projekt budżetu powiatu lubartowskiego na 2015 r.

3.5. Sfera społeczna

W powiecie lubartowskim znajdują się szkoły podstawowe, gimnazja, licea ogólnokształcące, szkoły techniczne oraz szkoły policealne. W roku szkolnym 2014/2015 w szkołach podstawowych uczyło się 5,8 tys. uczniów, w szkołach gimnazjalnych ponad 2,7 tys. a w szkołach ponadgimnazjalnych ponad 2,9 tys. uczniów.

Tab. 3.5.1. Edukacja w powiecie lubartowskim w roku szkolnym 2014/2015.

Placówka	Liczba placówek [szt.]	Liczba uczniów
Przedszkola	16	1 640
Szkoły podstawowe	52	5 750
Gimnazja	20	2 775
Szkoły zasadnicze zawodowe	6	568
Szkoły zawodowe i technika	6	887
Licea ogólnokształcące	3	1 069
Licea dla dorosłych	5	378

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 Regionalne w Lubartowie,
- Muzeum Zamoyskich w Kozłówcze,
- Muzeum Parafialne w Lubartowie,
- Powiatowy Młodzieżowy Dom Kultury w Lubartowie,
- Lubartowski Ośrodek Kultury w Lubartowie,
- Dom Kultury im. Księżnej Anny z Sapiechów 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. Regionalny osobowy transport kolejowy

Kolejowy układ transportowy powiatu lubartowskiego tworzy linia kolejowa¹⁶ nr 30 Łuków – Lublin Północny. Na linii prowadzony jest ruch towarowy na całej długości, a także ruch pasażerski między Parczewem a Lublinem. Trwają prace modernizacyjne, mające na celu poprawienie parametrów linii.

Tab. 4.1.1. Wykaz par kursów pociągów przebiegających przez teren powiatu lubartowskiego.

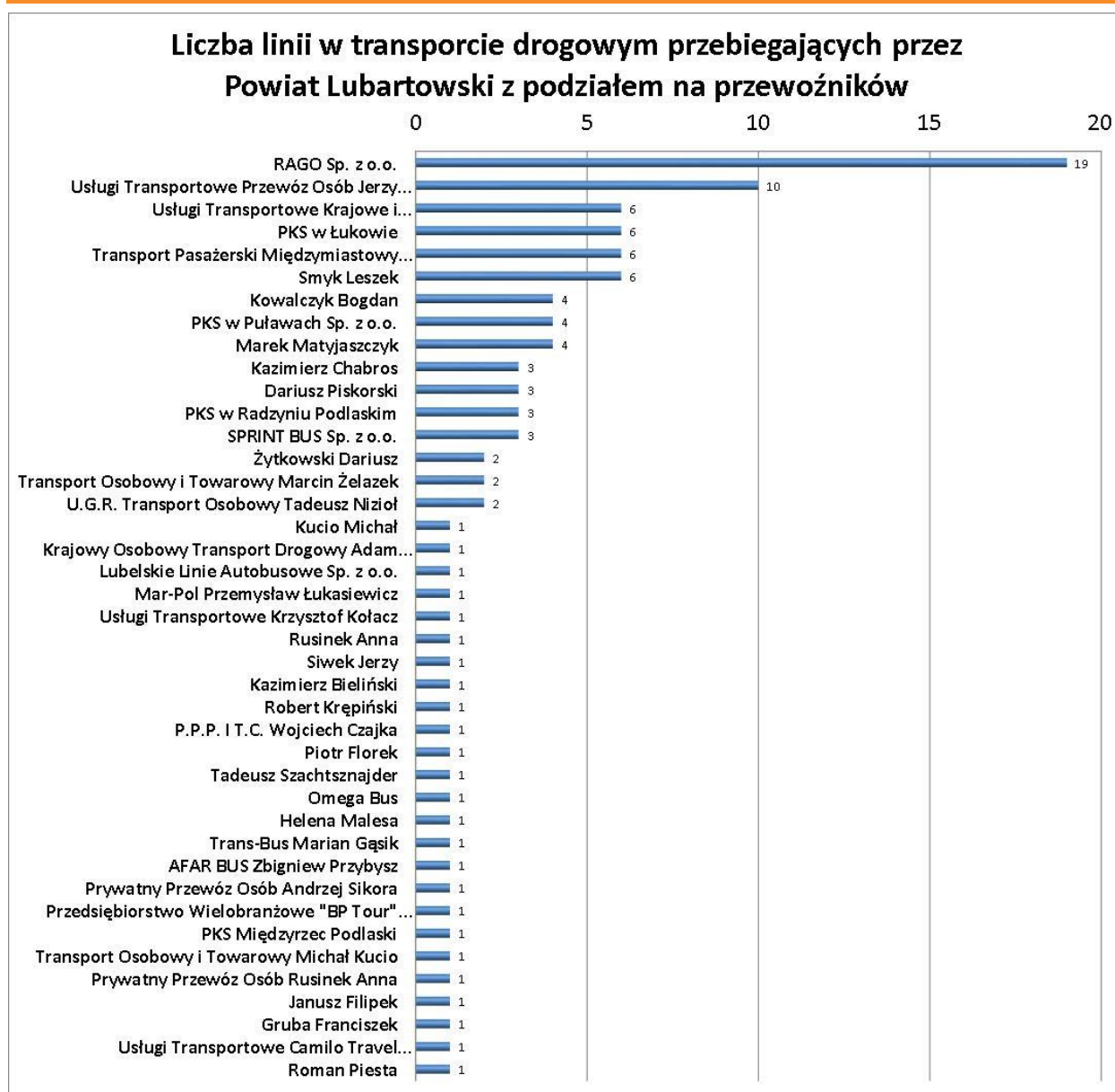
relacja	Lublin - Lubartów (REGIO)	Lublin - Parczew (REGIO)
Dni kursowania	tam/powrót	tam/powrót
Poniedziałek – czwartek	5/5	4/4
Piątek	5/5	4/4
Sobota	3/3	3/3
Niedziela	3/3	3/3

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

4.2. Transport drogowy

Przez powiat lubartowski przebiegają dwie drogi o znaczeniu ponadregionalnym: droga krajowa nr 19 przebiegająca po wschodniej Polsce, na trasie: Kuźnica (granica z Białorusią) – Białystok (DK8, DK65) – Międzyrzec Podlaski (DK2) – **Kock (DK48)** – **Lubartów** – Lublin (DK12, DK17) – Rzeszów (A4, DK9, DK94, DK97) – Barwinek (granica ze Słowacją) oraz droga krajowa nr 48 przebiegająca w relacji wschód-zachód, w relacji Tomaszów Mazowiecki (S8) – Białobrzegi (S7) – Ryki (DK17) – **Kock (DK19)**.

¹⁶ Źródło: Instrukcja Id-12 – Wykaz linii zarządzanych przez PKP PLK S.A.

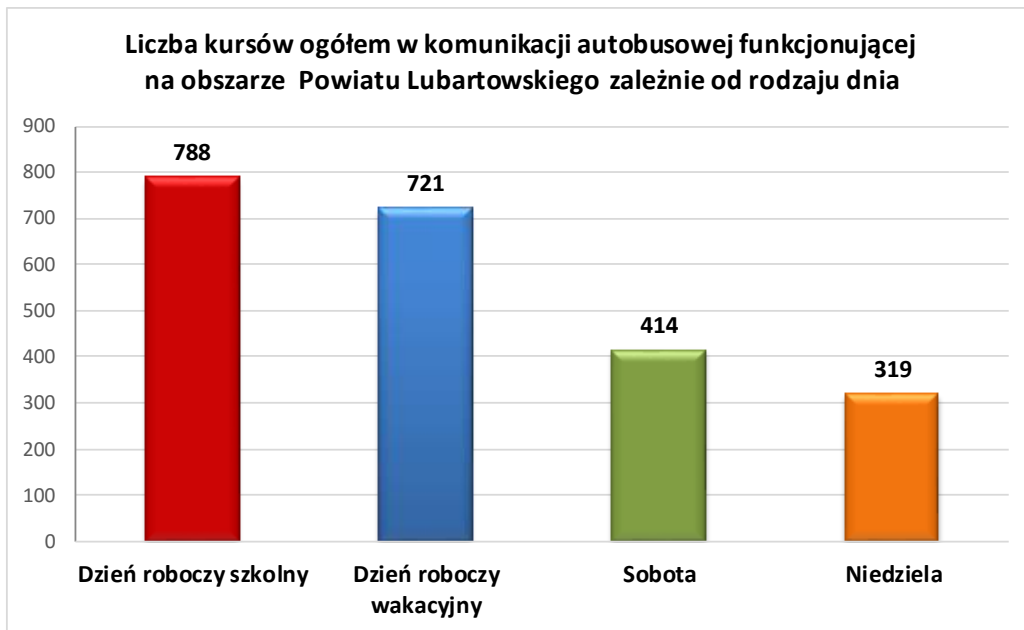


Rys. 4.2.1. Liczba linii z podziałem na przewoźników

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

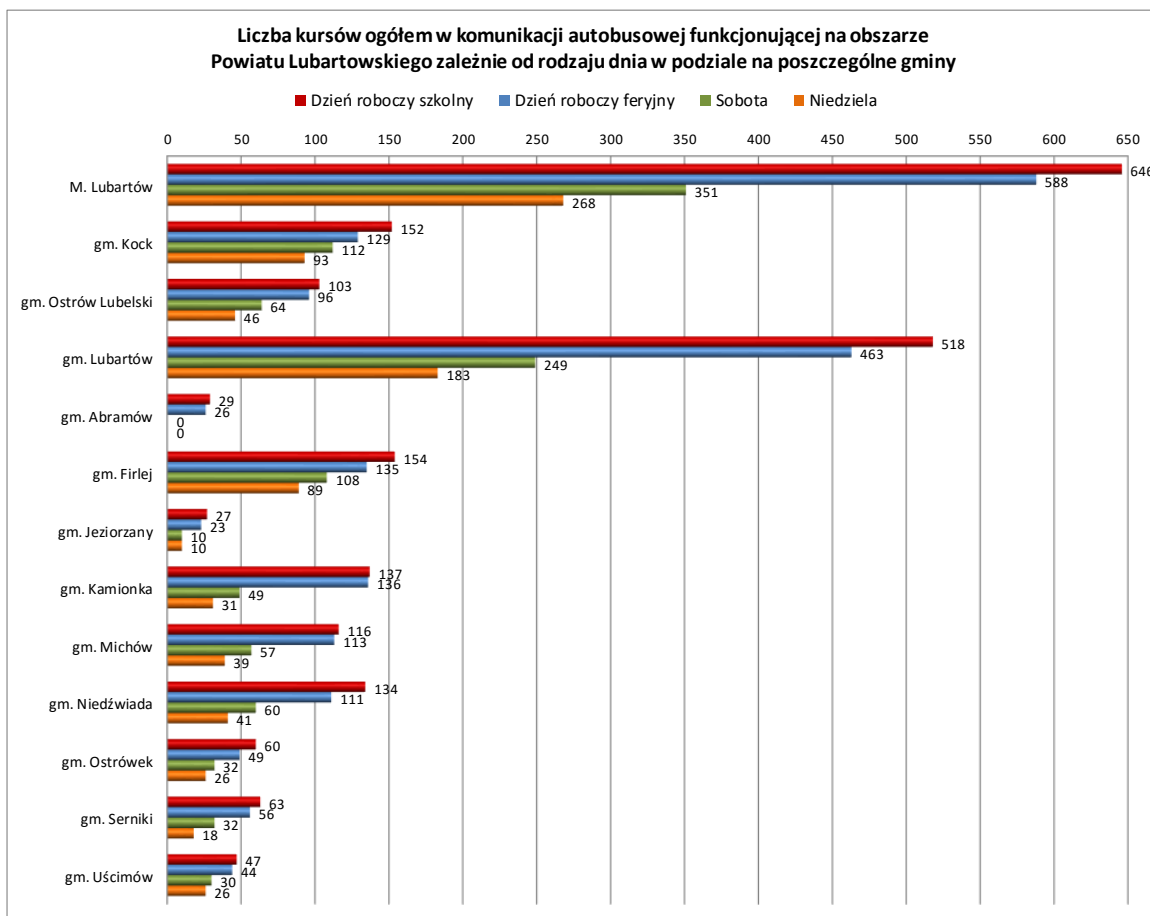
Większość przewoźników obsługujących teren powiatu lubartowskiego wykonuje przewozy na jednej linii (26), przy czym najwięcej linii obsługuje firma RAGO Sp. z o.o. (19 połączeń – co stanowi ok. 17% uruchamianych linii).

Zdecydowana większość kursów na terenie powiatu wykonywana jest w dni robocze szkolne, tj. 788 kursów, w dni robocze w okresie wakacji realizowanych jest 721 kursów, w soboty 414 kursów, natomiast w niedziele funkcjonuje 319 kursów.



Rys. 4.2.2. Liczba kursów w komunikacji w poszczególnych typach dni.

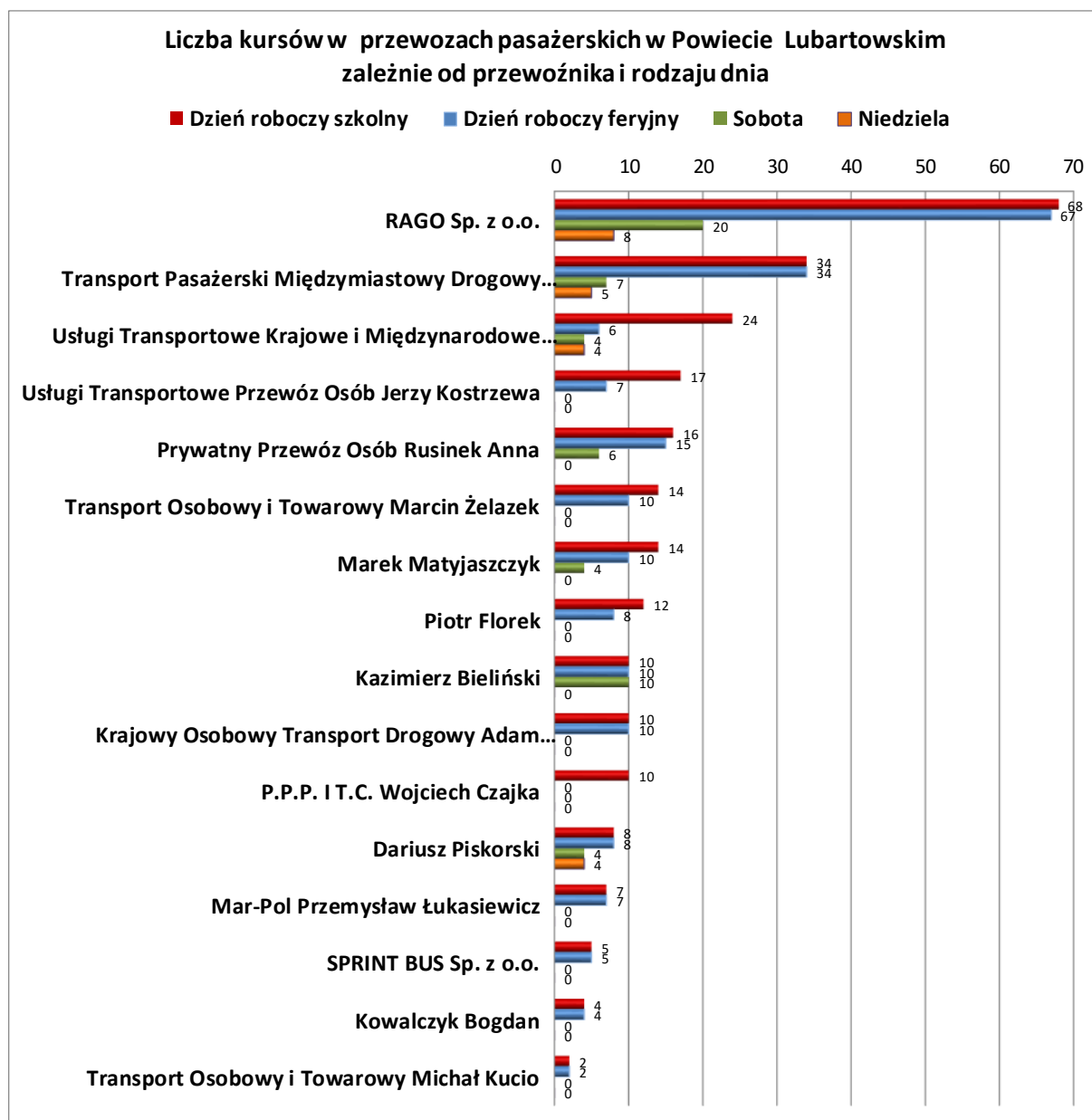
Źródło: informacje ze Starostwa Powiatowego w Lubartowie oraz Urzędu Marszałkowskiego w Lublinie



Rys. 4.2.3. 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 (rys. 4.3.3.).



Rys. 4.2.4. Liczba kursów w komunikacji powiatowej z podziałem na rodzaj dnia i przewoźników

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

4.2.1. Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Lubartowskiego

Starosta Lubartowski wydaje zezwolenia na regularny przewóz osób w powiatowym transporcie drogowym. Załącznik 1 do niniejszego dokumentu przedstawia wykaz wszystkich kursów realizowanych według stanu na dzień 01.03.2016 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.

4.2.2. 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.

4.3. Zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu lubartowskiego

Połączenia realizowane na terenie powiatu lubartowskiego pod względem liczby kursów najlepiej zaspokajają potrzeby przewozowe mieszkańców w Mieście Lubartów oraz Gminie Lubartów, w których w dni robocze dostępnych jest ponad 500 połączeń. W przypadku wskaźnika ilości kursów na 1000 mieszkańców najlepiej wypada Gmina Lubartów, gdzie w każdy typ dnia wskaźniki są najwyższe wśród gmin powiatu lubartowskiego. Najmniej kursów realizowanych jest w gminach Abramów oraz Jeziorzany, które leżą z dala od głównego korytarza transportowego powiatu, jakim jest droga krajowa nr 19. Widoczne są też charakterystyczne spadki liczby połączeń w przypadku pozostałych dni, co przekłada się na niedostateczną obsługę transportem publicznym w całym powiecie, najgorzej pod tym względem ponownie wypadają gminy Abramów oraz Jeziorzany, gdzie w soboty i niedziele nie funkcjonuje transport autobusowy.

Tab. 4.3.1. Liczba kursów w przeliczeniu na 1000 mieszkańców w poszczególnych gminach.

Gmina	Liczba ludności	Liczba kursów				Liczba kursów na 1000 mieszkańców			
		Dzień roboczy		Sobota	Niedziela	Dzień roboczy		Sobota	Niedziela
		szkolny	wakacje			szkolny	wakacje		
Powiat Lubartowski	89 749	788	721	414	319	8,78	8,03	4,61	3,55
Miasto Lubartów	22 463	646	588	351	268	28,76	26,18	15,63	11,93
Miasto i Gmina Kock	6 620	152	129	112	93	22,96	19,49	16,92	14,05
Miasto i Gmina Ostrów Lubelski	5 428	103	96	64	46	18,98	17,69	11,79	8,47
Gmina Lubartów	11 245	518	463	249	183	46,06	41,17	22,14	16,27
Gmina Abramów	4 182	29	26	0	0	6,93	6,22	0,00	0,00
Gmina Firlej	5 969	154	135	108	89	25,80	22,62	18,09	14,91
Gmina Jeziorzany	2 903	27	23	10	10	9,30	7,92	3,44	3,44
Gmina Kamionka	6 396	137	136	49	31	21,42	21,26	7,66	4,85
Gmina Michów	6 074	116	113	57	39	19,10	18,60	9,38	6,42
Gmina Niedźwiada	6 263	134	111	60	41	21,40	17,72	9,58	6,55
Gmina Ostrówek	3 993	60	49	32	26	15,03	12,27	8,01	6,51
Gmina Serniki	4 892	63	56	32	18	12,88	11,45	6,54	3,68
Gmina Uścimów	3 321	47	44	30	26	14,15	13,25	9,03	7,83

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: Lubartów (gmina miejska), Kock i Ostrów Lubelski (miejsko-wiejskie) oraz gminy wiejskie Abramów, Firlej, Jeziorzany, Kamionka, Michów, Niedźwiada, Ostrówek, Serniki, Uścimów. Powierzchnia powiatu lubartowskiego wynosi 1290 km². Większość obszaru powiatu 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 – Zakłęśłości Sosnowickiej i Równiny Łęczynsko-Włodawskiej.

Tab. 5.1.1. 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%

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. 5.1.2. Pokrycie terenu poszczególnych gmin powiatu lubartowskiego.

gmina	użytki rolne	grunty leśne, zadrzewione i zakrzewione	grunty zabudowane i zurbanizowane	grunty pod wodami	inne
Miasto Lubartów	55,4%	0,4%	40,8%	1,6%	1,8%
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 Kamionka	80,4%	14,3%	2,4%	0,9%	2,0%
Gmina Kock	72,4%	17,2%	3,8%	0,3%	6,2%

gmina	użytki rolne	grunty leśne, zadrzewione i zakrzewione	grunty zabudowane i zurbanizowane	grunty pod wodami	inne
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 Ostrów Lubelski	70,9%	19,1%	2,4%	4,2%	3,4%
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%

5.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

5.2.1. Ustalenia krajowego planu transportowego

W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na obszarze powiatu lubartowskiego nie założono organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym oraz nie wyznaczono również punktów handlowych na obszarze powiatu lubartowskiego, które mogłyby pełnić funkcję węzłów przesiadkowych.

5.2.2. Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim*¹⁷ 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,
- 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,

¹⁷ 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”

- 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 podróżnych w obszarach zurbanizowanych,
- działania mające na celu podniesienie prędkości kursowania w celu skrócenia czasu przejazdu pociągiem,
- 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. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030¹⁸

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030:

- wskazuje kierunki i możliwości polityki przestrzennej kraju, jednocześnie pozostawiając otwartą drogę co do wyboru konkretnych rozwiązań infrastrukturalnych, a za główne cele przyjmuje:
 - podwyższanie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności,
 - poprawę spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej,
 - poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych, poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej,
- wyróżnia Lublin jako jedno z głównych polskich miast tworzących podstawowe węzły sieci współpracy miast w roku 2030 – na bazie których kształtuje się rdzeń krajowego systemu gospodarczego,

¹⁸ Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)

- wskazuje na potrzebę wzrostu mobilności przestrzennej wynikającej z dokonujących się zmian demograficznych w połączeniu z aktywizowaniem zasobów pracy,
- podkreśla istotę ekologii w transporcie zbiorowym – alternatywne źródła napędu, silniki konwencjonalne spełniające najwyższe normy emisji spalin, a także nacisk na wykorzystanie potencjału transportu szynowego,
- podkreśla szczególne znaczenie działań służących poprawie dostępności transportowej w ramach integracji obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich, co wpłynie na rozszerzenie zasięgu potencjalnego rynku pracy,
- zaznacza konieczność zapewnienia dostępności obszarom o najniższym dostępie do usług, przede wszystkim w aspekcie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich poprzez zapewnioną m.in. dostępność do transportu zbiorowego i rozwój infrastruktury transportowej,
- wskazuje znaczącą rolę poprawy dostępności do obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych miast, przez organizację transportu zbiorowego, zapewniającego dobre połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi,
- rekomenduje zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu za pomocą działań organizacyjnych i inwestycyjnych poprzez uwzględnianie w średniookresowych strategiach i planach inwestycyjnych alternatywnych środków transportu w stosunku do transportu drogowego i związanej z nim infrastruktury; w obszarze inwestycji bezpośrednio temu celowi służyć ma modernizacja sieci kolejowej prowadzona pod kątem zapewnienia wysokiego jej standardu i skrócenia czasów przejazdu.

5.2.4. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego (PZPWL)¹⁹

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, 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

¹⁹ Uchwała nr XI/162/2015 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 30 października 2015r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego.

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 Funkcjonalnego, 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.

5.2.5. Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (z perspektywą do 2030 r.)²⁰

Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 wskazuje na możliwość spadku dynamiki rozwoju w aspekcie czynników zewnętrznych (np. środki unijne, globalny kryzys finansowo-gospodarczy) oraz wewnętrznych (np. niski przyrost naturalny, wzrost kosztów pracy). Rozwój gospodarczo-ekonomiczny województwa opierać się ma w perspektywie do roku 2022-2023 o inwestycje prorozwojowe finansowane ze wszystkich dostępnych środków unijnych. Innowacyjność gospodarki ma być istotnym elementem w systemie gospodarczym, otwartym na przyszłość i nowoczesność. Duże znaczenie wskazano w zakresie wzmocnienia aglomeracji, zapewniającego ich stały, zrównoważony i harmonijny rozwój, a także równy dostęp do podstawowych urządzeń infrastruktury i usług stanowiący zasadniczy warunek spójności terytorialnej województwa.

Charakterystyczne zjawiska, w aspekcie transportu, występujące w województwie lubelskim, to niska dostępność transportowa obszaru województwa wynikająca z:

- sąsiedztwa słabo przenikalnej zewnętrznej granicy Unii Europejskiej,

²⁰ Uchwała Nr XXXIV/559/2013 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 24 czerwca 2013 r.

- dużego obciążenia ruchem tranzytowym, który nie daje dla regionu wartości dodanej,
- słabego wyposażenia w nowoczesną infrastrukturę transportową (brak sieci autostrad, odcinkowe ciągi dróg ekspresowych oraz brak linii kolejowych o prędkościach co najmniej 160km/h, czy też kolejowych linii dużych prędkości),
- uwarunkowanego historycznie niedorozwoju sieci osadniczej oraz jej rozproszeniu, a także niskiej gęstości zaludnienia,
- niskiej dostępności komunikacyjnej zewnętrznej i wewnętrznej województwa, a także niskiego stopnia spójności wewnątrz regionalnej,
- z wysokiego średniego dobowego ruchu (SDR) na wielu odcinkach głównych tras drogowych województwa, który przekłada się na obniżenie przepustowości i bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- zbyt powolnego tempa modernizacji podstawowej sieci drogowej (szczególnie dróg wojewódzkich) i kolejowej,
- wyłączenia części linii kolejowych z eksploatacji, szczególnie z ruchu pasażerskiego, wynikającego z nieodpowiedniego stanu technicznego torowisk, a także z niskiego popytu na kolejowe usługi transportowe.

W związku z powyższym najważniejszą przesłanką dla kształtowania spójnego układu sieci dróg różnego rzędu, będzie rzeczywiste zapotrzebowanie na infrastrukturę transportową, stanowiące pochodną rozmieszczenia potencjałów demograficznego i gospodarczego w województwie.

Ponadto w regionach słabiej rozwiniętych racjonalne jest budowanie infrastruktury tam, gdzie jej brak stanowi istotną barierę rozwoju, dlatego należy zwiększać wysiłki na rzecz wspierania przedsiębiorczości i innowacyjności, co jest w takich regionach znacznie skuteczniejszym sposobem na przełamywanie ograniczeń rozwojowych, w tym transportowych.

W horyzoncie 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) strategiczne cele rozwoju regionu lubelskiego w aspekcie transportu, których realizacji będą służyły działania samorządu województwa, to:

- wzmacnianie urbanizacji regionu, w którym główny nacisk położono na poprawę skomunikowania Lublina z obszarami metropolitalnymi Polski i zagranicy,
- restrukturyzacja rolnictwa oraz rozwój obszarów wiejskich, w którym wskazano na wyposażenie obszarów wiejskich w infrastrukturę transportową,
- funkcjonalna, przestrzenna, społeczna i kulturowa integracja regionu, gdzie najważniejszym działaniem jest poprawa wewnętrznego skomunikowania dzięki powiązaniu najważniejszych miast sprawną siecią drogową, budowaną w pierwszej kolejności tam, gdzie stanowi ona barierę rozwoju.

5.3. Układ drogowy

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

Drogi krajowe:

- **DK19:** granica państwa (Białoruś) - Kuźnica - Białystok - Siemiatycze - Międzyrzec Podlaski - Kock - Lubartów - Lublin - Kraśnik - Janów Lubelski - Nisko - Sokołów Małopolski - Rzeszów - Dukla - Barwinek - granica państwa (Słowacja), na wybranych odcinkach jako droga ekspresowa S19,
- **DK48:** Tomaszów Mazowiecki - Inowódz - Klwów - Potworów - Białobrzegi - Głowaczów - Kozienice - Nowe Słowiki - Sieciechów - Opactwo - Dęblin - Moszczanka – Kock.

Drogi wojewódzkie:

- **DW808:** Łuków - Serokomla – Kock,
- **DW809:** Lublin - Krasienin - Kierzkówka - Przytoczno,
- **DW813:** Międzyrzec Podlaski - Parczew - Ostrów Lubelski - Łęczna,
- **DW815:** Wisznice - Parczew - Siemień - Lubartów,
- **DW821:** Klementynów - Ostrów Lubelski,
- **DW829:** Łucka - Łęczna - Biskupice.

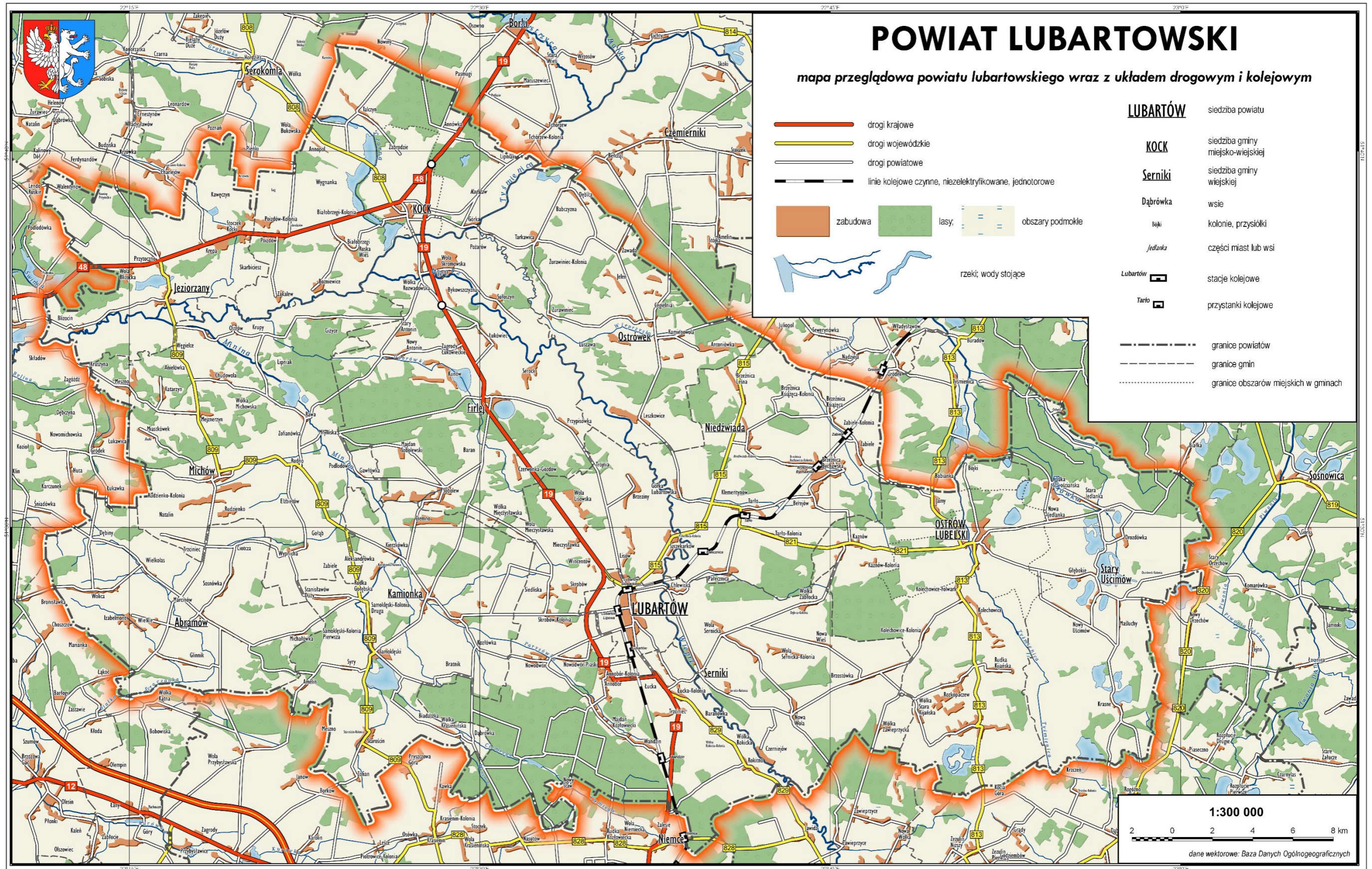
Drogi powiatowe²¹:

- **1221L:** (Wola Osowińska - Nowiny) - Tereba - Talczyn - Annopol - do DW808,
- **1222L:** od drogi 1221L - Talczyn - Tereba - (Pasmugi - do DK19),
- **1223L:** (Borki - Pasmugi) - Annówka - do DK19,
- **1252L:** (od drogi 1251L) - Lipniak - Górka Kocka - do drogi 1532L,
- **1253L:** (Niewęglisz - Czemierniki - Wygnanów) - Cegielnia - Leszkowice - Klementynów - do DW815,
- **1359L:** (Adamów - Krzówka) - Przytoczno - do DK48,
- **1362L:** (Serokomla - Charlejew) - Przytoczno - do DK48,
- **1432L:** od DK 48 - Przytoczno - Walentynów - (Lendo Ruskie),
- **1435L:** (Ułęż - Sobieszyn) - Blizocin - Jeziorzany - do DW809,
- **1500L:** od DW808 - Lebedziów - Poizdów - do DK48,
- **1501L:** od DK48 - Stoczek Kocki - Skarbicierz - Zakalew - Ruska Wieś - do drogi 1503L,
- **1502L:** od DK48 - Poizdów - Zakalew - do drogi 1501L,
- **1503L:** od DK48 - Białobrzegi - Kock (Plac Księżnej Jabłonowskiej),
- **1503L:** miasto Kock - ul. Berka Joselewicza,
- **1504L:** od DW809 - Drewnik - Węgielce - Krupy - Giżyce - Karolina - do drogi 1508L,
- **1505L:** (od drogi 1518L) - Meszno - Miastkówek – do drogi 1515L,
- **1507L:** od drogi 1504L - Krupy - Wólka Michowska - Rawa - Rudno - do DW809,
- **1508L:** od drogi 1507L - Rawa - Antonin Nowy - Karolina - do DK19,
- **1509L:** od drogi 1508L - Antonin Nowy - skrzyż. z DK19 - Łukówiec - Sułoszyn - do drogi 1536L,
- **1510L:** od drogi 1509L - Antonin Nowy - Kunów - Firlej - do drogi 1511L,

²¹ Źródło: http://www.zdp.lubartow.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=439:wykaz-drog-powiatowych&catid=35:wykaz-drog-powiatowych-&Itemid=54

- **1511L:** od drogi 1507L - Młyniska - Firlej - do DK19,
- **1512L:** od drogi 1514L - Ciotcza - Wypnicha - Rudno - do DW809,
- **1513L:** od DW809 - Michów - Rudzienko - Gołąb - do DW 809,
- **1514L:** od drogi 1516L - Michów - (Kurów),
- **1515L:** od drogi 1516L - Michów - Miastkówek - (Łukawica),
- **1516L:** (Żyrzyn - Baranów) - Michów - do DW809,
- **1517L:** od drogi 1518L - Dębiny - Natalin - Rudzienko Kolonia - do drogi 1514L,
- **1518L:** (Markuszów) - Wolica - (Zagózdź) - Blizocin - do drogi 1435L,
- **1520L:** (Wola Osińska - Bronisławka) - Wolica - Trzciniec - do drogi 1514L,
- **1521L:** od drogi 1518L - Dębiny - Abramów - Michałówka - Rudka Gołębska - do DW809,
- **1522L:** (Choszczów - Marianka) - Glinnik - do drogi 1514L,
- **1523L:** od drogi 1521L - Abramów - Sosnowka – Ciotcza - do drogi 1512L,
- **1524L:** (Garbów - Wola Przybysławska) - Abramów - do drogi 1521L,
- **1525L:** od drogi 1512L - Wypnicha - Michałówka - skrz. z drogą 1521L - Dębczyną - Syry - do drogi 1526L,
- **1526L:** (od DK17 - Wola Przybysławska) - Syry - do DW809,
- **1527L:** od drogi 1528L - Kamionka - Samokłęski - do DW809,
- **1528L:** od drogi gminnej Lubartów /Słowackiego/ - Kamionka - Kierzkówka - do DW809,
- **1528L:** m. Lubartów - ul. Lipowa,
- **1529L:** od drogi 1511L - Baran - Sobolew - Ciemno - do drogi 1528L,
- **1530L:** od drogi 1511L - Gawłówka - Sobolew - do drogi 1531L,
- **1531L:** od drogi 1539L - Firlej - skrzyż. z DK19 - Kamionka - do drogi 1528L,
- **1532L:** od DK19 - Kock - obw. Kocka – Tarkawica - Ostrówek Kolonia - do drogi 1533L,
- **1532L:** m. Kock - ul. Cmentarna,
- **1533L:** (Bełcząc) - Dębica - Zawada - do drogi 1532L,
- **1534L:** od drogi 1532L - Tarkawica - Żurawiniec - do drogi 1536L,
- **1535L:** od DK 19 - obwodnica Kocka - Wola Skromowska - Pożarów - Górka Kocka - do drogi 1532L,
- **1536L:** od DK19 - Wola Skromowska - Obwodnica Kocka - Sułoszyn - Żurawiniec - Kolonia Ostrówek – do drogi 1253L,
- **1537L:** od drogi 1253L - Kamienowola – Antoniówka – do DW815,
- **1538L:** od drogi 1539L - Firlej - Serock - Luszawa - do drogi gminnej,
- **1539L:** od DK19 - Firlej - Przypisówka - Lubartów - do DW815,
- **1539L:** Lubartów - ul. Kopernika,
- **1540L:** od drogi 1539L - Przypisówka - Leszkowice - do drogi 1253,
- **1541L:** od drogi 1528L - Skrobów - Wola Mieczysławska - do drogi 1531L,
- **1542L:** od drogi 1541L - Mieczysławka - do DK19,
- **1543L:** od drogi 1528L - Siedliska - Skrobów - do drogi 1541L,
- **1544L:** od DW809 - Syry - Kozłówka - do drogi 1545L,
- **1545L:** od drogi 1528L - Kozłówka - Nowodwór - do drogi gminnej, Lubartów ul. Lubelska,
- **1545L:** m. Lubartów - ul. Nowodworska,
- **1545L:** m. Lubartów - Aleje Tysiąclecia,
- **1546L:** od drogi 1545L - Kozłówka - Dąbrówka - (Nasutów - Dys),
- **1547L:** od drogi DW 809 - Biadaczka - Wólka Krasienińska - Dąbrówka - do drogi 1546L,
- **1548L:** (Garbów - Borków) - Zofian - Starościan - do DW809,

- **1549L:** od drogi 1547L - Wólka Krasienińska - (Kawka - Krasienin),
- **1550L:** Lubartów - Annobór - (Nowy Staw) - (Niemce),
- **1550L:** m. Lubartów - ul. "Zachodnia",
- **1550L:** m. Lubartów - ul. Krańcowa,
- **1551L:** od drogi gminnej Lubartów /ul. Słowackiego/ - Chlewiska - Pałecznicza - Tarło Kol. - do DW821,
- **1551L:** m. Lubartów - ul. Wierzbowa,
- **1553L:** od DW815 - Niedźwiada - Brzeźnica Bychawska - Kaznów - do DW821,
- **1554L:** od DW815 - Brzeźnica Książęca - Zabiele - Brzeźnica Bychawska - do drogi 1553L,
- **1555L:** od drogi 1553L - Niedźwiada - Brzeźnica Książęca - (Gródek),
- **1556L:** od DW821 - Tarło - Berejów - Brzeźnica Bychawska - do drogi 1553L,
- **1557L:** od DK19 - Łucka - Kaznów - do DW821,
- **1558L:** od drogi 1551L - Chlewiska - Serniki - do drogi 1557L,
- **1559L:** od drogi 1557L - Serniki - Nowa Wola - Brzostówka - Kolechowice - do DW813,
- **1560L:** (Niemce) - Rokitno - skrzyż. z DW829 - Czerniejów - do drogi 1559L,
- **1561L:** od drogi 1557L - Wola Sernicka - Nowa Wola - (Zawieprzycze),
- **1562L:** od drogi 1557L - Nowa Wieś - Brzostówka - do drogi 1559L,
- **1563L:** od drogi 1559L - Brzostówka - Wólka Stara - Rozkopaczew - do DW813,
- **1564L:** (Leonów - Włoki - Charleż - Zawieprzycze) - Wólka Zawieprzycza - do drogi 1563L,
- **1565L:** (Wólka Nowa) - Wólka Stara - do drogi 1563L,
- **1566L:** od DW813 - Ostrów Lubelski - Stara Jedlanka - (Sosnowica),
- **1566L:** m. Ostrów Lubelski - ul. Lubelska,
- **1566L:** m. Ostrów Lubelski - ul. Batorego,
- **1566L:** m. Ostrów Lubelski - ul. Mickiewicza,
- **1567L:** (Lubiczyn - Żmijanki - Stępków - Makoszka) - Rudka - Nowa Jedlanka - do drogi 1566L,
- **1568L:** od drogi 1566L - Stara Jedlanka - Rudka - do drogi 1567L,
- **1569L:** (Uhnin - Białka) - Stara Jedlanka - do drogi 1566L,
- **1570L:** od DW813 - Ostrów Lubelski - Głębokie - Drozdówka - Stara Jedlanka - do drogi 1566L,
- **1570L:** m. Ostrów Lubelski - ul. Żabia,
- **1570L:** m. Ostrów Lubelski - ul. Poniatowskiego,
- **1571L:** od drogi 1566L - Orzechów Kolonia - Bobryk - do drogi 1572L,
- **1572L:** od drogi 1573L - Maśluchy - (Orzechów Stary - Zienki),
- **1573L:** od drogi 1574L - Stary Uścimów - Maśluchy - (Orzechów Nowy),
- **1574L:** od drogi 1570 L - Głębokie - Stary Uścimów - Krasne - (Rogóżno),
- **1575L:** (Zezulin - Dratów Kolonia) - Krasne - do drogi 1574L,
- **1577L:** m. Lubartów: ul. Kolejowa,
- **1578L:** m. Lubartów: ul. Powstańców Warszawy,
- **1579L:** m. Lubartów: ul. Szaniawskiego.



Rys. 5.3.1. 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 2010 - 2014 o ok. 80 aut/1000 os. Komunikacja indywidualna w powiatach o słabo rozwiniętej komunikacji publicznej jest często wybieranym środkiem przemieszczania się. Liczba zarejestrowanych pojazdów w powiecie lubartowskim zwiększyła się w 2014 roku w porównaniu z rokiem 2010 z 52 638 do 61 735, co oznacza wzrost o ok. 14,7%.

Tab. 5.4.1. Liczba zarejestrowanych samochodów w powiecie lubartowskim w latach 2010 – 2014.

Rok	Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych/1000 os.
2010	394,8
2011	421,3
2012	439,0
2013	457,7
2014	474,6

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Wzrost liczby samochodów skutkuje decyzjami o rozbudowie sieci drogowej oraz infrastruktury w miastach (m.in. większa liczba parkingów), dodatkowo wywołuje zwiększony popyt na indywidualny transport samochodowy, który wpływa na zwiększenie zagęszczenia ruchu na drogach. Równocześnie zjawiska te przyczyniają się do spadku zainteresowania transportem publicznym.

5.5. Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych 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 2010r. GPR2010.

Najbardziej obciążonym ciągiem drogowym w rejonie Lubartowa jest DK19/S19, którego średnie dobowe natężenie ruchu (SDR) wynosiło:

- 18 628 poj./dobę na odcinku granica powiatu – DW829,
- 18 312 poj./dobę na odcinku DW829 – skrzyżowanie DK19 z ul. Lubelską,
- 8 520 poj./dobę na odcinku skrzyżowanie DK19 z ul. Lubelską – DW815,
- 8 824 poj./dobę na odcinku DW815 – Firlej,
- 9 127 poj./dobę na odcinku Firlej – DK48,
- 7 058 poj./dobę na odcinku DK48 – granica województwa.

Na DK48 SDR wynosił:

- 3 448 poj./dobę na odcinku granica województwa – DW808,
- 2 927 poj./dobę na odcinku DW808 – DK19,

Na drogach wojewódzkich SDR wynosił:

- DW808 2 080 poj./dobę ma odcinku granica powiatu – DK48,
- DW809:
 - 855 poj./dobę na odcinku DK48 – Michów,
 - 2 417 poj./dobę na odcinku Michów – Białki,
 - 1 491 poj./dobę na odcinku Białki – granica powiatu,
- DW813:
 - 1 066 poj./dobę na odcinku granica powiatu – DW821,
 - 1 719 poj./dobę na odcinku DW821 – granica powiatu,
- DW815:
 - 4 040 poj./dobę na odcinku DK19 – skrzyżowanie z ul. Słowackiego,
 - 5 281 poj./dobę na odcinku skrzyżowanie z ul. Słowackiego – DW821,
 - 2 476 poj./dobę na odcinku DW821 – granica powiatu,
- DW821: 1 060 poj./dobę,
- DW829: 3 476 poj./dobę.

Średniodobowy ruch pojazdów silnikowych oraz rowerów w Polsce w 2010 roku²² wyniósł dla dróg krajowych 9 888 pojazdów/dobę, przy czym na drogach międzynarodowych wskaźnik ten wyniósł 16 667 poj./dobę, z kolei na innych krajowych 7 097 poj./dobę. Na drogach wojewódzkich SDR osiągnął zdecydowanie mniejszą wartość – 3 398 poj./dobę. Dla województwa lubelskiego średniodobowy ruch pojazdów wyniósł dla dróg krajowych i wojewódzkich odpowiednio 7 459 poj./dobę i 2 711 poj./dobę, z czego na drogach rangi międzynarodowej na terenie województwa zaobserwowano średni dobowy ruch rzędu 10 028 poj./dobę, zaś na innych drogach krajowych – 6 205 poj./dobę.

Zestawiając pomiar z roku 2005 oraz 2010, zauważyć można, że ruch na drogach krajowych i wojewódzkich ma tendencję wzrostową. Na drogach krajowych w Polsce zaobserwowano zwiększenie liczby pojazdów o 22% (w województwie lubelskim wzrost o 26%), na drogach wojewódzkich nastąpił wzrost zaobserwowanych pojazdów, dla kraju ogółem i dla województwa lubelskiego odpowiednio o 23% i 17%.

Wartości zarejestrowane podczas Generalnego Pomiaru Ruchu w 2010 roku mogą obecnie nie odzwierciedlać rzeczywistego natężenia ruchu na drogach powiatu lubartowskiego. Biorąc pod uwagę zaobserwowany pomiędzy rokiem 2005 a 2010 wzrost natężenia ruchu można spodziewać się, że również pomiar wykonany w roku 2015 wykaże tendencję wzrostową. Jego wyniki będą znane w kwietniu 2016 roku.

²² Dane z GPR2010

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 średniodobowej wartości dopuszczalnej pyłu zawieszonego PM₁₀ z ponadnormatywną częstością oraz rocznej wartości dopuszczalnej (klasa C). Podobne przekroczenia dotyczą benzo(a)pirenu. Do klasy B zaliczono strefę lubelską ze względu na poziom stężeń pyłu PM_{2,5} przekraczający poziom dopuszczalny, lecz nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego powiększonego o margines tolerancji. Zanieczyszczenia gazowe objęte programem badań na terenie województwa lubelskiego, w tym powiatu lubartowskiego w 2014 r., tj. 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. 5.6.1. 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	B		stężenia substancji na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne lecz nie przekraczają poziomów dopuszczalnych powiększonych o margines tolerancji
7	Pył zawieszony PM 10	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
8	Benzo(a)piren			

Źródło: Ocena jakości powietrza w województwie lubelskim za 2014 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. 5.6.1. 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 środowiska²³ 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.

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.

²³ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 z późn. zm.).

W tabeli 5.6.2. przedstawiono dopuszczalne wartości poziomu hałasu w środowisku²⁴ generowane przez transport.

Tab. 5.6.2. 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.

²⁴Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 112).

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 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 przemyślanych 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.

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 wyłączone 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. 6.1.1. Oszacowana macierz potoków ruchu pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu lubartowskiego.

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

* - z gmin miejsko-wiejskich: Kock i Ostrów Lubelski osobno wyodrębniono obszary miejskie i obszary wiejskie

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

Pewne znaczenie również mają potoki pasażerskie pomiędzy gminami:

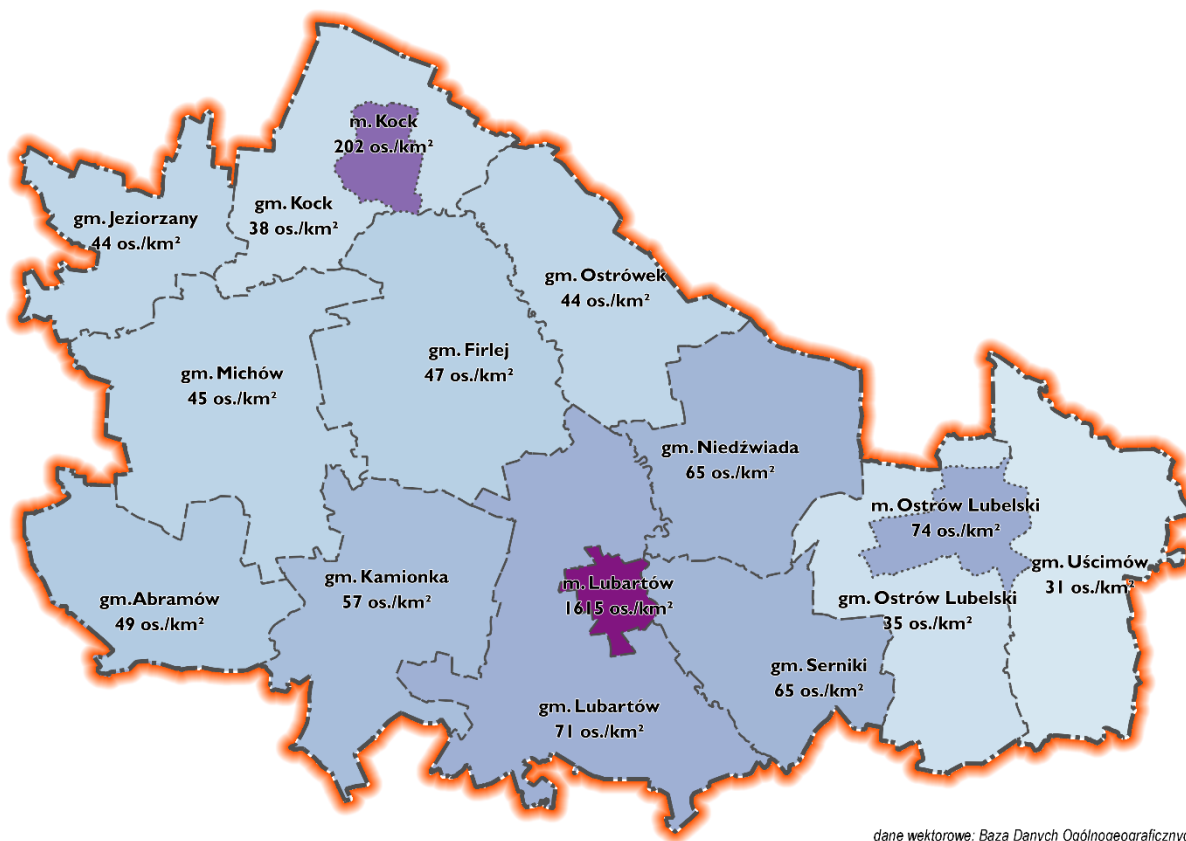
- Gmina Lubartów – Gmina Niedźwiada,

- Gmina Lubartów – Gmina Kamionka,
- Miasto Lubartów – Miasto Ostrów Lubelski,
- Miasto Lubartów – Gmina Firlej.

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, obowiązkowe podróże. Z tego powodu najczęściej podróży międzygminnych, wewnątrzpowiatowych ma swój początek lub koniec w granicach miasta Lubartów.



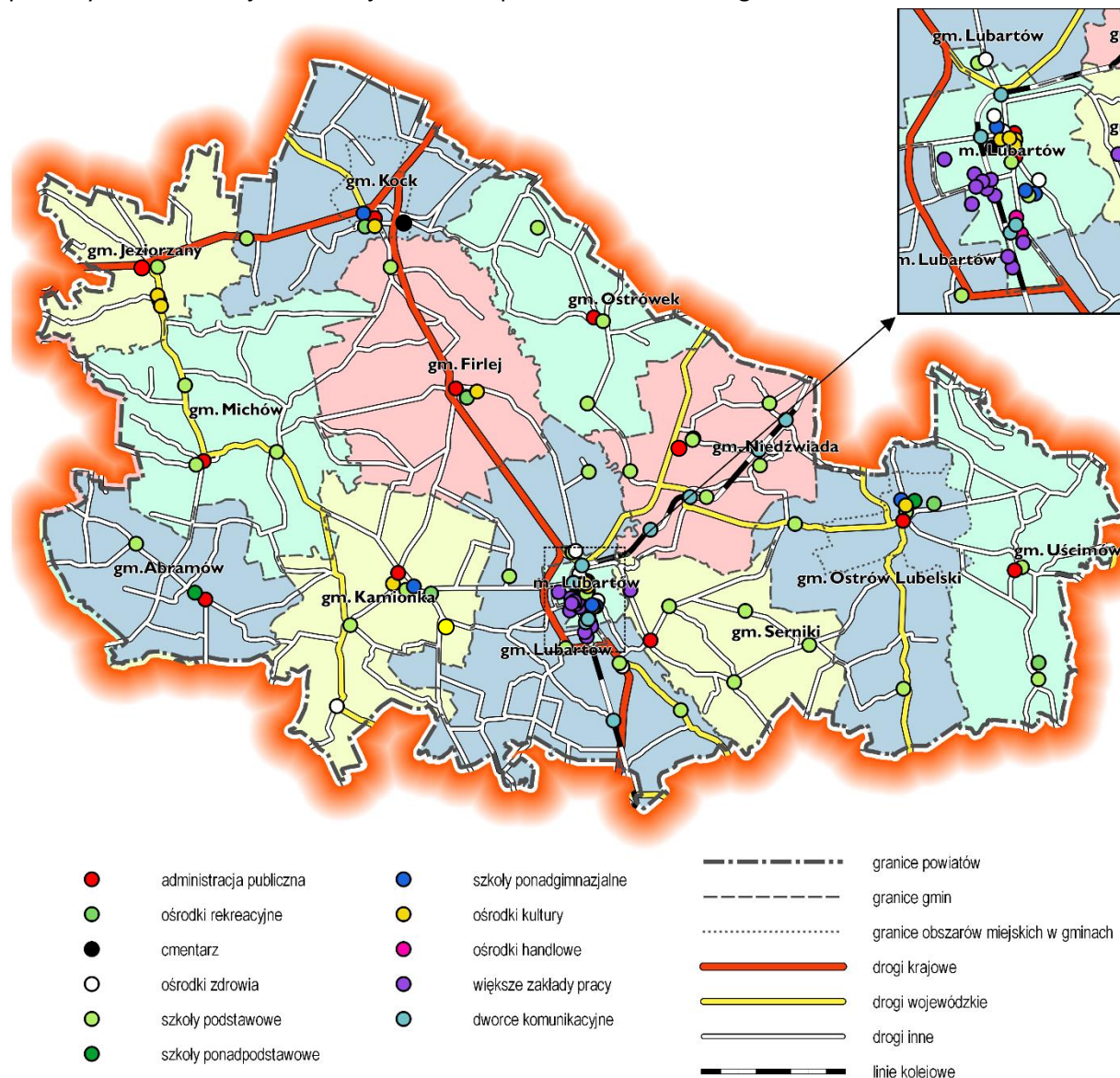
Rys. 6.1.1. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu lubartowskiego.

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 długoletnia określająca dynamikę zmian liczby ludności w ostatnich latach jest zgodna ze stanem faktycznym.

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. 6.2.1. 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 wchodzi 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 umożliwi 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 2011 r. na terenie powiatu lubartowskiego orzeczenie o niepełnosprawności posiadało 12,2% ogółu mieszkańców (tj. 10 996 osób)²⁵.

Tab. 7.3.1. Liczba osób niepełnosprawnych powiatu lubartowskiego na tle województwa lubelskiego.

Jednostka	Osoby niepełnosprawne		
	w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku poprodukcyjnym
województwo lubelskie	11 470	144 379	155 947
powiat lubartowski	361	5 287	5 348

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

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 krawędziach peronowych przystanków (np. poprzez użycie innej faktury powierzchni peronowej),
- likwidacja barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży,

²⁵ Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

- stosowanie obniżonych krawężników, azyli dla pieszych na środku dróg, innej faktury nawierzchni wyróżniającej je z przestrzeni chodnika i jezdni,
- 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).

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 pożądany 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 26 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 14 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 trasa Jeziorzany – powiat rycki,
- 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.

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. 8.1.1 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. 8.1.1).

Tab. 8.1.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Numer linii	Trasa	Uwagi
401	Jeziorzany - Przytoczno - Krępa - Stoczek Kocki - Poizdów - Białobrzegi - Kock - Wola Skromowska - Bykowszczyzna - Wólka Rozwadowska - Łukówiec - Zagrody Łukowieckie - Firlej - Czerwonka-Gozdów - Mieczysława - Wincentów - Lubartów	
402	Lubartów - Lisów - Brzeziny - Trójnia - Przypisówka - Firlej	
403	Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Górka Lubartowska - Leszkowice - Kamienowola - Cegielnia - Ostrówek Kolonia - Zawada - Tarkawica - Żurawiniec - Luszawa / ... - Tarkawica - Babczyzna - Dębica	
404	Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Górka Lubartowska - Leszkowice - Kamienowola - Cegielnia - Ostrówek Kolonia - Zawada - Tarkawica - Górka - Kock	
410	Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Niedźwiada - Niedźwiada Kolonia - Brzeźnica Bychawska Kolonia - Brzeźnica Bychawska - Berejów - Tarło - Tarło-Kolonia - Pałecznicza - Chlewiska - Lubartów	
411	Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza Kolonia - Tarło - Berejów - Brzeźnica Bychawska - Brzeźnica Bychawska Kolonia - Niedźwiada	
412	Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Niedźwiada - Niedźwiada Kolonia - Brzeźnica Bychawska Kolonia - Brzeźnica Bychawska - Zabiele - Zabiele-Kolonia - Brzeźnica Książęca - Brzeźnica Książęca Kolonia	
413	Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Niedźwiada - Niedźwiada-Kolonia - Brzeźnica Książęca Kolonia - Brzeźnica Książęca - Zabiele Kolonia - Zabiele	
414	Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Niedźwiada - Niedźwiada Kolonia - Brzeźnica Bychawska Kolonia - Brzeźnica Bychawska - Berejów - Tarło	
420	Lubartów - Chlewiska - Pałecznicza - Tarło - Niedźwiada - Niedźwiada Kolonia - Brzeźnica Bychawska Kolonia - Brzeźnica Bychawska - Berejów - Tarło - Pałecznicza - Chlewiska - Lubartów	

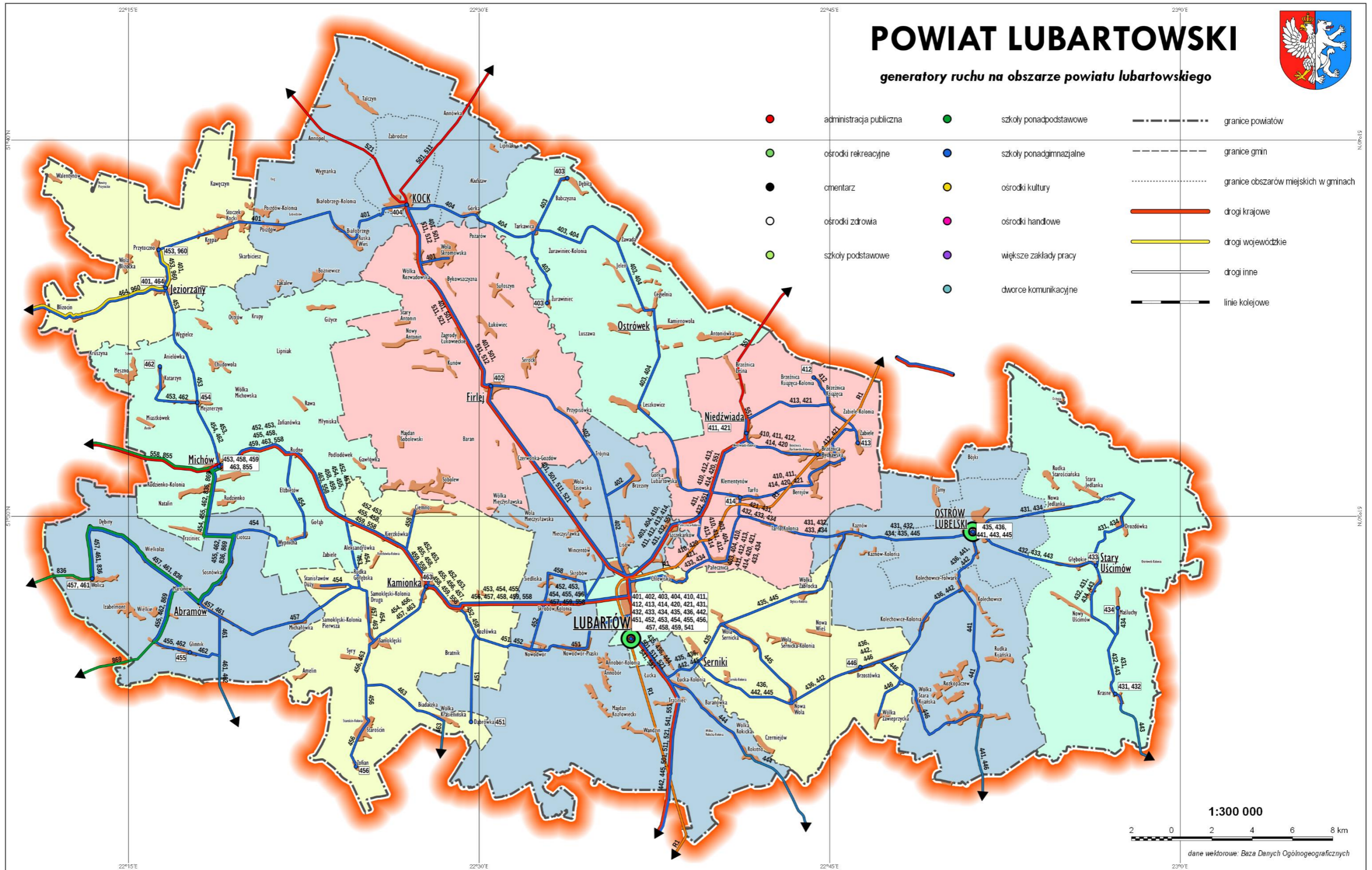
Numer linii	Trasa	Uwagi
421	Niedźwiada - Brzeźnica Książęca - Zabiele - Brzeźnica Bychawska - Berejów - Tarło - Tarło-Kolonia - Pałecznicza - Chlewiska - Lubartów	
431	Lubartów - Szczekarków - Kolonia Pałecznicza - Tarło - Tarło Kolonia - Kaznów - Kaznów Kolonia - Ostrów Lubelski - Nowa Jedlanka - Stara Jedlanka - Drozdówka - Stary Uścimów - Nowy Uścimów - Maśluchy - Krasne Kolonia - Krasne	
432	Lubartów - Szczekarków - Kolonia Pałecznicza - Tarło - Tarło Kolonia - Kaznów - Kaznów Kolonia - Ostrów Lubelski- Głębokie - Stary Uścimów - Nowy Uścimów - Maśluchy - Krasne	
433	Lubartów - Chlewiska - Pałecznicza - Tarło - Tarło-Kolonia - Kaznów - Kaznów-Kolonia - Ostrów Lubelski - Głębokie - Stary Uścimów	
434	Lubartów - Chlewiska - Pałecznicza - Tarło - Tarło-Kolonia - Kaznów - Kaznów-Kolonia - Ostrów Lubelski - Nowa Jedlanka - Stara Jedlanka - Drozdówka - Stary Uścimów - Nowy Uścimów - Maśluchy	
435	Lubartów - Łucka - Serniki - Wola Sernicka - Wólka Zabłocka - Kaznów - Kaznów Kolonia - Ostrów Lubelski	
436	Ostrów Lubelski - Kolechowice - Kolechowice Kolonia - Kolechowice Kolonia Kujawiaki - Kolechowice Kolonia - Brzostówka - Nowa Wola - Nowa Wola Marysin - Serniki Kolonia - Serniki - Łucka Kolonia-Dolna - Łucka - Lubartów	
441	Lublin - Wólka - Długie - Turka - Łuszczów Pierwszy - Stawek - Kijany - Stoczek - Zezulin - Kocia Góra - Rozkopaczew - Rudka Kijańska - Kolechowice - Kolechowice-Folwark - Ostrów Lubelski	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatami Łęczyńskim, Lubelskim i Miastem Lublin
442	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Wandzin - Trzcinec - Łucka - Łucka Kolonia - Serniki - Serniki Kolonia - Nowa Wola - Brzostówka - Kolechowice Kolonia - Kolechowice - Kolechowice Folwark - Ostrów Lubelski	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Lubelskim i Miastem Lublin
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 Powiatami Łęczyńskim, Lubelskim i Miastem Lublin

Numer linii	Trasa	Uwagi
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 Powiatami Łęczyńskim, Lubelskim i Miastem Lublin
445	Ostrów Lubelski - Kaznów Kolonia - Kaznów - Wólka Zabłocka - Wola Sernicka - Nowa Wola - Serniki - Łucka Kol. - Łucka - Trzciniac - Wandzin - Zalesie - Niemce - Ciecierzyn - Elizówka - Lublin	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Lubelskim i Miastem Lublin
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 Powiatami Łęczyńskim, Lubelskim i Miastem Lublin
451	Dąbrówka - Bratnik - Kozłówka - Kozłówka - Nowodwór - Nowodwór-Piaski - Lubartów	
452	Lubartów - Skrobów Kolonia - Nowodwór - Kozłówka - Kamionka - Kierzkówka - Gołąb - Rudno - Michów	
453	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kamionka - Kierzkówka - Gołąb - Rudno - Michów - Mejznerzyn - Katarzyn - Anielówka - Drewnik - Jeziorzany - Przytoczno	
454	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłówka - Kamionka - Samokłęski - Rudka Gołębska - Stanisławów Duży - Aleksandrówka - Gołąb - Rudno - Gołąb - Wypnicha - Ciotcza - Trzciniac - Rudzienko - Rudzienko Kolonia - Michów - Mejznerzyn	
455	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłówka - Kamionka - Kierzkówka - Gołąb - Rudno - Michów - Rudzienko - Trzciniac - Ciotcza - Sosnówka - <i>Abramów</i> - Marcinów - Wielkie - Glinnik	
456	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłówka - Kamionka - Samokłęski - Starościan - Zofian	
457	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłówka - Kamionka - Samokłęski - Rudka Gołębska - Michałówka - Abramów - Marcinów - Wielkolas - Dębiny - Wolica	
458	Lubartów - Skrobów - Siedliska - Kozłówka - Kamionka - Ciemno - Kierzkówka - Gołąb - Podlodówek - Rudno - Michów	
459	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłówka - Kamionka - Kierzkówka - Gołąb - Rudno - Michów	

Numer linii	Trasa	Uwagi
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 Powiatem Lubelskim i Miastem Lublin
462	Katarzyn - Mejnierzyn - Michów - Rudzienko Kolonia - Rudzienko - Trzciniac - 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 Powiatem Lubelskim i Miastem Lublin
463	Lublin - Jakubowice Konińskie - Jakubowice Konińskie-Kolonia - Majdan Krasieniński - Krasienin Kolonia - Krasienin - Osówka Kolonia - Pryszczowa Góra - Staroścín Kolonia - Staroścín - Biadaczka - Syry - Samokłęski - Kamionka / ... - <i>Samokłęski - Rudka Gołębska - Aleksandrówka - Gołqb - Rudno - Michów</i>	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Lubelskim i Miastem Lublin
464	Jeziorzany - Blizocin - Sobieszyn	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Ryckim
836	Puławy - Wronów - Osiny - Żyrzyn - Zagrody - Kotliny - Choszczów - Bronisławka - Wolica - Dębiny - Wielkolas - Marcinów - Abramów - Sosnówka - Ciotcza - Michów	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Puławskim
855	Puławy - Wronów - Osiny - Żyrzyn - Żerdź - Baranów - Wola Czołnowska - Kozioł - Gródek - Michów	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Puławskim
869	(Lublin) - /powiat lubelski/ - Markuszów - Kurów - Kłoda - Zastawie - Łąkoć - Glinnik - Wielkie - Marcinów - Abramów - Sosnówka - Ciotcza - Michów	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatami Lubelskim, Puławskim i z Miastem Lublin
960	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Bazanów - Miłosze - Trzcianki - Ułęż - Sobieszyn - Blizocin - Jeziorzany – Przytoczno	Możliwość organizacji po zawarciu stosownego porozumienia z Powiatem Ryckim

Kursywą podano opcjonalne przebiegi tras dla wybranych kursów.

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 8.1.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

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. 8.4.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

L.p.	Wyszczególnienie	Pojazd fabrycznie nowy, wprowadzony do eksploatacji	Pozostałe pojazdy
1	niska podłoga (przynajmniej w części pojazdu)*	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

L.p.	Wyszczególnienie	Pojazd fabrycznie nowy, wprowadzony do eksploatacji	Pozostałe pojazdy
5	monitoring przestrzeni pasażerskiej	X	
6	elektroniczny wyświetlacz przedni z kierunkiem i oznaczeniem linii komunikacyjnej	X	X (dopuszcza się zastosowanie statycznej tablicy informacyjnej)
7	tablica informacyjna boczna z prawej strony pojazdu z kierunkiem i oznaczeniem linii komunikacyjnej*	X	X
8	aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez Powiat Lubartowski, wewnątrz w pojeździe	X	X
9	pojemniki na kolportaż rozkładów jazdy oraz innych informacji według jednolitego wzoru	X	X
10	klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej	X	
11	ogrzewanie pojazdu	X	X

*- nie dotyczy minibusów

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 zastępować okien.

8.5. Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych

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

Oprócz stosowania pojazdów 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 pojazdów,
- 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 – przyklęk 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 krawężniach 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. 8.6.1. 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. 8.6.2. 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.

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. z 2015 r., poz. 611 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1458 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1414 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1297 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 584 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 758 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 zezwolenia 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 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, 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, jest²⁶:

- 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,
- 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

²⁶ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 7.

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 ²⁷:

- 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 należą²⁸:

- 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 na²⁹:

²⁷ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 7 ust. 4.

²⁸ *Ibidem*, art. 8.

- 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, 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 zbiorowym³⁰ 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,

²⁹ *Ibidem*, art. 15.

³⁰ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 43.

- 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:

- 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),
- 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),
- 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),
- 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),
- Ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (ustalającej kwestie własności dróg różnych kategorii oraz obowiązki właścicieli),
- 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),
- 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 bezpośrednio z pominięciem procedury przetargowej³¹, albo
- podmioty wybrane w postępowaniu³² o świadczenie usług publicznych w trybie:

³¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 22 ust. 1 pkt 2.

- Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych³³,
- Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- w oparciu o bezpośrednie udzielenie zlecenia z pominięciem procedury przetargowej.

Każdy podmiot wewnętrzny powinien³⁴:

- 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.

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 uchylecia 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 cywilno-prawnych (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 osób³⁵. 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 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych,

³² Ustawa z dnia 29 stycznia 2004. r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 2164).

³³ Art. 4 pkt 13 Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 907 z późn. zm.) zezwala na udzielanie przez organ władzy publicznej zamówień podmiotom wewnętrznym tego organu oraz wymienia warunki, konieczne do takiego udzielenia.

³⁴ Pkt 18 preambuły oraz art. 5 ust 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady.

³⁵ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 6.

- Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- może także zawrzeć umowę bezpośrednio w przypadku, gdy³⁶ :
 - 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 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych i Ustawę z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach – 24 miesiące), albo
 - umowa dotyczy transportu kolejowego

Umowa o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego może dotyczyć linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na okres nie dłużej niż 10 lat w przypadku transportu drogowego oraz nie dłużej niż 15 lat w przypadku transportu kolejowego³⁷.

Umowa powinna zawierać³⁸:

- 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 zakresu³⁹,
- 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,

³⁶ Ibidem, art. 22 ust. 1.

³⁷ Ibidem, art. 25 ust. 2.

³⁸ Ibidem, art. 25 ust. 3.

³⁹ Art. 48 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.) obliguje 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.

- 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 używa 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 zostać upublicznione w Biuletynie Informacji Publicznej, w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej⁴⁰, w siedzibie organizatora oraz na stronie internetowej. W ogłoszeniu powinny być zawarte⁴¹:

- 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.

Konkretny tryb wyboru operatora zostanie określony zależnie od możliwości finansowych powiatu lubartowskiego zgodnie z wytycznymi przedstawionymi w rozdziale 10.1.

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

⁴⁰ 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

⁴¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 23.

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 uwzględnić 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.

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 ustaw⁴²,
 - 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.

⁴² 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 (teksty jednolity Dz. U. z 2012 r., poz. 1138),
- Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 840 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. z 2014 r., poz. 1206),
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 2156 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2012 r., poz. 572 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1824 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka (Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280 z późn. zm.).

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 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 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)⁴³. 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.⁴⁴

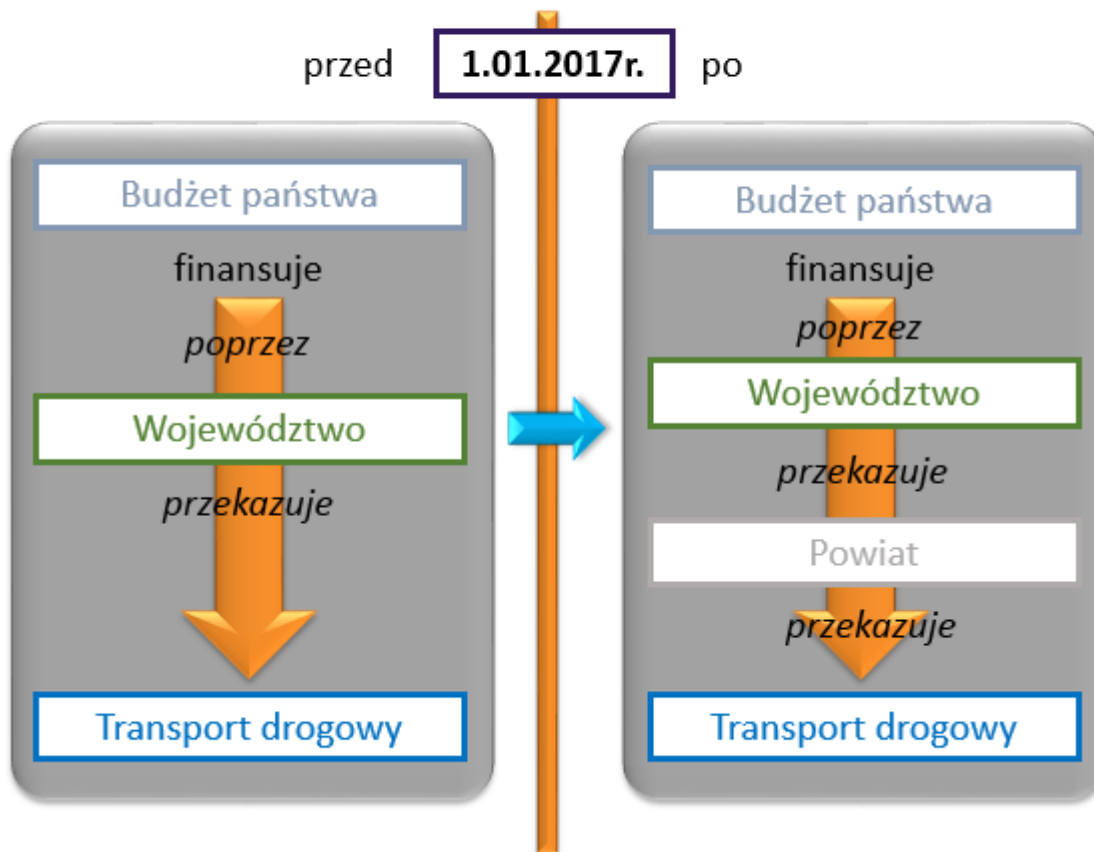
Wśród instrumentów i źródeł finansowania przewozów mających charakter użyteczności publicznej wyróżnić należy:

- przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych (pobierane przez operatora lub organizatora),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (środki z budżetu państwa),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione (środki własne organizatora),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (środki własne organizatora),
- udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

⁴³ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 1 ust. 2

⁴⁴ Ibidem, art. 12 ust. 1 pkt 3

Zasady finansowania uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym (w tym drogowym)



Rys. 10.1.1. Zasady finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów.

Źródło: opracowanie własne.

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.⁴⁵

⁴⁵ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 50 ust. 1 pkt 2 lit a)

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)⁴⁶. 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 rozszczenie 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. Ten tryb wypłacania rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych, odmienny od obecnego, będzie funkcjonował od dnia 01.01.2017 r. Do końca 2016 roku obowiązuje obecny tryb wypłacania tego rodzaju rekompensaty, który wyklucza jednoczesne otrzymywanie jakichkolwiek rekompensat od właściwego Urzędu Marszałkowskiego i innych jednostek samorządu terytorialnego.

W ramach rekompensaty operatorowi przysługuje tzw. „rozsądny zysk”. Zapis ten nie dotyczy podmiotów:

- wybranych w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- z którymi bezpośrednio zawarto umowę o świadczenie usług przewozowych i przyjęła ona formę koncesji lub usługi,
- będącymi samorządowymi zakładami budżetowymi.⁴⁷

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”.⁴⁸

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

⁴⁶ 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.

⁴⁷ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 52 ust. 3

⁴⁸ 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. 10.1.1. 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
Koncesja	z operatorem wybranym w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi na okres do 10 lat	operatorowi będzie przysługiwać rekompensata 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) rekompensata za koszty w związku ze świadczeniem usług w publicznym transporcie zbiorowym tylko w przypadku udzielenia pomocy finansowej zainteresowanych gmin	budżet państwa oraz dodatkowo (fakultatywnie) 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	nie jest przewidywane
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 29 stycznia 2004 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 zaofiarowanej 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 rocznie⁴⁹.

Źródło: opracowanie własne.

⁴⁹ Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 ze zm.), art. 22 ust. 2

Przewidywane tryby wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego w powiecie lubartowskim⁵⁰:

- w oparciu o Ustawę z dnia 9 stycznia 2009 r. o *koncesji na roboty budowlane lub usługi* (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.) – operatorom przysługiwać będzie wyłącznie rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz odpowiednie prawa i obowiązki, przedstawione w Tab. 10.1.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.
- w oparciu o Ustawę z dnia 29 stycznia 2004 r. *Prawo zamówień publicznych* (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 2164) – tryb, w którym niezbędne będzie zarezerwowanie odpowiednich środków finansowych na pokrycie kosztów dla operatorów w związku ze świadczeniem usług o charakterze użyteczności publicznej w publicznym transporcie zbiorowym,
- w oparciu o bezpośrednie zawarcie umowy w przypadkach , gdy:
 - wartość roczna usług przewozowych jest mniejsza niż 1 mln € 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 € i 600 tys. kilometrów), albo
 - w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o wymienione wyżej ustawy (umowa nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach do 24 miesięcy).

Reasumując, Powiat Lubartowski planuje zawierać umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczące linii komunikacyjnej lub linii komunikacyjnych przedstawionych na Rys. 8.1.1. i w Tab. 8.1.1. zależnie od warunków finansowych w ramach 3 trybów przedstawionych w Tab. 10.1.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej., przy czym 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 celowej⁵¹ przez zainteresowane gminy (współfinansowanie powiatowych przewozów pasażerskich, przebiegających przez obszar poszczególnych gmin).

Dopuszcza się możliwość zawierania kilku umów z różnymi operatorami na obsługę jednej linii komunikacyjnej.

Przewozy o charakterze użyteczności publicznej mogą nie zostać uruchomione przez Powiat Lubartowski, jeżeli zostaną wprowadzone przez ustawodawcę zmiany w prawodawstwie krajowym, które uwzględnią finansowanie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych

⁵⁰ Ibidem, art. 19.

⁵¹ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1515 z późn. zm.), art. 10 ust. 2.

uprawnień do ulgowych przejazdów dla wszystkich podmiotów prowadzących regularny przewóz osób, a wykonujących powiatowe przewozy pasażerskie.

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. 10.2.1. 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.

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 jazdy⁵² 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.

⁵² Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz.U. 2012 poz. 451)

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 (stupów 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.

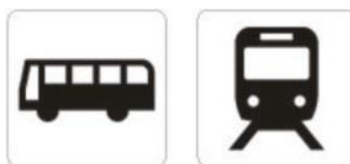
Informacja pasażerska dostępna na przystankach komunikacyjnych powinna być przygotowywana w jednolitej formie graficznej, niezależnie od tego, kto jest jej właścicielem.

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 jednolicie uzgodnionego wzoru;



Rys. 11.1.1. 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. 11.1.2. 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 pojazdach, to:

- tablice zewnętrzne – z przodu i z prawej strony pojazdu prezentujące nazwę linii komunikacyjnej i kierunku jazdy (preferowane wyświetlacze elektroniczne),
- informacje na temat taryfy biletowej, regulaminu przewozów z danymi teled adresowymi 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 wyszukanie 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	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 5px; font-weight: bold; font-size: 24px; border-radius: 10px; margin-right: 10px;">459</div> <div> <h1 style="margin: 0;">Kozłówka</h1> <p style="margin: 0;">kierunek</p> <h2 style="margin: 0;">Lubartów</h2> </div> <div style="text-align: right;">  <p style="margin: 0;">POWIAT LUBARTOWSKI</p> </div> </div>					
2.		Rudno						
3.		Gołąb						
4.		Kierzkówka						
5.		Kamionka						
6.	0:00	Kozłówka	ROZKŁAD WAŻNY OD 01.01.2017 DO 04.03.2017					
			DNI ROBOCZE (BEZ ŚWIĄT)					
7.	0:04	Siedliska	<u>06:01</u>	09:14	<u>13:01</u>	15:01	17:05	<u>19:10</u>
8.	0:08	Skrobów Kolonia						
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					
			<p>Podkreślenie pod godziną: <u>08:00</u> - kurs obsługiwany pojazdem dostosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych</p> <p>Podkreślenie pod przystankiem: <u>Lubartów</u> - przystanek dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych</p> <p> - dworzec autobusowy</p> <p> - dworzec kolejowy</p>					
			ORGANIZATOR		OPERATOR			
			Dane organizatora		Dane operatora			

Rys. 11.4.1. Przykładowy wzór rozkładu jazdy.

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.).

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. Działania 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)⁵³;
- 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.

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

źródło: materiały własne TRAKO.



Rys. 12.3.2. 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:

- a) taryfowym - poprzez wprowadzenie jednolitego systemu taryfowego na możliwie szerokim obszarze;
- b) rozkładów jazdy - poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych;
- c) 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. z 2015 r., poz. 915)
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 460 z późn. zm.)
3. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. Nr 45, poz. 236 z późn. zm.)
4. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zm.)
5. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 611 z późn. zm.)
6. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1458 z późn. zm.)
7. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013, poz. 1414 z późn. zm.)
8. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1297 z późn. zm.)
9. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 z późn. zm.)
10. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1138 z późn. zm.)
11. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 z późn. zm.)
12. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 2164)
13. Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 113)
14. Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 584 z późn. zm.)
15. Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 758 z późn. zm.)
16. Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 840 z późn. zm.)
17. Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego
(tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 1206 z późn. zm.)
18. Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 2156 z późn. zm.)
19. Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 572 z późn. zm.)
20. Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych

- (Dz. U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1824 z późn. zm.)
21. Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka
(tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 1187 z późn. zm.)
 22. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1515 z późn. zm.)
 23. 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)
 24. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
(tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE C 326 z 26.10.2012)
 25. 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)
 26. Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)
 27. Uchwała Nr XI/162/2015 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 30 października 2015 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego.
 28. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. 2012 poz. 451)

14. Dokumenty źródłowe

1. Narodowy Spis Powszechny Ludności 2014
2. Instrukcja PKP PLK S.A. Id-12 – Wykaz linii kolejowych
3. Bank Danych Lokalnych, GUS
4. Rozkłady jazdy przewoźników w transporcie drogowym
5. Rozkład jazdy połączeń kolejowych (PKP Polskie Linie Kolejowe SA)
6. Generalny pomiar ruchu – 2010 r.

15. Spis tabel

Tab. 1.3.1. Elementy planu	10
Tab. 3.2.1. Liczba ludności w powiecie lubartowskim – stan na 31.12.2014 r.	13
Tab. 3.3.1. Wskaźniki demograficzne powiatu lubartowskiego na tle województwa lubelskiego	16
Tab. 3.3.2. Zmiany demograficzne w powiecie lubartowskim	16
Tab. 3.3.3. Prognoza liczby ludności powiatu lubartowskiego do roku 2035.....	17
Tab. 3.4.1. Struktura zatrudnienia w powiecie lubartowskim w roku 2014.....	18
Tab. 3.4.2. Podstawowe dane budżetowe powiatu lubartowskiego dotyczące publicznego transportu zbiorowego.....	18
Tab. 3.5.1. Edukacja w powiecie lubartowskim w roku szkolnym 2014/2015.	19
Tab. 4.1.1. Wykaz par kursów pociągów przebiegających przez teren powiatu lubartowskiego.	20
Tab. 5.4.1. Liczba zarejestrowanych samochodów w powiecie lubartowskim w latach 2010 – 2014.....	37
Tab. 5.6.1. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO	41
Tab. 5.6.2. Dopuszczalny poziom hałasu.	42
Tab. 6.1.1. Oszacowana macierz potoków ruchu pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu lubartowskiego.	45
Tab. 7.3.1. Liczba osób niepełnosprawnych powiatu lubartowskiego na tle województwa lubelskiego. .	50
Tab. 8.4.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.	58
Tab. 10.1.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.	75
Tab. 10.2.1. Rentowność przewozu osób w przedsiębiorstwach komunikacji samochodowej (PKS) w latach 2005-2010.	77

16. Spis rysunków

Rys. 5.3.1. Podstawowy układ drogowy na obszarze objętym Planem. Źródło: opracowanie własne.....	36
Rys. 6.1.1. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu lubartowskiego.	46
Rys. 8.6.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej.....	60
Rys. 8.6.2. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu.	61
Rys. 10.1.1. Zasady finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów.....	73
Rys. 11.1.1. Przykład piktogramów oznaczających środki transportu w węzłach przesiadkowych	79
Rys. 11.1.2. Przykład węzłowego przystanku autobusowego ze słupkami zawierającymi numery linii utrzymane w zgodzie z przyjętą kolorystyką na schematach tras (Zürich, Szwajcaria)	80
Rys. 12.3.1. Perony autobusowe przed dworcem kolejowym w miejscowości Landeck (Austria). Zaprojektowanie peronów w taki sposób ułatwia ich opuszczenie przez autobus.	86
Rys. 12.3.2. 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.	86

17. Załączniki

Załącznik 1. Wykaz linii komunikacyjnych w transporcie drogowym działających na podstawie zezwoleń 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	Zwykła	U/0608/05	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłowska (Pałac) - Kamionka - Kierzkówka - Gołąb - Rudno - Michów	4	4	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Kamionka, gm. Michów,
2	Dariusz Piskorski	Zwykła	U/0608/31	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłowska (Pałac) - Kamionka - Kierzkówka - Gołąb - Rudno - Michów	7	7	4	4		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Kamionka, gm. Michów,
3	Dariusz Piskorski	Zwykła	U/0608/01	Lubartów - Skrobów Kolonia - Nowodwór - Kozłowska (Malinówka) - Kozłowska - Kamionka - Kierzkówka - Gołąb - Rudno - Michów	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Kamionka, gm. Michów,
4	Kazimierz Bieliński	Zwykła	LU39	Lubartów - Skrobów - Siedliska - Kozłowska - Kamionka - Ciemno - Kierzkówka - Gołąb - Podłodówek - Rudno - Michów	10	10	10	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Kamionka, gm. Michów,
5	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	U/0608/42	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłowska (Pałac) - Kamionka - Kierzkówka - Gołąb - Rudno - Michów	33	33	20	7		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Kamionka, gm. Michów,
6	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	U/0608/40	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłowska (Pałac) - Kamionka - Samokłęski - Rudka Gołębska - Aleksandrówka - Gołąb - Rudno - Gołąb (Zabiele) - Wypnicha - Ciotcza - Trzciniac - Rudzienko - Rudzienko Kolonia - Michów - Mejnierzyn	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Abramów, gm. Kamionka, gm. Michów,
7	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	U/0608/40	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłowska (Pałac) - Kamionka - Samokłęski - Rudka Gołębska - Aleksandrówka - Gołąb - Rudno - Elżbietów - Gołąb - Wypnicha - Ciotcza - Trzciniac - Rudzienko - Michów - Mejnierzyn	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Abramów, gm. Kamionka, gm. Michów,
8	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	U/0608/41	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłowska (Pałac) - Kamionka - Kierzkówka - Gołąb - Rudno - Michów - Rudzienko - Trzciniac - Ciotcza - Sosnówka - Abramów - Marcinów - Wielkie - Glinnik	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Abramów, gm. Kamionka, gm. Michów,
9	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	U/0608/41	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłowska (Pałac) - Kamionka - Kierzkówka - Gołąb - Rudno - Michów - Rudzienko - Trzciniac - Ciotcza - Sosnówka - Marcinów - Wielkie - Glinnik	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Abramów, gm. Kamionka, gm. Michów,
10	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	U/0608/39	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłowska (Pałac) - Kamionka - Samokłęski - Starościan - Zofian	3	3	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Kamionka,
11	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	U/0608/35	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłowska (Pałac) - Kamionka - Samokłęski - Rudka Gołębska - Rudka Gołębska (Stanisławów) - Michałówka - Abramów - Marcinów - Wielkołas - Wielkołas Kolonia - Dębiny - Wolica	8	7	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Abramów, gm. Kamionka,
12	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	U/0608/26	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłowska (Pałac) - Kamionka	18	18	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Kamionka,
13	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła		Lubartów - Skrobów - Siedliska - Kozłowska - Kamionka - Ciemno - Kierzkówka - Gołąb - Rudno - Michów	2	2	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Kamionka, gm. Michów,
14	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	U/0608/43	Stanisławów Duży - Aleksandrówka - Gołąb - Rudno	0	0	0	1		gm. Kamionka, gm. Michów,
15	SPRINT BUS Sp. z o.o.	Zwykła	U/0608/04	Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłowska (Pałac) - Kamionka - Kierzkówka - Gołąb - Rudno - Michów - Mejnierzyn - Katarzyn - Anielówka - Drewnik - Jeziorzany	4	4	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Jeziorzany, gm. Kamionka, gm. Michów,
16	SPRINT BUS Sp. z o.o.	Zwykła	U/0608/04	Michów - Mejnierzyn - Katarzyn - Anielówka - Drewnik - Jeziorzany	1	1	0	0		gm. Jeziorzany, gm. Michów,
17	Marek Matyjaszczyk	Zwykła		Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza Kolonia - Tarło - Berejów - Brzeźnica Bychawska - Brzeźnica Bychawska Kolonia - Niedźwiada	2	2	1	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
18	Marek Matyjaszczyk	Zwykła		Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza Kolonia - Tarło	2	2	1	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
19	Marek Matyjaszczyk	Zwykła		Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza Kolonia - Tarło - Berejów - Brzeźnica Bychawska - Brzeźnica Bychawska Kolonia	1	1	1	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
20	Marek Matyjaszczyk	Zwykła		Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza Kolonia - Tarło - Niedźwiada	1	1	1	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
21	Marek Matyjaszczyk	Zwykła		Lubartów - Szczekarków - Kolonia Pałecznicza - Tarło - Tarło Kolonia - Kaznów - Kaznów Kolonia - Ostrów Lubelski - Głębokie Kolonia - Głębokie - Uścimów Stary - Uścimów Nowy - Maśluchy	1	0	0	0		M. Lubartów, gm. Ostrów Lubelski, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Uścimów,
22	Marek Matyjaszczyk	Zwykła		Lubartów - Szczekarków - Kolonia Pałecznicza - Tarło - Tarło Kolonia - Kaznów - Kaznów Kolonia - Ostrów Lubelski - Jedlanka Nowa - Jedlanka - Drozdówka - Uścimów Stary - Uścimów Nowy - Maśluchy - Krasne Kolonia - Krasne	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Ostrów Lubelski, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Uścimów,

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				
23	Marek Matyjaszczyk	Zwykła		Lubartów - Szczekarków - Kolonia Pałecznicza - Tarło - Tarło Kolonia - Kaznów - Kaznów Kolonia - Ostrów Lubelski	1	0	0	0		M. Lubartów, gm. Ostrów Lubelski, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
24	Marek Matyjaszczyk	Zwykła		Lubartów - Szczekarków - Kolonia Pałecznicza - Tarło - Tarło Kolonia - Kaznów - Kaznów Kolonia - Ostrów Lubelski - Głębokie Kolonia - Głębokie - Uścimów Stary - Uścimów Nowy - Maśluchy - Krasne Kolonia - Krasne	1	0	0	0		M. Lubartów, gm. Ostrów Lubelski, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Uścimów,
25	Marek Matyjaszczyk	Zwykła		Lubartów - Szczekarków - Kolonia Pałecznicza - Tarło - Tarło Kolonia - Kaznów - Kaznów Kolonia - Ostrów Lubelski - Głębokie Kolonia - Głębokie - Uścimów Stary - Uścimów Nowy	1	0	0	0		M. Lubartów, gm. Ostrów Lubelski, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Uścimów,
26	Marek Matyjaszczyk	Zwykła		Lubartów - Szczekarków - Kolonia Pałecznicza - Tarło - Tarło Kolonia - Kaznów - Kaznów Kolonia - Ostrów Lubelski - Jedlanka Nowa - Jedlanka - Drozdówka - Uścimów Stary - Uścimów Nowy	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Ostrów Lubelski, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Uścimów,
27	Marek Matyjaszczyk	Zwykła		Lubartów - Chlewiska - Pałecznicza - Tarło Kolonia - Tarło - Berejów - Brzeźnica Bychawska - Brzeźnica Bychawska Kolonia - Zabiele - Zabiele Kolonia - Brzeźnica Książęca - Brzeźnica Książęca (Karczunek) - Niedźwiada	2	2	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
28	Piotr Florek	Zwykła		Lubartów - Łucka - Serniki - Wola Sernicka	12	8	0	0	dotatkowy kurs powrotny we wtorki i piątki	M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Serniki,
29	Transport Pasażerski Międzyzmiastowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła	U/0608/32	Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Niedźwiada - Niedźwiada Kolonia - Brzeźnica Bychawska Kolonia - Brzeźnica Bychawska - Zabiele - Zabiele Kolonie - Brzeźnica Książęca - Brzeźnica Książęca Karczunek	1	1	1	1		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
30	Transport Pasażerski Międzyzmiastowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła	U/0608/33	Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Niedźwiada - Brzeźnica Książęca Kolonia Karczunek - Brzeźnica Książęca Zagrody - Brzeźnica Książęca - Zabiele Kolonia - Zabiele	3	3	2	1		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
31	Transport Pasażerski Międzyzmiastowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła	U/0608/33	Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Niedźwiada - Brzeźnica Książęca Kolonia Karczunek - Brzeźnica Książęca - Zabiele Kolonia - Zabiele	2	2	2	1		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
32	Transport Pasażerski Międzyzmiastowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła	U/0608/28	Lubartów - Chlewiska - Pałecznicza - Tarło - Kolonia Tarło - Kaznów - Kaznów Kolonia - Ostrów Lubelski - Głębokie - Uścimów Stary	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Ostrów Lubelski, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Uścimów,
33	Transport Pasażerski Międzyzmiastowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła	U/0608/28	Lubartów - Chlewiska - Pałecznicza - Tarło - Kolonia Tarło - Kaznów - Kaznów Kolonia - Ostrów Lubelski	2	2	0	0		M. Lubartów, gm. Ostrów Lubelski, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
34	Transport Pasażerski Międzyzmiastowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła	U/0608/28	Lubartów - Chlewiska - Pałecznicza - Tarło - Kolonia Tarło - Kaznów - Kaznów Kolonia - Ostrów Lubelski - Jedlanka Nowa - Jedlanka Stara - Drozdówka - Uścimów Stary - Uścimów Nowy - Maśluchy	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Ostrów Lubelski, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Uścimów,
35	Transport Pasażerski Międzyzmiastowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła		Brzeźnica Książęca - Zabiele - Brzeźnica Bychawska - Berejów - Tarło - Tarło Kolonia - Pałecznicza - Chlewiska - Lubartów	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
36	Transport Pasażerski Międzyzmiastowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła		Brzeźnica Bychawska - Berejów - Tarło - Tarło Kolonia - Pałecznicza - Chlewiska - Lubartów	3	3	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
37	Transport Pasażerski Międzyzmiastowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła		Niedźwiada - Tarło - Pałecznicza - Szczekarków - Lubartów	3	3	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
38	Transport Pasażerski Międzyzmiastowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła		Brzeźnica Książęca - Brzeźnica Książęca	1	1	0	0		gm. Niedźwiada,
39	Transport Pasażerski Międzyzmiastowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła		Tarło - Pałecznicza - Szczekarków - Lubartów	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
40	Transport Pasażerski Międzyzmiastowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła		Niedźwiada - Brzeźnica Książęca - Zabiele	1	1	0	0		gm. Niedźwiada,
41	Transport Pasażerski Międzyzmiastowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła		Brzeźnica Bychawska - Niedźwiada - Brzeźnica Książęca	1	1	0	0		gm. Niedźwiada,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia
					Dzień roboczy		Sobota	Niedziela		
					szkolny	wakacyjny				
42	Transport Pasażerski Międzygminowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła		Brzeźnica Bychawska - Niedźwiada - Tarło - Pałecznicza - Szczekarków - Lubartów	2	2	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
43	Transport Pasażerski Międzygminowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła		Niedźwiada - Brzeźnica Książęca - Zabiele - Brzeźnica Bychawska - Berejów - Tarło - Pałecznicza - Lubartów	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Niedźwiada,
44	Transport Pasażerski Międzygminowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła		Niedźwiada - Brzeźnica Książęca - Zabiele - Brzeźnica Bychawska - Berejów - Tarło - Tarło Kolonia - Chlewiska - Lubartów	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
45	Transport Pasażerski Międzygminowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła		Zabiele - Brzeźnica Bychawska - Niedźwiada - Tarło - Pałecznicza - Szczekarków - Lubartów	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
46	Transport Pasażerski Międzygminowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła		Niedźwiada - Brzeźnica Książęca - Zabiele - Brzeźnica Bychawska - Berejów - Tarło - Tarło Kolonia - Pałecznicza - Chlewiska - Lubartów	2	2	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
47	Transport Pasażerski Międzygminowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła		Brzeźnica Bychawska - Berejów - Tarło - Pałecznicza - Chlewiska - Lubartów	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
48	Transport Pasażerski Międzygminowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła		Niedźwiada - Brzeźnica Książęca - Zabiele - Brzeźnica Bychawska - Berejów - Tarło Kolonia - Pałecznicza - Chlewiska - Lubartów	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
49	Transport Pasażerski Międzygminowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła		Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
50	Transport Pasażerski Międzygminowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła		Lubartów - Chlewiska - Pałecznicza - Tarło - Niedźwiada - Niedźwiada Kolonia - Brzeźnica Bychawska Kolonia - Brzeźnica Bychawska - Berejów - Tarło - Pałecznicza - Chlewiska - Lubartów	1	1	1	1		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
51	Transport Pasażerski Międzygminowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła		Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Niedźwiada - Niedźwiada Kolonia - Brzeźnica Bychawska Kolonia - Brzeźnica Bychawska - Berejów - Tarło - Kolonia Tarło - Pałecznicza - Chlewiska - Lubartów	1	1	1	1		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
52	Transport Pasażerski Międzygminowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła		Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Niedźwiada - Niedźwiada Kolonia - Brzeźnica Bychawska Kolonia - Brzeźnica Bychawska - Berejów - Tarło	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
53	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Zwykła	U/0608/02	Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Górka Lubartowska - Leszkowice - Kamienowola - Cegielnia - Ostrówek Kolonia - Zawada - Tarkawice - Górka Kocka - Kock	2	0	0	0		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,
54	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Zwykła	U/0608/02	Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Górka Lubartowska - Leszkowice - Kamienowola - Ostrówek Kolonia - Zawada - Tarkawice - Górka Kocka - Kock	1	0	0	0		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,
55	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Zwykła	U/0608/02	Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Górka Lubartowska - Leszkowice - Kamienowola - Cegielnia - Ostrówek Kolonia - Zawada - Tarkawice	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,
56	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Zwykła	U/0608/02	Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Górka Lubartowska - Leszkowice - Kamienowola - Ostrówek Kolonia - Zawada - Tarkawice	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,
57	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Zwykła	U/0608/02	Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Górka Lubartowska - Leszkowice - Kamienowola - Cegielnia - Ostrówek Kolonia	5	3	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,
58	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Zwykła	U/0608/02	Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Górka Lubartowska - Leszkowice - Kamienowola - Ostrówek Kolonia	5	2	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,
59	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Zwykła	U/0608/03	Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Górka Lubartowska - Leszkowice - Kamienowola - Cegielnia - Ostrówek Kolonia - Zawada - Tarkawice - Żurawiniec - Luszcza	1	0	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,
60	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Zwykła	U/0608/03	Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Górka Lubartowska - Leszkowice - Kamienowola - Ostrówek Kolonia - Zawada - Tarkawice - Żurawiniec - Luszcza	1	0	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,
61	P.P.P. I.T.C. Wojciech Czajka	Zwykła	U/0608/27	Lubartów - Wincentów - Wola Lisowska/Mieczysława - Wola Lisowska/Żurawie Bagno - Czerwonka - Firlej - Zagrody Łukowieckie - Łukowiec - Wólka Rozwadowska - Bykowszczyzna - Wola Skromowska - Kock	10	0	0	0		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Firlej,
62	Transport Osobowy i Towarowy Michał Kucio	Zwykła	U/0608/29	Kock - Wola Skromowska - Bykowszczyzna - Wólka Rozwadowska - Łukowiec - Zagrody Łukowieckie - Firlej - Czerwonka - Żurawie Bagno - Mieczysława - Wincentów - Lubartów	2	2	0	0		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Firlej,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia
					Dzień roboczy		Sobota	Niedziela		
					szkolny	wakacyjny				
63	Transport Osobowy i Towarowy Marcin Żelazek	Zwykła		Kock - Wola Skromowska - Bykowszczyzna - Wólka Rozwadowska - Łukówiec - Zagrody Łukowieckie - Firlej - Czerwonka - Żurawie Bagno - Mieczysława - Lubartów	8	4	0	0		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Firlej,
64	Transport Osobowy i Towarowy Marcin Żelazek	Zwykła		Jeziorzany - Przytoczno - Krępa - Poizdów - Białobrzegi - Kock - Wola Skromowska - Bykowszczyzna - Wólka Rozwadowska - Łukówiec - Zagrody Łukowieckie - Firlej - Czerwonka - Żurawie Bagno - Mieczysława - Lubartów	6	6	0	0		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Firlej, gm. Jeziorzany,
65	Usługi Transportowe Krajowe i Międzynarodowe Sławomir Siwek	Zwykła	U/0608/37	Lubartów - Szczekarków	4	0	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów,
66	Usługi Transportowe Krajowe i Międzynarodowe Sławomir Siwek	Zwykła	U/0608/36	Lubartów - Chlewiska - Pałecznicza	8	0	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
67	Usługi Transportowe Krajowe i Międzynarodowe Sławomir Siwek	Zwykła	U/0608/38	Lubartów - Lisów - Brzeziny	6	0	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów,
68	Usługi Transportowe Krajowe i Międzynarodowe Sławomir Siwek	Zwykła		Lubartów - Łucka - Serniki - Wola Sernicka - Wólka Zabłocka - Kaznów - Kaznów Kolonia - Ostrów Lubelski	6	6	4	4		M. Lubartów, gm. Ostrów Lubelski, gm. Lubartów, gm. Serniki,
69	Prywatny Przewóz Osób Rusinek Anna	Zwykła	U/0608/16	Ostrów Lubelski - Kolechowice - Kolechowice Kolonia - Kolechowice Kolonia Kujawiaki - Kolechowice Kolonia - Brzostówka - Nowa Wola - Nowa Wola Marysin - Serniki Kolonia - Serniki - Łucka Kolonia-Dolna - Łucka - Lubartów	16	15	6	0		M. Lubartów, gm. Ostrów Lubelski, gm. Lubartów, gm. Serniki,
70	Krajowy Osobowy Transport Drogowy Adam Wadowski	Zwykła	U/0608/06	Lubartów - Lisów - Brzeziny - Trójnia - Przypisówka - Firlej	10	10	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Firlej,
71	Mar-Pol Przemysław Łukasiewicz	Zwykła	U/0608/46	Dąbrówka - Kozłowska Bratnik - Kozłowska - Kozłowska Malinówka - Nowodwór - Nowodwór Piaski - Lubartów	7	7	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Kamionka,

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	Rusinek Anna	Zwykła	R/06/1962/2/2013	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn (Łagiewniki) - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Wandzin (Kopanina) - Wandzin - Trzciniec - Łucka - Lubartów	2	2	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów,
2	Usługi Transportowe Camilo Travel Kamil Filipek	Przyspieszona	R/06/510.1.2015	Lubartów - Firlej - Łukówiec - Wola Skromowska - Kock - Poizdów - Krępa - Przytoczno - Sobieszyn - Ulęż - Warszawa	2	2	2	2		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej, gm. Jeziorzany,
3	Helena Malesa	Zwykła	R/06/224/1/2013	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn (Łagiewniki) - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Wandzin (Kopanina) - Wandzin - Trzciniec - Łucka - Lubartów	6	6	8	12		M. Lubartów, gm. Lubartów,
4	Marek Matyjaszczyk	Zwykła	R/06/260/1/2013	Lubartów - Łucka Kolonia - Trzciniec - Wandzin - Wandzin (Kopanina) - Zalesie - Niemce - Ciecierzyn - Ciecierzyn (Łagiewniki) - Elizówka - Lublin	2	2	2	0		M. Lubartów, gm. Lubartów,
5	Roman Piesta	Zwykła	R/06/140/1/2013	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn (Łagiewniki) - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Wandzin (Kopanina) - Wandzin - Trzciniec - Łucka Kolonia - Lubartów	6	6	2	0		M. Lubartów, gm. Lubartów,
6	Usługi Transportowe Krajowe i Międzynarodowe Sławomir Siwek	Przyspieszona	R/06/309/1/2014	Lubartów - Kamionka - Michów - Baranów - Warszawa	2	2	2	4		M. Lubartów, gm. Kamionka, gm. Michów,
7	Usługi Transportowe Krajowe i Międzynarodowe Sławomir Siwek	Przyspieszona	R/06/309.1.2015	Lubartów - Firlej - Kock - Poizdów - Krępa - Przytoczno - Sobieszyn - Warszawa	2	2	2	2		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej, gm. Jeziorzany,
8	SPRINT BUS Sp. z o.o.	Zwykła	R/06/485/1/2014	Lubartów - Łucka - Baranówka - Wólka Rokicka - Rokitno - Jawidz - Zawiepryce - Spiczyn - Kijany - Stawek - Łuszczów - Turka - Długie - Wólka/Jakubowice Murowane - Lublin	8	8	7	6		M. Lubartów, gm. Lubartów,

Lp.	Przewoźnik	Typ linii	Numer linii	Trasa przejazdu linii	Liczba kursów				Uwagi	Gminy, przez które przebiega linia
					Dzień roboczy		Sobota	Niedziela		
					szkolny	wakacyjny				
9	SPRINT BUS Sp. z o.o.	Zwykła	R/06/485/1/2014	Lubartów - Łucka - Baranówka - Wólka Rokicka - Rokitno - Jawidz - Zawieprzycze - Spiczyn - Kijany	2	2	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów,
10	SPRINT BUS Sp. z o.o.	Zwykła	R/06/485/1/2014	Lubartów - Łucka - Baranówka - Wólka Rokicka - Rokitno - Jawidz - Zawieprzycze - Spiczyn - Kijany - Stawek - Lublin	11	11	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów,
11	SPRINT BUS Sp. z o.o.	Zwykła	R/06/485/1/2014	Rokitno - Jawidz - Zawieprzycze - Spiczyn - Kijany - Stawek - Kolonia Spiczyn - Łuszczów - Turka - Długie - Jakubowice Murowane - Lublin	1	1	0	0		gm. Lubartów,
12	SPRINT BUS Sp. z o.o.	Zwykła	R/06/485/1/2014	Wólka Rokicka - Rokitno - Jawidz - Zawieprzycze - Spiczyn - Kijany - Stawek - Kolonia Spiczyn - Łuszczów - Turka - Długie - Jakubowice Murowane - Lublin	1	1	1	0		gm. Lubartów,
13	Tadeusz Szachtsznajder	Zwykła	1	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Wandzin (Kopanina) - Wandzin - Trzciniec - Łucka Kolonia - Lubartów	58	58	75	76		M. Lubartów, gm. Lubartów,
14	AFAR BUS Zbigniew Przybysz	Przyspieszona	R/06/356/4/2011	Radzyń Podlaski - Marynin - Niewęgłosz - Skoki - Czemierniki - Wygnanów - Cegielnia - Kamienowola - Leszkowice - Górka Lubartowska - Szczekarków - Lubartów - Lublin	12	12	12	12		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,
15	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe "BP Tour" Piotr Brewczak	Przyspieszona	R/06/50/2/08	Lublin - Niemce - Lubartów - Czerwonka - Firlej - Łukówiec - Wola Skromowska - Kock - Borki - Radzyń Podlaski - Białka - Turów - Żakowola Radzyńska - Kąkolewnica - Grabowiec - Międzyrzec Podlaski - Rogoźnica - Rogoźniczka - Woroniec - Biała Podlaska	23	21	27	22	dotatkowe pary w piątki Zszkolne, 1 wakacyjna; w wakacje rzadziej w weekendy	M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej,
16	Żytkowski Dariusz	Zwykła	R/06/201/2/2014	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn (łagiewniki) - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Wandzin - Trzciniec - Łucka Kolonia - Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Niedźwiada - Brzeźnica Książęca	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
17	Żytkowski Dariusz	Zwykła	R/06/201/2/2014	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn (łagiewniki) - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Wandzin - Trzciniec - Łucka Kolonia - Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Niedźwiada - Brzeźnica Bychawska Kolonia - Brzeźnica Bychawska - Zabiele - Zabiele Kolonia - Brzeźnica Książęca	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
18	Żytkowski Dariusz	Zwykła	R/06/201/1/2014	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn (łagiewniki) - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Wandzin - Trzciniec - Łucka Kolonia - Lubartów	4	4	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów,
19	Janusz Filippek	Przyspieszona	R/03/5/6/07	Lublin - Lubartów - Firlej - Kock - Ruda - Serokomla - Nowinki - Wojcieszków - Bystrzyca Kolonia - Helenów - Siedliska - Świderki - Łuków	6	6	6	6		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej,
20	Gruba Franciszek	Zwykła	R/06/239/2/2015	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Wandzin (Kopanina) - Wandzin - Trzciniec - Łucka - Lubartów	2	2	8	0		M. Lubartów, gm. Lubartów,
21	Kazimierz Chabros	Przyspieszona	R/03/128/4/07	Lublin - Niemce - Lubartów - Firlej - Kock - Borki - (<Biała->) - Radzyń Podlaski - Turów - Kąkolewnica - Międzyrzec Podlaski - Rogoźniczka - Biała Podlaska	8	8	8	6		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej,
22	Usługi Transportowe Krzysztof Kołacz	Przyspieszona	R/06/10/1/2012	Lublin - Niemce - Lubartów - Firlej - Łukówiec - Wola Skromowska - Kock - Annapol - Ruda - Serokomla - Horodzież - Nowinki - Wojcieszków - Bystrzyca Kolonia - Helenów - Siedliska - Świderki - Świdry - Łuków	8	8	8	4		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej,
23	Omega Bus	Przyspieszona	R/06/30/1/2015	Lublin - Niemce - Lubartów - Firlej - Łukówiec - Wola Skromowska - Kock - Annapol - Ruda - Serokomla - Hordzież - Nowinki - Wojcieszków - Bystrzyca Kolonia - Helenów - Siedliska - Świderki - Łuków - Gołaszyn - Wiśniew - Siedlce	10	10	10	8		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej,
24	Dariusz Piskorski	Zwykła	R/06/131/1/2013	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Kopanina - Wandzin - Trzciniec - Łucka - Lubartów - Skrobów - Siedliska - Kozłowska - Kamionka - Kierzkówka - Las Gołębski - Gołąb - Podłodówek - Rudno - Michów	2	2	3	1		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Kamionka, gm. Michów,
25	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Zwykła	R/06/73/12015	Lublin - Lubartów - Kock - Radzyń Podlaski - Międzyrzec Podlaski - Łosice - Bielsk Podlaski - Białystok	4	4	4	4	1 kurs od czwartku do poniedziałku, 1 kurs od piątku do wtorku	M. Lubartów, gm. Kock,
26	Transport Pasażerski Międzymiastowy Drogowy Bogumiła Daszczyk	Zwykła	R/03/345/1/2013	Brzeźnica Książęca - Zabiele Kolonia - Zabiele - Tarło - Kolonia Tarło - Pałecznicza - Chlewiska - Lubartów - Łucka Kolonia - Trzciniec - Wandzin - Kopanina - Ceramika - Zalesie - Niemce - Ciecierzyn - Elizówka - Lublin	4	4	4	4		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
27	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Przyspieszona	R/06/73/2/10	Biała Podlaska - Wólka Plebańska - Lisy Kolonia - Dubów - Bielany - Łomazy - Rossosz - Korzanówka - Dubica - Dubica Kolonia - Wisznice - Horodyszczce - Kudry - Paszenki - Jabłoń - Kolonia Jabłoń - Kolano - Zaniówka - Przewłoka - Parczew - Królewski Dwór - Glinny Stok - Augustówka - Siemień - Kolonia Siemień - Działyń - Julipol - Antoniówka - Brzeźnica Leśna - Niedźwiada - Tarło - Pałecznicza - Szczekarków - Lubartów - Niemce - Lublin	10	10	9	4		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,

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				
28	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Przyspieszona	R/06/73/10/2013	Biała Podlaska - Wólka Plebańska - Lisy Kolonia - Dubów - Bielany - Tomazy - Rossosz - Korzanówka - Dubica - Wisznice - Polubicze - Dubica Górna - Polubicze - Brzozowy Kąć - Radcze - Rudzieniec - Rudno - Kostry - Milanów - Kostry - Parczew - Brudno - Miłków Kolonia - Miłków - Siemień - Kolonia Siemień - Działyn - Juliopol - Antoniówka - Brzeźnica Leśna - Niedźwiada - Tarło - Pałecznicza - Szczekarków - Lubartów - Niemce - Lublin - Niemce - Lublin	2	2	2	2		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
29	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Przyspieszona	R/06/73/5/2012	Lublin - Niemce - Lubartów - Czerwonka - 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	28	25	27	22		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej,
30	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Zwykła	R/03/73/4/2011	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn - Łągiewniki - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Kopanina - Wandzin - Trzciniac - Łucka - Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Górka Lubartowska - Leszkowice - Kamienowola - Cegielnia - Ostrówek Kolonia - Zawada - Tarkawica - Babczyzna - Dębica	10	11	11	9		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,
31	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Zwykła	R/03/73/7/2011	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn - Łągiewniki - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Wandzin - Kopanina - Trzciniac - Łucka - Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Górka Lubartowska - Leszkowice - Kamienowola - Ostrówek Kol. - Zawada - Tarkawica - Górka Kocka - Kock	1	0	0	0		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,
32	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Zwykła	R/03/73/6/2011	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Wandzin - Kopanina - Wandzin - Trzciniac - Łucka - Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Górka Lubartowska - Leszkowice - Kamienowola - Cegielnia - Ostrówek Kol. - Zawada - Tarkawica - Dębica - Bełcząc - Czemierniki - Skoki - Niewęglisz - Józefów - Kolonia Marynin - Marynin - Radzyń Podlaski	11	10	7	3		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,
33	Usługi Transportowe Przewóz Osób Jerzy Kostrzewa	Zwykła	R/03/73/5/2011	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn - Łągiewniki - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Trzciniac - Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Górka Lubartowska - Leszkowice - Kamienowola - Cegielnia - Kol. Dębica - Wagnanów - Czemierniki - Skoki - Niewęglisz - Józefów - Kolonia Marynin - Marynin - Radzyń Podlaski	5	5	2	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada, gm. Ostrówek,
34	Kowalczyk Bogdan	Zwykła	R/06/200/3/2013	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Wandzin - Trzciniac - Łucka Kolonia - Lubartów - Lisów	5	5	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów,
35	Kowalczyk Bogdan	Zwykła	R/06/200/1/2013	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Wandzin - Trzciniac - Łucka - Lubartów - Mieczysława - 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,
36	Kowalczyk Bogdan	Zwykła	0	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Wandzin - Trzciniac - Łucka Kolonia - Lubartów - Skrobów Kolonia - Siedliska - Kozłowska - Kamionka - Kierzkówka - Gołęb - Las Gołębski - Podłodówek - Rudno - Michów	3	3	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Kamionka, gm. Michów,
37	Kucio Michał	Zwykła	R/06/236/2/2013	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Kopanina - Wandzin - Trzciniac - Łucka - Lubartów - Mieczysława - 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,
38	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	R/06/436/16/2014	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Wandzin - Trzciniac - Łucka Kolonia - Lubartów - Lisów	27	27	3	4		M. Lubartów, gm. Lubartów,
39	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	R06/436/3/2014	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Wandzin - Trzciniac - Łucka Kolonia - Lubartów - Lisów	10	10	4	0		M. Lubartów, gm. Lubartów,
40	Trans-Bus Marian Gąsik	Przyspieszona	R/06/9/1/2014	Lublin - Niemce - Lubartów - Szczekarków - Pałecznicza - Tarło - Niedźwiada - Brzeźnica Leśna - Antoniówka - Juliopol - Działyn - Kolonia Siemień - Siemień wieś - Siemień staw - Miłków - Miłków kolonia - Brudno - Parczew	2	2	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
41	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	R/06/436/5/2014	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Kopanina - Wandzin - Trzciniac - Łucka - Lubartów - Skrobów - Siedliska - Kozłowska - Kamionka - Kierzkówka - Las Gołębski - Gołęb - Podłodówek - Rudno - Michów	8	8	10	14		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Kamionka, gm. Michów,
42	Siwek Jerzy	Zwykła	R/06/82/1/2013	Lublin - Elizówka - Łągiewniki - Ciecierzyn - Niemce - Zalesie - Kopanina - Wandzin - Trzciniac - Łucka - Lubartów - Lisów	17	17	0	0		M. Lubartów, gm. Lubartów,
43	Prywatny Przewóz Osób Andrzej Sikora	Przyspieszona	R/06/11/1/2013	Lublin - Niemce - Lubartów - Firlej - Łukowiec - Wola Skromowska - Kock - Annopol - Ruda - Serokomla - Hordzież - Nowinki Las - Wojcieszów - Bystrzyca Kolonia - Helenów - Siedliska - Świderki - Świdry - Łuków	8	8	8	6		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej,

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				
44	PKS w Łukowie	Przyspieszona	R/09/287/18/2014	Łuków - Świdry - Szczygły - Świdarki - Siedliska - Helenów - Bystrzyca kol. - Wojcieszków - Wojcieszów kolonia - Nowinki - las - Hordzież - Serokomla - Ruda - Ruda - Annopol - Annopol kolonia - Kock - Wola Skromowska - Łukówiec - Firlej - Mieczysławka - Lubartów - Łucka - Trzciniac - Niemce - Ciecierzyn - Elizówka - Lublin	1	1	1	0		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Firlej,
45	PKS w Łukowie	Przyspieszona	R/06/287/15/2014	Łuków - Świdry - Szczygły - Świdarki - Siedliska - Helenów - Bystrzyca Kolonia - Wojcieszków - Wola Burzecka Kol. - Wola Burzecka - Adamów - Konorzatka - Sobiska - Las - Władysławów - Ernestynów - Krzówka - Przytoczno - Krępa - Poizdów - Białobrzegi - Kock - Łukówiec - Firlej - Mieczysławka - Lubartów - Łucka - Trzciniac - Niemce - Ciecierzyn - Elizówka - Lublin	4	4	5	4	dotatkowo jeden kurs w poniedziałki	M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Firlej, gm. Jeziorzany,
46	PKS w Łukowie	Przyspieszona	R/06/287/14/2014	Łuków - Świdry - Szczygły - Świdarki - Siedliska - Helenów - Bystrzyca Kolonia - Wojcieszków - Wola Burzecka Kol. - Wola Burzecka - Adamów - Konorzatka - Sobiska - Las - Władysławów - Ernestynów - Krzówka - Przytoczno - Krępa - Poizdów - Kock - Łukówiec - Firlej - Mieczysławka - Białobrzegi - Lubartów - Łucka - Trzciniac - Niemce - Ciecierzyn - Elizówka - Lublin	1	1	0	1		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Firlej, gm. Jeziorzany,
47	PKS w Łukowie	Zwykła	153068	Stoczek Łuk. - Wola Kisielska - Kisielsk - Januszówka - Ciechomin - Wólka Ciechomska - Wola Mysłowska - Zawaliny - Dwornia - Jarczew - Nowy Świat - Kamiern - Wandów - Osiny - Ogniwo - Kosuty Kolonia - Kosuty - Stanin - Wesołówka - Nowa Wróblina - Stara Wróblina - Kożuchówka - Krzywda - Zimna Woda - Burzec - Wola Burzecka - Adamów - Konorzatka - Sobiska - Las - Władysławów - Ernestynów - Krzówka - Przytoczno - Krępa - Poizdów - Białobrzegi - Kock - Wola Skromowska - Łukówiec - Firlej - Mieczysławka - Lubartów - Łucka - Trzciniac - Niemce - Ciecierzyn - Elizówka - Lublin	2	2	1	1		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Firlej, gm. Jeziorzany,
48	PKS w Łukowie	Przyspieszona	153034	Stoczek Łuk. - Jedlanka - Łuków - Wojcieszków - Serokomla - Kock - Firlej - Lubartów - Elizówka - Lublin	2	2	0	0		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej,
49	PKS Międzyrzec Podlaski	Przyspieszona	R/06/285/4/2014	Międzyrzec Podlaski - Zahajki - Drełów - Drełów Kolonia - Pereszczówka - Kwasówka Kolonia - Kwasówka - Żelizna - Żulinki - Komarówka - Rudno - Kostry - Parczew - Brudno - Miłków - Siemień - Kolonia Siemień - Dziatyl - Julipol - Brzeźnica - Niedźwiada - Tarło - Pałecznicza - Szczekarków - Lubartów - Łucka - Trzciniac - Wandzin - Zalesie - Niemce - Ciecierzyn - Elizówka - Lublin	2	2	2	2		M. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada,
50	Robert Krępiński	Zwykła	R/06/31/1/2015	Lublin - Turka - Łuszczów Pierwszy - Stawek - Kijany - Stoczek - Zezulin - Kocia Góra - Rozkopaczew - Rudka Kijańska - Kolechowice - Ostrów Lubelski - Jedlanka Nowa - Jedlanka Stara - Białka	24	24	16	12	wybrane kursy w określonych datach kursują do Białki, w pozostałe do Ostrowa	gm. Ostrów Lubelski, gm. Uścimów,
51	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	R/06/436/1/2014	Lublin - Jakubowice Konińskie - Jakubowice Konińskie-Kolonia - Majdan Krasieniński - Krasienin Kolonia - Krasienin - Osówka Kolonia - Pryszczowa Góra - Staroścín Kolonia - Staroścín Kolonia - Bładaczki - Syry - Samokłęski - Kamionka	10	10	0	0		gm. Kamionka,
52	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	R/06/436/11/2014	Katarzyn - Mejnierzyn - Michów - Rudzienko Kol. - Rudzienko - Trzciniac - Ciotcza - Sosnówka - Abramów - Wola Przybysławska - Garbów - Bogucin - Lasek Bogucki - Pocięcha - Piotrawin - Jastków - Panieńszczyzna - Barak - Dębówka - Lublin	2	2	0	0		gm. Abramów, gm. Michów,
53	PKS Puławy	Zwykła	R/06/23/36/2014	Michów - Rudzienko Kol. - Rudzienko Kol. - Trzciniac - Ciotcza - Sosnówka - Marcinów - Wielkie - Glinnik - Łąkoć - Zastawie - Bartogi - Mała Kłoda - Kurowi - Kurów - Kaleń - Markuszów - Przybysławice - Zagrody - Garbów - Bogucin - Lasek Bogucki - Pocięcha - Piotrawin - Jastków - Panieńszczyzna - Barak - Dębówka - Lublin	1	0	0	0		gm. Michów,
54	Smyk Leszek	Zwykła	4	Ostrów Lubelski - Kaznów - Wólka Zabłocka - Wola Sernicka - Nowa Wola - Serniki - Łucka kol. - Niemce - Lublin	8	6	6	6		gm. Ostrów Lubelski, gm. Lubartów, gm. Serniki,
55	Smyk Leszek	Zwykła	R/06/435/6/2015	Ostrów Lubelski - Głębokie - Stary Uścimów - Nowy Uścimów - Maśluchy - Krasne - Łucke skrz. - Rogóżno - Dąbrowa - Dratów - Dratów - Ludwin - Kolonia Stara Wieś - Łęczna - Łuszczów Pierwszy - Turka - Jakubowice Murowane - Lublin	10	10	9	8		gm. Ostrów Lubelski, gm. Uścimów,
56	Smyk Leszek	Zwykła	R/06/435/2/2015	Lublin - Wólka - Turka - Łuszczów Pierwszy - Kijany - Zezulin - Kocia Góra - Rozkopaczew - Rudka Kijańska - Kolechowice - Ostrów Lubelski	2	2	2	2		gm. Ostrów Lubelski,
57	Smyk Leszek	Zwykła	R/06/435/9/2013	Lublin - Niemce - Łucka - Łucka Kolonia - Serniki - Nowa Wola - Brzostówka - Kolechowice - Ostrów Lubelski	8	8	8	0		gm. Ostrów Lubelski, gm. Lubartów, gm. Serniki,
58	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	R/06/436/10/2014	Wolica - Dębiny - Wielkolas - Marcinów - Abramów - Wola Przybysławska - Garbów - Bogucin - Lasek Bogucki - Pocięcha - Piotrawin - Jastków - Panieńszczyzna - Barak - Dębówka - Lublin	1	0	0	0		gm. Abramów,

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 szkolny	wakacyjny	Sobota	Niedziela		
59	Smyk Leszek	Zwykła	R/06/495/1/2015	Lublin - Wólka - Turka - Łuszczów Pierwszy - Kijany - Zezulin - Kocia Góra - Wólka Stara Kijańska - Brzostówka - Wólka Zawieprzyska	13	13	8	8		gm. Ostrów Lubelski, gm. Serniki,
60	SPRINT BUS Sp. z o.o.	Zwykła	R/06/485/4/2014	Kamionka - Samokłęski - Staroścín - Pryszczowa Góra - Osówka Kolonia - Krasienin Kolonia - Krasienin - Krasienin Kolonia - Majdan Krasieniński - Jakubowice Konińskie Kolonia - Jakubowice Konińskie - Lublin	2	2	0	0		gm. Kamionka,
61	Smyk Leszek	Zwykła	R/06/435/8/2013	Białka - Jedlanka Stara - Jedlanka Nowa - Ostrów Lubelski - Kolechowice - Rudka Kijańska - Rozkopaczew - Kocia Góra - Zezulin - Stoczek - Kijany - Stawek - Spiczyn Kolonia - Łuszczów Pierwszy - Turka - Długie - Jakubowice Murowane - Lublin	3	3	2	3	dodatkowy kurs Białka>Lublin w wakacyjne soboty	gm. Ostrów Lubelski, gm. Uścimów,
62	Smyk Leszek	Zwykła	R/06/435/8/2013	Białka - Jedlanka Stara - Jedlanka Nowa - Ostrów Lubelski - Kolechowice - Rudka Kijańska - Rozkopaczew - Kocia Góra - Zezulin - Stoczek - Kijany - Stawek - Łuszczów Pierwszy - Turka - Długie - Wólka - Lublin	3	3	3	3		gm. Ostrów Lubelski, gm. Uścimów,
63	PKS Puławy	Zwykła	21	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Bazanów - Bazanów Stary - Bazanów - Miłosze - Korzeniów - Białki - Ułęż - Ułęż Kolonia - Ułęż - Sobieszyn - Blizocin - Blizocin Kolonia - Jeziorzany - Przytoczno	1	0	0	0		gm. Jeziorzany,
64	PKS Puławy	Zwykła	82041	Puławy - Rudy - Końskowola - Kurów - Mała Kłoda - Kłoda - Zastawie - Barłogi - Zastawie - Łąkoć - Glinnik - Wielkie - Marcinów - Abramów - Sosnowka - Ciotcza - Trzciniec - Rudzienko - Michów	1	0	0	0		gm. Abramów, gm. Michów,
65	PKS w Radzynie Podlaskim	Przyspieszona	825090	Łuków - Jezioro - Gołębki - Jadwiśń - Sętki - Kłębów - Stok - Ulan Majorat - Ulan Duży - Ulan Mały - Biała - Radzyna Podlaska - Marynin - Marynin Kolonia - Józefów - Niewęgłoz - Skoki - Czemierniki - Bełczac - Dębica - Zawada - Ostrówek Kolonia - Kamienowola - Leszkowice - Górka Lubartowska - Tarło - Pałecznicza - Szczekarków - Lubartów - Niemce - Lublin	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Ostrówek,
66	PKS w Radzynie Podlaskim	Przyspieszona	825090	Radzyna Podlaska - Marynin - Marynin Kolonia - Józefów - Niewęgłoz - Skoki - Czemierniki - Bełczac - Dębica - Zawada - Ostrówek Kolonia - Cegielnia - Kamienowola - Leszkowice - Górka Lubartowska - Tarło - Pałecznicza - Szczekarków - Lubartów - Niemce - Lublin	2	2	0	2		M. Lubartów, gm. Ostrówek,
67	PKS w Radzynie Podlaskim	Przyspieszona	825090	Radzyna Podlaska - Marynin - Marynin Kolonia - Józefów - Niewęgłoz - Skoki - Czemierniki - Bełczac - Dębica - Zawada - Ostrówek Kolonia - Kamienowola - Leszkowice - Górka Lubartowska - Tarło - Pałecznicza - Szczekarków - Lubartów - Niemce - Lublin	1	1	0	0		M. Lubartów, gm. Ostrówek,
68	PKS w Radzynie Podlaskim	Przyspieszona	825089	Łuków - Jezioro - Gołębki - Jadwiśń - Sętki - Kłębów - Stok - Ulan Majorat - Ulan Duży - Ulan Mały - Biała - Radzyna Podlaska - Biała - Paszki - Sitno - Borki - Maruszewiec - Tchórzew - Annówka - Kock - Wola Skromowska - Bykowszczyzna - Łukówiec - Zagrody Łukowieckie - Firlej - Czerwonka - Żurawie Bagno - Mieczysławka - Lubartów	1	1	0	1		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej,
69	PKS w Radzynie Podlaskim	Przyspieszona	825086	Radzyna Podlaska - Biała - Paszki - Sitno - Borki - Maruszewiec - Tchórzew - Annówka - Kock - Wola Skromowska - Bykowszczyzna - Łukówiec - Zagrody Łukowieckie - Firlej - Czerwonka - Żurawie Bagno - Mieczysławka - Lubartów - Niemce - Lublin	2	2	2	2		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej,
70	U.G.R. Transport Osobowy Tadeusz Nizioł	Zwykła	R/06/18/1/2014	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn Łągiwniki - Ciecierzyn - Zalesie - Wandzin Kopanina - Wandzin - Trzciniec - Łucka - Lubartów	27	27	11	0		M. Lubartów,
71	U.G.R. Transport Osobowy Tadeusz Nizioł	Zwykła	R/06/18/1/08	Lublin - Elizówka - Ciecierzyn Łągiwniki - Ciecierzyn - Zalesie - Wandzin Kopanina - Wandzin - Trzciniec - Łucka - Lubartów - Lisów	6	6	0	0		M. Lubartów,
72	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	R/06/436/7/2015	Jeziorzany - Blizocin Kolonia - Blizocin - Sobieszyn	2	0	0	0		gm. Jeziorzany,
73	Kazimierz Chabros	Zwykła	R/06/128/1/215	Abramów - Marcinów - Wielkie - Glinnik - Wola Przybysławka - Mariana - Garbów - Bogucin - Lasek Bogucki - Bogucin - Pociecha - Piotrawin - Jastków - Panieńszczyzna - Barak - Dębówka - Lublin	1	1	0	0		gm. Abramów,
74	Kazimierz Chabros	Zwykła	R/06/128/2/2015	Abramów - Marcinów - Wielkie - Glinnik - Łąkoć - Zastawie - Kłoda - Mała Kłoda - Kurów - Kaleń - Markuszów - Przybysławice - Zagrody - Garbów - Bogucin - Lasek Bogucki - Bogucin - Pociecha - Piotrawin - Jastków - Panieńszczyzna - Barak - Dębówka - Lublin	2	2	0	0		gm. Abramów,
75	Kazimierz Chabros	Zwykła	R/06/128/2/2015	Abramów - Wielkie - Glinnik - Łąkoć - Zastawie - Kłoda - Mała Kłoda - Kurów - Kaleń - Markuszów - Przybysławice - Zagrody - Garbów - Bogucin - Lasek Bogucki - Bogucin - Pociecha - Piotrawin - Jastków - Panieńszczyzna - Barak - Dębówka - Lublin	3	3	0	0		gm. Abramów,

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 szkolny	wakacyjny	Sobota	Niedziela		
76	Lubelskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.	Pospieszna	80110	Lublin - Niemce - Lubartów - Firlej - Kock - Borki - Radzyń Podlaski - Ulan Majorat - Łuków - Siedlce - Sokołów Podlaski - Sterdyń - Nur - Czyżew - Zambrów - Łomża - Kisielnica - Mały Płock - Borkowo - Kolno - Czerwone - Pisz - Orzysz - Staświny - Kap - Giżycko	2	2	0	0	przez cały rok pt>Giżycko/pn>Lublin, w wakacje dodatkowo sb-nd	M. Lubartów, gm. Kock, gm. Firlej,
77	PKS w Łukowie	Przyspieszona	153012	Stoczek Łukowski - Stare Kobiałki - Jamielnik Kolonia - Chrusty - Jedlanka - Zastawie - Wólka Zastawska - Dąbie - Ściążaska - Łuków - Jeziory - Gołębki - Dminin - Kłębów - Stok - Ulan Majorat - Ulan Duży - Ulan Mały - Biała - Radzyń Podlaski - Biała - Paszki - Sitno - Borki - Maruszewiec - Tchórzew - Annówka - Kock - Wola Skromowska - Łukówiec - Firlej - Mieczysława - Lubartów - Łucka - Trzciniec - Niemce - Ciecierzyn - Elizówka - Lublin	1	1	1	0		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Firlej,
78	PKS w Łukowie	Przyspieszona	153012	Łuków - Jeziory - Gołębki - Dminin - Kłębów - Stok - Ulan Majorat - Ulan Duży - Ulan Mały - Biała - Radzyń Podlaski - Biała - Paszki - Sitno - Borki - Maruszewiec - Tchórzew - Annówka - Kock - Wola Skromowska - Łukówiec - Firlej - Mieczysława - Lubartów - Łucka - Trzciniec - Niemce - Ciecierzyn - Elizówka - Lublin	1	1	0	1	kursuje tylko w pn+nd	M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Firlej,
79	PKS w Łukowie	Przyspieszona	153012	Łuków - Jeziory - Jadwisin - Sętki - Kłębów - Stok - Ulan Majorat - Ulan Duży - Ulan Mały - Biała - Radzyń Podlaski - Biała - Paszki - Sitno - Borki - Maruszewiec - Tchórzew - Annówka - Kock - Wola Skromowska - Łukówiec - Firlej - Mieczysława - Lubartów - Łucka - Trzciniec - Niemce - Ciecierzyn - Elizówka - Lublin	1	1	0	1		M. Lubartów, gm. Kock, gm. Lubartów, gm. Firlej,
80	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	R/06/436/8/2014	Michów - Rudzienko - Trzciniec - Ciotcza - Sosnówka - Abramów - Marcinów - Wielkolas - Dębiny - Wolica - Bronisławka - Kotliny - Zagrody - Żyrzyn - Wronów - Puławy	4	4	0	0		gm. Abramów, gm. Michów,
81	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	R/06/436/8/2014	Abramów - Marcinów - Wielkolas - Dębiny - Wolica - Bronisławka - Kotliny - Zagrody - Żyrzyn - Wronów - Puławy	2	2	0	0		gm. Abramów,
82	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	R/06/436/1/2015	Michów - Rudno - Gołębki - Aleksandrówka - Rudka Gołębska - Samokłęski - Starościna - Pryszczowa Góra - Osówka Kolonia - Krasienin - Majdan Krasieniński - Jakubowice Konińskie - Lublin	3	3	0	0		gm. Kamionka, gm. Michów,
83	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	R/06/436/1/2015	Starościna - Pryszczowa Góra - Osówka Kolonia - Krasienin - Majdan Krasieniński - Jakubowice Konińskie - Lublin	6	6	0	0		gm. Kamionka,
84	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	R/06/436/12/2014	Michów - Rudzienko Kolonia - Rudzienko - Trzciniec - Wielkie - Glinnik - Łokoć - Zastawie - Mała Kłoda - Kurów - Markuszów - Przybysławice - Zagrody - Garbów - Bogucin - Lasek Bogucki - Pocięcha - Piotrawin - Jastków - Panieńszczyzna - Barak Dębówka - Lublin	1	1	0	0		gm. Abramów, gm. Michów,
85	RAGO Sp. z o.o.	Zwykła	R/436/9/2014	Michów - Gródek - Huta - Koziół - Wola Czołnowska - Baranów - Żerdź - Żyrzyn - Bałtów - Osiny - Wronów - Puławy	22	22	8	8		gm. Michów,
86	PKS Puławy	Zwykła	R/06/23/6/09	Ryki - Julin - Moszczanka - Sierskowola - Sarny - Korzeniów Kolonia - Korzeniów - Białki Dolne - Białki Górne - Żabianka - Ułęż - Sobieszyn - Blizocin Kolonia - Jeziorzany - Przytoczno - Jeziorzany - Drewnik - Anielówka - Katarzyn - Mejnierzyn - Michów	1	0	0	0		gm. Jeziorzany, gm. Michów,